

132 pages

TOUS LES MOIS, LE MEILLEUR DE LA MOTO

Moto Revue

Dossier



Casques

Techno, sécurité, normes, modèles 2026...
Suivez le guide

Roadsters



Comparatif

KTM 990 Duke R, Triumph Street Triple 765 RX, Kawasaki Z 1100 SE

2, 3 et 4 cylindres, quels caractères !

Salon de Lyon

Quand la moto rugit de plaisir

MotoGP

Aprilia & Bezzecchi rois de Thaïlande



Essais

- Triumph Trident 800
- Ducati Monster

L 15877 - 4173 S - F: 6,50 € - RD

Editions Larivière

AVRIL 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



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



Scannez ce QR Code pour en savoir plus.

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

*Offre valable jusqu'au 30 juin 2026 pour toute souscription d'un contrat de location avec option d'achat sur 36 mois et 15000 km maximum pour une Ducati Monster Ducati Red neuve de 12212€ TTC (remise commerciale incluse). 1er loyer majoré de 2500€ suivi de 35 loyers de 99€ incluant un véhicule de remplacement (7,0€ TTC/mois inclus souscrit auprès d'Europ Assistance France SA – RCS Nanterre 451 366 405 : Entreprises régies par le Code des assurances et soumises à l'Autorité de Contrôle Prudentiel (ACP) - 61 rue Taitbout 75009 PARIS). Option d'achat finale : 7290€ ou reprise du véhicule suivant engagement de votre Distributeur. Montant total dû par l'emprunteur avec option d'achat finale : 13255€. Offre réservée aux particuliers chez tous les Distributeurs Ducati présentant ce financement, sous réserve d'acceptation du dossier par Volkswagen Bank GmbH – SARL de droit allemand – Capital : 318 279 200€ – Succursale France : Bâtiment Ellipse, 15 avenue de la Demi-Lune 95700 Roissy-en-France – RCS Pontoise 451 618 904 – Intermédiaire d'assurance européen : D-HNQM-UQ9MO-22 (www.orias.fr). Délai légal de rétractation de 14 jours. Montants exprimés en TTC, hors assurance facultative.



Au quotidien, prenez les transports en commun. #SeDéplacerMoinsPolluer

C'est pas automatique...

A llez, je le pose là comme une colle de philo : « Encourager la commodité conduit-il forcément au

succès ? » Il y aurait là effectivement matière à dissenter, et sur bien des sujets, d'autant plus dans une période rendue folle par des technologies prolifiques dont on ne sait simplement pas à quel moment elles finiront par nous déborder collectivement, et définitivement. Alors certes, l'objet de ces lignes n'est pas aussi flippant que l'ambition menée par une IA omnipotente, mais à notre échelle, celle de notre passion, on peut réfléchir au choix fait par certains constructeurs de pousser des technologies qui enlèvent une partie de ce sel qui fait notre pratique. Je veux parler ici du développement des transmissions automatiques, ou assimilées : qu'elles soient Y-AMT, E-Clutch, DCT, ASA, AMT, chez respectivement Yamaha, Honda, BMW et KTM, ces assistances font souvent bien plus que s'ajouter à l'historique combo embrayage/sélecteur, elles s'y substituent intégralement parfois.

La technologie automatique plébiscitée par beaucoup en automobile est-elle amenée à connaître pareil succès en moto ? Pas sûr, parce qu'il nous semble qu'à la différence de l'automobile, qui revendique des expériences de conduite, la moto, ce sont d'abord des expériences de pilotage. Et passer des vitesses depuis un sélecteur, choisir le bon rapport pour accompagner le régime moteur participe pleinement de ces actions de pilotage. Piloter une moto, ce n'est pas que la guider d'un point A à un point B en n'ayant à gérer qu'une rotation de poignée de gaz, c'est maîtriser une palette plus complexe – mais tellement plus gratifiante – qui passe aussi

par cette capacité à bien savoir jouer du sélecteur... Monter et descendre des vitesses au pied, c'est un corolaire de la pratique de la moto, une action toujours recherchée, une signature. Alors OK, pour certaines motos façon pullman, genre GoldWing, la transmission automatique peut avoir du sens, mais pour les roadsters ou les trails routiers de moyenne cylindrée réservés souvent aux nouveaux entrants, là on reste plus circonspect. Évidemment, si vous bégayez de la cheville gauche, cette

technologie peut aller jusqu'à sauver votre pratique, mais pour les flexs de la malléole, pas certain que ce soit le truc recherché... Alors bien sûr, on mesure que pour ces constructeurs, proposer ces technologies c'est aussi montrer leurs connaissances, et une manière de faire la différence avec les nouveaux entrants chinois qui ne les maîtrisent pas encore, même si ce sera le cas demain. S'ils souhaitent que ce soit le cas. Dans l'absolu, contrairement à l'automobile,

la moto c'est de la passion, ou a minima du loisir, rarement de l'utilité (à moins de dissenter là encore sur le rôle utile, voire essentiel, des loisirs et des passions. Je vous laisse 4 heures...), et jouer du sélecteur fait partie de la magie du truc. Et quand on revient du salon de Lyon, on mesure tout ça. Un salon qui respire l'authenticité, un salon à la réussite qui n'a lui non plus rien d'automatique, mais de 100 % mérité.

Les commodités, on peut être content de les trouver...



PAN AMERICA™

1250 ST

À PARTIR DE

180€ TTC/MOIS*

EN LOA PENDANT 36 MOIS
HORS ASSURANCE FACULTATIVE



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

- ⊕ Moteur de 150ch Revolution™ Max™
- ⊕ Pneus Scorcher Sport Michelin™
- ⊕ QuickShifter Screamin' Eagle™
- ⊕ Etriers de freins Brembo™
- ⊕ Suspensions réglables Showa™
- ⊕ Phare à LED adaptatif Daymaker™



Venez la découvrir
en concession

Concrétisez votre rêve dans l'une des concessions Harley-Davidson

06-HARLEY-DAVIDSON FACTORY

16, chemin des Espartes
06800 Cagnes-sur-Mer
04 92 00 08 41
www.harley-davidson-nice.com

33-HARLEY-DAVIDSON BORDEAUX

258, avenue du Maréchal Leclerc
33130 Bègles
05 57 80 18 01
www.harley-davidson-bordeaux.fr

51-HARLEY-DAVIDSON REIMS

9, rue des Blancs Fossés
51370 Ormes
03 26 50 64 02
www.harley-davidsonreims.com

60-HARLEY-DAVIDSON CHANTILLY

255, rue Louis Saint-Just
60740 Saint-Maximin
03 44 25 12 51
www.hd-chantilly.com

62-HARLEY-DAVIDSON CÔTE D'OPALE

64, boulevard de la Liane
62360 Saint-Léonard
03 21 31 66 66
www.harley-davidson-cotedopale.com

80-HARLEY-DAVIDSON AMIENS

13, rue Laurent Lavoisier
80330 Longueau
03 65 91 00 15
www.hd-amiens.com

83-PRESTIGE MOTORCYCLES

D7 Z.A. Les Garillans Ouest
83520 Roquebrune-sur-Argens
04 94 44 21 31
www.harley-davidson-prestige.com

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

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



50 Comparatif



L'actualité

12 / Actus

Nouveautés/Business/Événements/Culture

28 / Trophées de la moto

La soirée des « César » des professionnels de la moto a vu de multiples récompensés dans un cadre somptueux

30 / Test longue durée

Casque Nolan N100-6-DE

32 / Shopping

Thème du mois : tout sauf des casques

33 / Courrier

La poussée asiatique, la course à l'armement et une illusion d'optique dans trois courriers ce mois-ci

128 / Prix du neuf

Le tarif officiel de nos motos

130 / Cadeau du mois

Ce mois-ci, trois jeans Spidi J-Fit Superslim sont proposées au tirage au sort

Essais

36 / Ducati Monster

Millésime 2026 de la star de Bologne, cette machine bénéficie d'un supplément d'âme, peut-être bien dû à sa fabrication toujours effectuée à Bologne, sur ses terres d'origine





Passion

Économisez
sur le tarif, pas
sur la protection.

Assurance Moto
jusqu'à 18 %⁽¹⁾
de réduction



Ref. 969206 01.2026 - Crédits photos: Gettyimages

(1) Jusqu'à 18% de réduction si le client est détenteur d'un contrat Auto ou Moto AXA (hors formule Tiers essentielle).

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 51 429 430,40 euros, entreprise régie par le Code des assurances, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 8-10 Rue Paul Vaillant Couturier 92240 Malakoff • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

Sommaire

ABONNEZ-VOUS !
Retrouvez nos offres page 127



66 Salon

42 / Triumph 800 Trident

Pas rebelle pour un penny, cette anglaise de belle facture sait se faire violence pour accompagner vos velléités de conduite « dynamique », le tout pour un tarif restant sous la barre des 10 000 euros

50 / Comparatif roadsters

Toutes millésimées 2026, ces trois machines incitent à tourner la poignée pour voir ce qu'elles ont dans le ventre. Motorisés par un bicylindre (la KTM 990 Duke R), par un trois-cylindres (la Triumph Street Triple RX) ou par un quatre-cylindres Kawasaki Z 1100 SE), voilà trois roadsters de caractère

Mag

66 / Salon de Lyon

La fête aura de nouveau été belle au Salon du 2 Roues à Lyon, où l'on ne savait plus où donner de la tête, entre expositions, constructeurs et animations diverses (entre autres)

Dossier

78 / Le point sur les casques

Dossier ultra-complet sur un sujet très important, celui des casques, suivi d'un guide d'achat des modèles qui feront 2026

Sport

100 / Grand Prix de Thaïlande

Avant même ce premier Grand Prix de Thaïlande, le marché des transferts avait déjà affolé le paddock et ses divers intervenants. Jamais les « hostilités » n'avaient été déclenché aussi tôt

110 / Interview Marc Marquez

Le nonuple champion du monde, remis de sa blessure de l'automne dernier, affirme en ce début de saison 2026 que sa passion pour la course est intacte et constitue un moteur puissant pour continuer à progresser

110 / Interview Davide Brivio

Revenu en MotoGP après une expérience en Formule 1, l'Italien est le manager d'un team Trackhouse qui performe avec Raul Fernandez et Ai Ogura

122 / Actus sport

Le reste de l'actualité sportive



78 Dossier



100 Grand prix

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**

SORTEZ DE L'OMBRE

BMW F 900 XR AURELIUS GREEN

À PARTIR DE 12 200 €*



*Pour toute commande d'une BMW F 900 XR Aurelius Green Metallic Mat neuve, dont le bon de commande est signé entre le 26/02/2026 et le 31/03/2026 inclus, livrée avant le 30/04/2026 inclus, votre concessionnaire BMW Motorrad participant vous offre, à votre choix, un avantage client de mille sept cents euros (1 700 €) TTC, à valoir sur l'achat d'équipements du pilote ou d'accessoires d'origine, ou une remise de mille sept cents euros (1 700 €) TTC sur le tarif maximum conseillé en vigueur au 01/01/2026. Sous forme de remise sur facture. Prix maximum conseillé au 01/01/2026 de treize mille neuf cents euros (13 900 €) TTC pour la BMW F 900 XR Aurelius Green Metallic Mat, hors accessoires et main d'œuvre. Prix avant éventuelle remise. Offre réservée aux particuliers, non cumulable avec toute autre offre en cours, dans la limite des stocks disponibles, pour toute commande d'une BMW F 900 XR Aurelius Green Metallic Mat neuve dans le réseau BMW Motorrad participant. Retrouvez la liste de l'ensemble des concessionnaires BMW Motorrad participants sur www.bmw-motorrad.fr. Prix maximum conseillé du modèle présenté, avec accessoires, hors main d'œuvre : 14 639 €. Prix avant éventuelle remise.

BMW M3 CS TOURING



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

VICTORY ZONE

QUADRUPLE YAMAHA AU QUADUROPALE

1^{ER} HARRY WALKER - 2ND KEVIN SAAR - 3^E JEREMY FORESTIER - 4^E MANFRED ZIENECKER



Victoire catégorie Féminine Espoir
Thelma Boudier



2nd catégorie Junior
Tylan Lagain



Championne de France
des Sables Féminine Junior
Lea Lesoil



Daymond Martens



Stéphane Peterhansel



La Team Yamaha Vintage

Bravo aux 35 pilotes concessionnaires, staff Yamaha, ambassadeurs
et partenaires qui ont participé au Touquet Vintage.

**Yamaha remercie tous ses pilotes,
aux côtés des pilotes et le**

www.yamaha-motor.fr

YU SERVICES | YAMALUBE | GYTR

Revs Your Heart : Et votre coeur bat plus fort - Credits photos : Grégoire Sigaud / Beyond Prod.

Pensez à covoiturier #SeDéplacerMoinsPolluer



MILKO POTISEK
VICE-CHAMPION DU MONDE
VICE-CHAMPION DE FRANCE DES SABLES



TODD KELLETT
CHAMPION DU MONDE
CHAMPION DE FRANCE DES SABLES

RECORD ABSOLU

VICTOIRE YAMAHA À L'ENDUROPALE DU TOUQUET ! 13 YAMAHA YZ450F DANS LE TOP 20

50^{ème} édition de l'Enduropale du Touquet
24^{ème} victoire pour Yamaha
4^{ème} victoire pour Todd Kellett
3^{ème} marche du podium pour Milko Potisek.

YZ 450F

1^{er} Todd KELLETT
3^e Milko POTISEK
6^e Jeremy KNUIMAN
9^e Tias CALLENS
10^e Jeremy HAUQUIER
12^e Daymond MARTENS
13^e Joey NUQUES

14^e Antoine ALIX
15^e Andy BETHYS
16^e Matheo MIOT
17^e Davey NIEUWENHUIZEN
18^e Theo MARTIN
19^e Lilian HENRY

les concessionnaires engagés
préparateur DragonTek.



Electrique : Furion parti pour réinventer la roue



Et si l'avenir de la moto électrique se jouait sur deux roues motrices ? Le Français Marc Evenisse, à l'œuvre sur le projet Furion depuis une dizaine d'années, en est persuadé. Alors que son dernier proto poursuit ses tests de validation, il nous explique pourquoi, selon lui, la solution se situe dans le moyeu avant.

Photos David Piole.

Marc, alors que Honda s'apprête à sortir une première moto électrique à l'architecture très conventionnelle, ou que d'autres comme Vergé Motorcycles promettent l'arrivée imminente d'une technologie de batteries révolutionnaire, tu considères que l'évolution décisive sur une moto électrique tient à l'adoption d'une deuxième roue motrice. Comment en es-tu arrivé à cette conclusion ?

C'est le fruit d'une décennie de recherche. En 2017, notre premier prototype, la M1, n'avait rien à voir avec cela. Il s'agissait d'une moto hybride : à l'époque, on pensait, comme d'autres – Kawasaki par exemple – que l'hybridation thermique/électrique était une solution intéressante pour offrir un bon compromis performances/sensations/consommation. Mais on s'est rendu compte que c'était très compliqué d'y parvenir avec la réglementation actuelle, qui impose une limitation à 48 volts afin de sécuriser les opérations de maintenance. On a donc changé d'axe de recherche pour travailler sur la motorisation des roues.

Mettre un moteur électrique dans une roue, ce n'est pas nouveau...

Effectivement beaucoup le font déjà, comme Vergé Motorcycles par exemple, mais uniquement dans la roue arrière. En termes de motricité, c'est convaincant mais il y a un critère sur lequel ça l'est beaucoup moins : la récupération d'énergie au freinage. Ça plafonne à environ 8 à 9 % contre 25 % sur une voiture. Et tu sais pourquoi ?

Je t'écoute...

À moto, on utilise surtout l'avant sur les freinages appuyés et du fait du transfert de masses qui en

résulte, la roue arrière ne peut récupérer que très peu d'énergie ; sur circuit, on la voit même parfois déléster. C'est en partant de ce constat que l'on s'est dit qu'il fallait essayer de motoriser également la roue avant.

Rendre la roue avant motrice, Furion n'est pas non plus le premier à le tenter. Ça offre des avantages, mais ça présente également des inconvénients qui en ont découragé beaucoup.

Absolument : mettre du moteur sur la roue avant, ça induit un effet gyroscopique énorme, ça alourdit considérablement le train avant et à hautes vitesses, c'est même un facteur de risque puisque la moto ne tourne quasiment plus. Mais c'est précisément sur la suppression de ces effets négatifs que nous travaillons depuis 2023. Et aujourd'hui, nous avons un système pleinement opérationnel, qui le permet.

Tu peux nous en expliquer le principe de fonctionnement ?

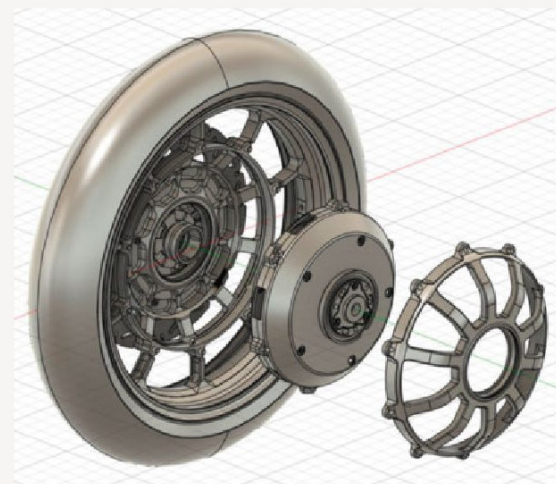
On a dans le moyeu avant un moteur électrique à flux axial (ndlr : *structure en forme de disque, rotor et le stator sont situés dans une configuration parallèle, ce qui contribue à réduire la taille et le poids du moteur*) ainsi qu'un système contre-gyroscopique. Pour le dire simplement : une masse qui tourne dans un sens de rotation inverse à celui de la roue. C'est un système qui pèse un certain poids – environ 10 kg de plus qu'une roue avant classique sur notre version proto – mais en dynamique, ce poids, on ne le sent pas. L'effet contre-gyroscopique rend même notre train avant beaucoup plus léger, beaucoup plus vif qu'un train avant conventionnel. On obtient une agilité accrue d'environ 7 %.

OK. Et puisqu'on en est aux chiffres, en termes de récupération d'énergie au freinage, le gain est de combien ?

Par rapport à une récupération d'énergie effectuée uniquement par la roue arrière, on obtient un gain de 540 %. En simulation, on augmente l'autonomie d'un ordre de grandeur de 20 % sur route et d'environ 40 % sur circuit.

Plus d'autonomie et un train avant plus agile, c'est bien beau. Mais une moto à deux roues motrices, ça se pilote comment ? La motricité des deux roues se gère ensemble ? Indépendamment ? Tous les repères habituels doivent être faussés, non ?

Le pilote doit effectivement gérer la motricité de chaque roue de façon dissociée : à la poignée droite pour l'arrière et via une gâchette installée sur la poignée gauche pour la roue avant. C'est donc une moto qui doit être pilotée et pas seulement conduite, de façon désinvolte : le moteur avant est capable de fournir 21 chevaux





et 30 mkg de couple. Mais c'est très intuitif, on prend le coup en quelques minutes et très vite, on perçoit le surcroît de potentiel : on a une moto très vive, une moto qu'on peut faire plonger au point de corde très rapidement en jouant avec la puissance moteur de l'avant. C'est une autre façon de piloter, mais c'est très fun, et on prend très vite le pli.

À l'entendre, il n'y a que des avantages à cette architecture...

Je ne suis évidemment pas le plus objectif pour en parler, mais comme je te le disais, on a des données chiffrées qui attestent des gains obtenus. On a également la chance de nous appuyer sur les retours d'informations d'Adrien Chareyre (*quatre fois champion du monde de supermotard, ndlr*) qui nous accompagne depuis des années et teste ce proto sur circuit actuellement. Et il adore cette possibilité de jouer avec le moteur de la roue avant. Ça apporte vraiment quelque chose par rapport à une moto classique. Et finalement, c'est ça l'intérêt : on n'a pas une moto électrique qui tente plus ou moins bien de faire ce que fait une thermique. On a une machine qui explore une autre voie.

C'est ce qui manque à la moto électrique aujourd'hui ?

Je pense, oui. Jusqu'à présent, la plupart des motos électriques sont restées très proches des modèles thermiques en termes d'architecture. Et grosso modo, on veut qu'elles fassent ce que font les thermiques : avoir de l'autonomie, retrouver de l'autonomie rapidement, offrir du ressenti mécanique. Mais on n'y parvient pas, les gens sont déçus et au final, commercialement, ça ne marche pas. Nous, notre idée, c'est de profiter des potentialités

de l'électrique, le fait d'avoir cette formidable densité énergétique, le fait de pouvoir déplacer les moteurs dans les roues, pour proposer une autre façon de faire de la moto.

En attendant, le paradoxe, c'est que ton proto n'est pas complètement électrique, mais hybride. J'ai un peu de mal à comprendre.

Notre prototype, la Furion M2, est effectivement une moto hybride : il s'agit d'une base technique de Yamaha MT-07 sur laquelle nous avons greffé une roue avant pourvue de notre dispositif Eversor, ainsi qu'une batterie lithium au niveau de la boucle arrière. C'est un choix qu'on assume : le projet est de développer et de valider la chaîne de traction de notre système Eversor en restant dans les limites budgétaires que l'on s'est fixé. Et finalement, avoir une roue arrière motorisée par du thermique ou de l'électrique ne change pas grand-chose dans cette phase de développement. Mais l'objectif, c'est effectivement de parvenir à une moto 100 % électrique, avec notre système implanté sur chacune des deux roues.

Cette moto à deux roues motrices, 100 % électrique, tu l'envisages pour quand ?

L'idée c'est d'en dévoiler les premières images d'ici quelques semaines. Elle s'appellera Furion F1.

Tu parlais d'un budget limité.

On sait que pour développer une moto complète, il faut compter en millions d'euros. Celui de Furion est de quel ordre ?

Jusqu'à présent, on a fonctionné avec un budget d'environ 500 000 euros, ce qui, sur une dizaine

d'années, est dérisoire. Mais là, pour tendre vers cette moto 100 % électrique, nous sommes en train de faire une levée de fonds. On ne vise pas une levée stratosphérique – environ 2 millions d'euros – mais c'est ce dont on a besoin pour parvenir à un produit industrialisable.

L'idée est de commercialiser cette moto ?

Oui, on souhaite en faire une centaine d'unités. Ça peut sembler peu mais on ne vise pas le marché de masse. Ce n'est pas possible avec nos moyens. On souhaite plutôt positionner la F1 comme un produit haut de gamme, à plus de 50 000 €. L'autre idée, c'est aussi de proposer notre système à d'autres sociétés. Je suis convaincu du potentiel et de l'intérêt que ça peut susciter.

Furion en chiffres

2017 : présentation de la Furion M1, prototype de moto hybride

2019 : création de la société. Dans la Sarthe, près du circuit du Mans

500 : en euros, la mise de départ

2021 : arrivée d'un premier gros investisseur, véritable décollage de l'activité

6 : l'effectif de l'équipe : un docteur en dynamique véhicule, trois ingénieurs en mécanique, un spécialiste en programmation des systèmes embarqués et chaînes de traction et Marc Evenisse dans le rôle du président, chargé également de la communication

2 : le nombre actuel de salariés

0 : le nombre d'années d'études universitaires de Marc Evenisse. Autodidacte, ce dernier n'a qu'un Bac S en poche. Ce qui ne l'a pas empêché d'enseigner durant deux ans en école d'ingénieurs

2 : en millions d'euros, le montant visé pour la nouvelle levée de fonds

SUZUKI EN PREND POUR DIX ANS...

En proie à des ventes en berne, le plus petit des quatre japonais abat la carte de la garantie (très) étendue.



On ne pensait pas écrire ça de sitôt mais Suzuki va passer cette année devant Honda, Yamaha et Kawasaki. Bon, levons tout de suite l'ambiguïté, ce n'est pas sur le front des ventes ni de la compétition sportive que la firme de Hamamatsu effectue cette remontée, mais sur celui de la garantie constructeur. Et une remontée telle qu'elle ne laisse à aucun de ses concurrents l'opportunité de prendre l'aspiration. Alors que Honda et Yamaha limitent leur garantie à cinq ans et Kawasaki à quatre, Suzuki l'étend, elle, carrément à dix ans. Oui, une décennie pour les modèles vendus neufs depuis le 1^{er} janvier dernier. Avec certes quelques conditions pour en bénéficier (faire entretenir sa

moto dans le réseau) mais sans limitation de kilométrage. Pourquoi un tel coup de boost sur la garantie ? Pour tenter de faire remonter des ventes qui, en France, ont nettement dégringolé l'an dernier (35 % d'immatriculations en moins pour moins de 5 000 machines écoulées) mais aussi parce que Suzuki estime ne pas prendre grand risque en choisissant cette option : les mécaniques actuelles sont pour la plupart éprouvées (le moteur de la V-Strom 1050 est produit depuis près de 30 ans...) et les motos – toutes marques confondues – roulent beaucoup moins qu'avant. Le kilométrage annuel moyen est inférieur à 3 000 km et très peu de motos parcourent plus de 60 000 km en dix ans...

... et passe ses prix au rabot



La durée de garantie n'est pas le seul levier sur lequel entend jouer Suzuki. La firme japonaise, à qui ces dernières années certains (dont parfois nous) ont pu reprocher des tarifs trop salés va en baisser certains assez nettement : de 700 € pour les petites DR-Z4 (désormais à 8999 €, celles-ci ne deviennent pas pour autant bon marché...) à 2 100 € pour la GSX-S 1000 GX (15 999 € pour ce très efficace SUV) en passant par des ristournes de 1 200 et 1 600 € pour les toutes récentes GSX-8T et 8TT (photo) néo-rétro. Ces réajustements tarifaires donneront-ils une seconde chance à ces modèles ? Pour les DR-Z4, ça semble compliqué mais pour les autres on peut l'espérer. En gardant une pensée pour les premiers acheteurs, souvent des fidèles de la marque, qui les ont payées plein pot sans sourcilier.



Mais que fait la police ?

Eh bien, elle attend de recevoir ses 1300 GS et 1300 RT. Et elle n'est pas la seule d'ailleurs, puisque la Gendarmerie et les douanes sont dans la même situation. Fidèle à ses habitudes, BMW avait en effet récemment remporté plusieurs appels d'offres émis par l'UGAP (Union des groupements d'achats publics) pour la fourniture de motocyclettes à l'administration. Les flat 13 teutons, produits, modifiés et homologués à Berlin, commenceront à être livrés ce printemps. Et même si leur équipement spécifique les lesterait d'une quarantaine de kilos, leurs 145 chevaux pourront les faire grossir très vite dans vos rétros. Prudence et vigilance donc...



Vimond, 40 ans déjà

C'est en juillet 1986 que Jacky Vimond, alors qu'il restait deux épreuves à courir en catégorie 250 cm³, est devenu le premier Français à être champion du monde de motocross. À jamais le premier donc, et par l'entremise de Pascal Haudiquert, « vétéran » des circuits de motocross depuis 1978, Jacky nous raconte donc cette histoire dans un livre édité par ledit Haudiquert, qui sera disponible au début du mois d'avril. Pour commander cet ouvrage qui s'étend sur pas moins de 288 pages et d'un format de 16 x 23 cm, il faut aller sur le site www.motocrossgpalbum.com (34,90 € hors frais de port). Renseignements complémentaires par courriel au : mediacross@gmail.com.

Enfield 750 : c'est une question de mois

Attendue de longue date, l'évolution de la gamme twin arrive au terme de son développement.

Ce n'est pas pour cette année, mais ça ne saurait tarder : à l'automne dernier, c'est ainsi que les gens de la SIMA (importateur Royal Enfield pour la France et le Bénélux) nous parlaient du très futur et très attendu twin 750. Eh bien les Bourguignons avaient deux fois raison : effectivement, ce moulin a brillé par son absence lors du dernier salon de Milan, mais quelques mois plus tard, voici qu'on l'aperçoit embarqué sur un prototype au développement visiblement très avancé. Un proto qui, pour le coup, ressemble à une Continental GT de forte cylindrée. Distinguable de l'actuelle 650 par son train avant plus musclé (et pourvu d'un deuxième disque de frein avant), cette machine reprend pour le reste une architecture que l'on connaît de longue date chez Enfield : cadre double berceau en tubes d'acier, bras oscillant associé à un couple d'amortisseurs arrière et donc twin parallèle toujours refroidi par air et huile. Le style de l'engin évolue assez peu par rapport à la 650, même si la boucle arrière semble un peu plus travaillée et que le bloc compteurs perd ses aiguilles au profit d'une dalle numérique en couleur. Mais c'est évidemment côté twin que le changement le plus significatif est à attendre : une quinzaine de chevaux (soit une bonne soixantaine) et un net surcroît de couple, d'après nos informations. Des informations que l'on s'attend à voir confirmer en fin d'année, lors de la présentation officielle de l'engin avant un lancement commercial en 2027. Dernière précision : si les demi-guidons – même placés haut – ne vous attirent pas plus que cela, sachez qu'une Interceptor au cintre monté sur pontets est bien évidemment dans les cartons.



Le temps des promos

En attendant de garnir ses stocks avec cette prochaine 750, Royal Enfield s'efforce de les vider un peu et consent jusqu'au 31 mars à des promos sur une large partie de sa gamme. Sont concernées, les Classic 350 et Himalayan 450 qui bénéficient de 450 € d'avantages clients (bons d'achats à valoir sur de l'accessoire ou remise directe), les Super Meteor, Shotgun, Bear et Classic 650 (500 € d'avantages), la confidentielle Guerilla 450 (600 € de ristourne) et les frangines Interceptor/Continental GT 650 dont le tarif décroît de 1 000 €, signe probable que l'heure de la retraite approche pour ces deux derniers modèles...

BMW 450 : va y avoir du sport

Visiblement, une F 450 R est en développement...

Sur la base du nouveau twin parallèle de la marque (assemblé par l'indien TVS), on savait de longue date qu'il y allait avoir chez Béhème du (petit) trail (la F450 GS, d'ailleurs à l'essai dans le prochain Moto Revue). Depuis quelques semaines, on sait aussi qu'il va y avoir du sport. Début février, un paparazzi avisé a, en effet, immortalisé en pleine



phase de test routier un prototype habillé d'un carénage intégral certes encore rudimentaire, mais affichant une allure indéniablement racée. La présence d'un seul disque de frein à l'avant atteste de la cylindrée modeste de l'engin alors que le positionnement des demi-guidons au-dessus du té de fourche supérieure suggère un positionnement pas trop radical : presque Sport-GT. Un choix somme toute logique vu le niveau de performance de ce petit 450 (47 chevaux en bout de vilebrequin sur la version GS, probablement autant sur cette version sportive afin de s'aligner sur la réglementation A2). Telle qu'elle est partie, cette petite Béhème viendra se placer en face des Kawasaki Ninja 500 et autres CFMOTO 450 SR, elles aussi mues par des twins d'un petit demi-litre de cylindrée. Son arrivée sur le marché ? La photo de ce proto n'en dit évidemment rien, mais on ne serait pas étonné de voir arriver l'engin en 2027 ou tout au plus en 2028, si entre-temps, BMW intercale dans la gamme une déclinaison roadster, dont le développement ne fait aucun doute.



KTM S'ÉLOIGNE DE KISKA

Le bureau de style qui a façonné ces 35 dernières années le look très clivant des autrichiennes ne travaillera bientôt plus pour Mattighofen.



Depuis le temps qu'elle signe le design des productions KTM (1992 !), on pensait l'agence salzbourgeoise Kiska indéfectiblement liée à la firme de Mattighofen. Eh bien non : visiblement les Indiens du groupe Bajaj (nouveau propriétaire de la marque orange depuis ses déboires financiers) en ont décidé autrement. À l'avenir, le style des modèles KTM, mais aussi Husqvarna et GasGas, sera élaboré en interne. On ne sait si la décision répond en premier lieu à un souci d'économie ou si Bajaj souhaite avant tout rompre avec un design toujours plus anguleux et clivant (visez l'évolution entre une Duke 2 de 1998 et l'actuelle Duke 990). Cela dit, que les fans de l'orange flashy et des lignes taillées à la serpe se rassurent : l'inertie industrielle est telle que le changement n'est pas tout à fait pour maintenant. Plutôt pour 2028. D'ailleurs, la nouvelle Duke 790, actuellement en fin de développement, devrait arborer un style plus Kiska que jamais...



Montana XR1 125 evo

À partir de 3 799€* (Kit de bagagerie inclus)



Tu es ta propre aventure.



MACBOR.FR RETROUVEZ NOUS SUR   MACBOR RECOMMANDE 

Kit de 3 Valises inclus : 2 valises latérales et un top case (thermoplastique) offerts. Capacité des valises : 20L (latérale gauche), 15L (latérale droite), 35L (top case - capacité pour casque intégral). Prix recommandé pour la France métropolitaine, TVA et transport inclus. Pour les DROM-COM et la Corse, nous consulter. Les frais d'immatriculation ne sont pas inclus dans le prix.

Au quotidien, prenez les transports en commun #SeDéplacerMoinsPolluer.



Ducati se souvient du Desmo

La marque italienne sort une série limitée en hommage à la 750 Super Sport Desmo de 1973, première Ducati de série à recourir à une commande desmodromique.

Le rappel des soupapes par commande desmodromique : il y a une poignée d'années, c'était encore le lot commun chez Ducati, une banalité. Aujourd'hui en revanche, c'est rarissime : les Panigale, comme les Multistrada, Diavel ou la dernière Monster recourent toutes à un rappel par ressorts, dans le sillage de n'importe quelle japonaise. Les aficionados de la marque bolonaise l'ont-ils en travers de la gorge ? Va savoir... Ces dernières années, ils ont déjà vu s'effacer le cadre treillis en tubes d'acier, le monobras oscillant, les V2 de plus d'un litre de cylindrée : peut-être la grande majorité n'est-elle plus à ça près. Mais bon, aux nostalgiques qui vivraient mal la chose, Ducati adresse ce printemps un petit appel de phare. Oui, petit car ce dernier prend la forme d'une série limitée et s'articule autour d'un modèle d'une relativement modeste cylindrée : 803 cm³. Petit mais toutefois joli, très joli. Cet appel de phare prend en effet la forme d'un élégant café racer au

style très seventies. Le nom de l'engin (Formula 73) se veut d'ailleurs très explicite et renvoie à la 750 Super Sport Desmo qui, en 1973, étrennait la fameuse commande desmodromique sur les Ducati de grande série. Petite bulle galbée, demi-guidons, commandes aux pieds reculées, coloris historiques (vert d'eau pour le cadre, gris et vert pour le carénage), V-twin refroidi par air : cette Formula 73 ne copie certes pas sa glorieuse aînée mais en reprend tous les codes, parfois même jusqu'à la caricature (la bande dorée sur son réservoir singe maladroitement la fenêtre transparente qui sur le modèle original permettait de contrôler le niveau d'essence). D'ailleurs, en la regardant, probable que vous avez vous aussi pensé à la victoire de Paul Smart en 1972 aux 200 Miles d'Imola : normal, tout en elle appelle ce souvenir. Tout sauf une chose finalement : ses attributs mécaniques. Car sous cette très évocatrice robe, c'est finalement une base

technique relativement banale qui se cache : celle d'un Scrambler 800. On peut féliciter le bureau de style Ducati pour être parvenu à transformer un débonnaire scrambler en élégant racer. On peut aussi estimer que le ramage est loin du plumage et que malgré le soin apporté à la finition, les 16390 € demandés donnent à l'addition un goût un peu trop salé. Cela dit, vu le faible nombre d'exemplaires produits (873), probable que cette Formula 73 sera un succès...



HARLEY UN PEU PLUS DANS LE DUR

La firme américaine a publié son bilan financier pour 2025. Sans grande surprise, il témoigne d'un net fléchissement des ventes.

Harley-Davidson ne va pas fort (depuis plus de dix ans...) et en l'an dernier, ça ne s'est pas arrangé, bien au contraire. Comme nous l'évoquions dans notre précédent numéro, les ventes de la marque américaine ont nettement dévissé en 2025. En France (moins de 2.500 immatriculations sur 12 mois : près de 50 % de baisse par rapport à 2024) mais aussi et surtout à l'international, comme nous l'apprend le rapport d'activité publié par Milwaukee courant février. L'an dernier, la Motor Compagny a ainsi vu ses ventes de motos baisser de 12 % pour plafonner à quelques 132 535 unités (pour rappel, il y a dix ans, celles-ci atteignaient pratiquement le double : environ 260 000 machines). Preuve que le malaise est global, ce brutal coup de frein est ressenti de façon homogène sur quasiment tous les marchés, y compris à domicile (- 13 % en Amérique du Nord, - 15 % en Asie Pacifique, - 11 % en Europe), seul le (petit) marché latino-américain ayant terminé dans le positif (+ 2 %). Face à ce sombre panorama, on n'est pas complètement étonnés d'apprendre que la branche électrique Livewire (désormais une marque indépendante, mais toujours dans le giron de Harley-Davidson) affiche une perte



d'exploitation de 75 millions de \$ (les ventes de la S2 – un modèle pourtant plus abordable – ne décollent pas, malgré de récentes baisses tarifaires). Plus surprenant et plus inquiétant : les business de l'équipement du pilote et de l'accessoire moto – deux grosses vaches à lait pour Harley – baissent eux aussi (respectivement de 9 et 6 %). Nommé il y a quelques mois avec pour mission de redresser la barre, le nouveau PDG de la marque, un certain Artie Starrs, entend recentrer la gamme

sur ses fondamentaux et revenir à des modèles plus abordables (premier signe de cette nouvelle orientation ; le Nightster 975 – modèle d'entrée de gamme – vient de baisser de près de 4 000 € en France pour s'établir à 11 390 €). Mais prudent, il annonce que remonter la pente prendra du temps. Pour 2026, la Motor Compagny entend stabiliser le nombre de motos vendues (entre 130 000 et 140 000) mais s'attend de nouveau à une perte d'exploitation. En 2025, celle-ci a été de 29 millions de \$.

Dainese tente un rebond

En proie à de lourdes dettes, l'équipementier transalpin change de propriétaire.



Nous vous en parlions l'été dernier (MR 4166), Dainese, en proie à une nette baisse de son chiffre d'affaires, se retrouvait plombé par une dette de plus de 320 millions d'euros faisant planer de sombres nuages sur son avenir. En ce début d'année, ces derniers s'éclaircissent toutefois un peu puisque deux des créanciers de la marque – des fonds d'investissements anglo-saxons – viennent de convertir leurs créances en participation au capital tout en injectant une trentaine de

millions d'euros. La dette financière de Dainese se trouve par conséquent à réduite à 190 millions d'euros. Désormais aux mains de ces deux fonds d'investissements, l'équipementier italien bénéficie, en outre, d'une ligne de crédit d'environ 45 millions d'euros, fournis par trois banques. De quoi avoir les coudées un peu plus franches pour mettre sur pied un plan de relance et tourner la page d'une décennie mouvementée. En douze ans, Dainese, a, en

effet connu trois propriétaires différents, et poursuivi une politique d'expansion (nouveaux marchés, nouvelles activités avec le ski et le vélo...) qui, aussi ambitieuse soit-elle, s'est finalement révélée peu fructueuse. Les nouveaux propriétaires de la marque n'ont pas encore communiqué sur leurs choix stratégiques, mais un recentrement sur les produits moto ne serait peut-être pas une si mauvaise idée. Affaire à suivre...




GIVI

EXPLORE. ENJOY.



*RIDE YOUR PASSION**



WINGFLOW SYSTEM



V49 AIR
WINGFLOW SYSTEM

LAISSEZ PLACE À L'INNOVATION

Né d'études approfondies menées par GIVI directement dans la soufflerie, le top case V49 AIR est équipé du nouveau système WINGFLOW, 4 ailes conçues pour réduire les tourbillons d'air et les turbulences. Également brevetées pour la réduction des vibrations et du bruit.

Haute performance et style incomparable avec le V49 AIR.

givimoto.com



*Roulez votre passion

QJ Motor monte sur ses grands chevaux

La marque chinoise lance le plus puissant de ses roadsters sportifs, le SRK 921 : près de 130 chevaux pour plus de 10 000 euros.

Pour une marque chinoise, y-a-t-il un coup à jouer sur le segment des roadsters sportifs de forte cylindrée ? Pour l'instant, la question est en suspens, aucun sino-constructeur n'ayant avancé ses pions au-delà de 800 cm³ et d'une centaine de chevaux. Mais d'ici peu, nous devrions avoir quelques éléments de réponse en provenance de chez QJMOTOR. La firme de Wenling, distribuée dans l'Hexagone par la SIMA, lance, en effet ces jours-ci son SRK 921. Quatre en ligne de quelque 128 chevaux, périphériques prestigieux (suspensions Marzocchi réglables, étriers Brembo Stylema...) et dotation électronique conséquente (contrôle de traction, régulateur de vitesse, shifter bidirectionnel, écran couleur connecté, éclairage full leds...), le tout pour la somme de 10399 €. Oui, c'est bien moins cher qu'une MV Agusta Brutale (référence stylistique et mécanique assumée : le moteur de la QJ est, paraît-il, proche du moulin de l'ancienne Brutale 920, même s'il ne recourt pas à des soupapes radiales) mais ça l'est plus qu'une Kawasaki Z 900 de puissance équivalente et pas beaucoup moins chère (200 € seulement) qu'une Honda Hornet 1 000 forte, elle, de 150 chevaux. Alors un roadster chinois agressif à souhait a-t-il ses chances face à des références japonaise au tarif ajusté ? Les nouveaux constructeurs asiatiques, certes très à l'aise sur les petites et moyennes cylindrées, ont-ils de quoi bousculer les marques historiques sur le segment des gros cubes ? Plus prosaïquement, êtes-vous prêts à miser plus de 10 000 balles sur une moto dont la marque vous était inconnue il y a moins de trois ans ? La réponse promet d'être intéressante.



DEUX MOYENNES CYLINDRÉES POUR ASSURER

Une machine de prestige pour attirer l'attention sur la marque, mais des modèles grand public pour remplir des bons de commandes : la stratégie n'est pas nouvelle et c'est probablement celle sur laquelle s'appuie QJMOTOR si l'on considère les modèles dont la sortie accompagne celle du SRK 921. Aux côtés de la « Brutale » de la marque, arrivent en effet, une petite sportive et un custom nettement plus accessibles.

SRK 421 RR : le quatre-pattes pour tous

421 cm³ mais quatre cylindres et quelque 77 chevaux développés à plus de 14 000 tours/min. Si ces chiffres vous font penser à ceux de la Kawasaki ZX-4R, sachez que vous voyez juste : c'est précisément afin de concurrencer la bombinette verte, que QJMOTOR sort cette mini-sportive. Comme la japonaise, cette petite chinoise enserme son turbulent quatre-pattes dans un cadre en acier, et comme la japonaise, elle fait reposer ses trains roulants sur des suspensions réglables. La grosse différence se situe au niveau du tarif puisque cette QJ monnaie ses charmes contre 5999 € alors que la Kawa en exige, elle, 8899 €. Reste à savoir si cette SRK est aussi performante, homogène et amusante que la nipponne. Inutile de dire que l'on est très pressés de l'essayer.



SRV 600 V2 : en v comme les vrais

Un petit custom d'entrée de gamme, emmené par un moteur en V. Cette proposition, les marques américaines et même japonaises ne la formulent plus de plus en plus nombreuses à l'honorer. Benda avec des V4 et QJMOTOR avec cette petite SRV 600 articulée autour d'un V-twin de 550 cm³. Fort de 50 chevaux mais bridable à 47 pour satisfaire les titulaires du seul permis A2, ce twin est bien évidemment associé à une transmission par courroie et enserré dans une partie-cycle à la hauteur de selle contenue (705 mm d'altitude). Le poids de l'ensemble reste acceptable pour la catégorie (205 kg). Plus que le tarif qui, lui, atteint les 6499 €. C'est un peu plus que ce qu'exigent une Honda Rebel ou un Kawa Eliminator 500, mais il y a cette architecture en V. On verra si l'argument porte auprès de la clientèle visée...

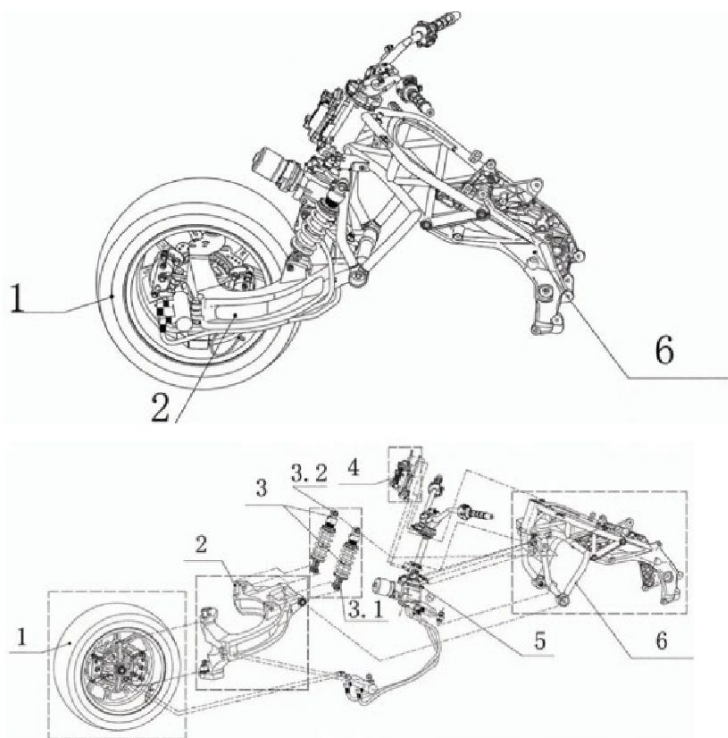


LA CHINE INSISTE ET ASSISTE

Zonsen (ex-Zongshen) développe une direction assistée pour moto.

On sait depuis le début de l'année que le chinois Zonsen a décidé de remettre franchement le cap sur l'Europe (Cyclone, sa marque est distribuée par la Dip comme nous le disions dans notre dernier numéro). Et (histoire peut-être de maintenir ce cap) on apprend ces jours-ci que ses ingénieurs développent actuellement une direction assistée. Oui : une direction assistée par des vérins hydrauliques comme sur une bonne vieille bagnole. L'intérêt de la chose ? Discutable si l'on ne considère que les dimensions habituelles d'un train avant de moto. Mais justement, d'après les illustrations accompagnant le brevet Zonsen, c'est un train

avant pour le moins atypique qui est concerné : articulé autour d'une jante très large et associée à un bras oscillant avant supportant une direction à moyeux central. Selon toute vraisemblance, c'est pour un gros cruiser qu'une telle direction assistée est développée. Harley et Indian, pourtant spécialistes de la chose, n'ont jamais encore recouru à ce type de solution, malgré des montes pneumatiques pour le moins généreuses sur certains modèles (un 160 mm à l'avant du dernier Sportster notamment). Sur ce coup-là, on ne pourra pas reprocher à l'industrie chinoise de les copier...



Dix ans déjà pour l'Africa



Eh oui, déjà dix ans que le maxi-trail Honda a fait son retour dans la gamme du numéro un mondial, à l'époque en 1 000 et au tarif de base de 12 999 €. Depuis, bien des choses (dont le tarif) ont changé : l'Africa Twin a notamment pris de la cylindrée, de l'électronique et a opté pour une jante avant de 19 pouces sur sa déclinaison Adventure Sport. Pour 2026, les évolutions sur l'engin reste toutefois minimes : uniquement de nouveaux coloris qui jouent avec les codes esthétiques de la gamme. Amateurs de boîte DCT, sachez que

comme sur le millésime de l'an passé, seule la déclinaison Adventure Sport en est équipée (tarif 19 999 €). La version standard en 21 pouces se contente de la seule boîte mécanique (agréable au demeurant), et s'échange contre 17 599 € avec des suspensions pilotées ou 14 999 € avec un amortissement à réglages manuels. Eh oui : en dix ans, l'Africa Twin a pris 2 000 balles en version de base, cela en ayant nettement évolué au passage. Honnête : c'est moins que l'inflation sur ces dix dernières années.

L'ECRAN/COMPTEUR DE VOTRE MOTO MERITE
UNE PROTECTION PREMIUM

pure **bike**
SCREEN

La protection qui assure votre écran

- AUGMENTE LA VISIBILITÉ**
(sécurité renforcée)
- HYPER-DÉPERLANT**
(repousse l'eau)
- AUTO-CICATRISATION ANTI-RAYURES**
(prolonge la durée de vie de l'écran / compteur)
- SÉRÉNITÉ**
(assurance jusqu'à 36 mois)

100% GARANTIE
SATISFACTION

NOS MODÈLES

WWW.PURESCREEN.FR

CONTRÔLE TECHNIQUE : LES MOBS DANS LE VISEUR

Les Mobylettes fuient leur contrôle technique et accentuent la dette de la France...



Ils affichent le taux de contre-visite le plus élevé de la catégorie deux-roues (24 % l'an dernier) et ce record ne leur échappera certainement pas cette année, avec l'entrée en vigueur de cette nouvelle mesure : depuis le 1^{er} mars, les cyclomoteurs soumis au contrôle technique font l'objet d'une vérification de leur vitesse maximale, laquelle ne doit pas dépasser les 45 km/h. Les placides quatre-temps qui constituent aujourd'hui l'essentiel de l'offre sur le (tout petit) marché du neuf seront probablement majoritairement dans les clous, leur niveau de performance étant très proche de celui des pâquerettes. Mais les 50 deux-temps qui

régnait jusqu'au début des années 2000 et dont le potentiel mécanique était tout autre ne passeront que difficilement sous les fourches caudines, même si leurs possesseurs ne sont pas des maniaques de la préparation moteur. La remise en configuration d'origine étant plus qu'incertaine pour ces mobs trentenaires voire quadragénaires (allez retrouver un pot de première monte pour une 51 Magnum Racing...), on ne s'étonnera pas que la catégorie cyclo soit celle qui se dérobe le plus au contrôle technique. L'an dernier, seuls 13 % des mobs soumises à cette obligation réglementaire ont été présentées.

Morbidelli est là

Et un petit trail chinois de plus sur le marché ! La Morbidelli T502 X que nous avons découverte au salon de Milan 2024 (ça commence à dater...) arrive dans les concessions françaises en ce moment. Pour ceux parmi vous, qui l'aviez un peu perdu de vue, rappelons que l'engin s'articule – sans surprises – autour d'un bicylindre parallèle de 486 cm³ développant 47 chevaux (conforme A2 donc...), et que la partie-cycle recourt – sans surprise – à un cadre tubulaire acier posé sur des suspensions aux débattements majorés (180 mm avant/arrière) et des jantes rayonnées (17 pouces à l'arrière, 19 à l'avant). Très conventionnelle dans ses choix, cette petite chinoise se distingue toutefois par une monte pneumatique réputée : des Pirelli Scorpion Rallye STR, aussi à l'aise en off-road (tant que le sol est sec) que sur l'asphalte (et là, quelle que soit la météo). La T502 X peut également compter sur une belle garde au sol (210 mm), un ABS déconnectable à l'arrière, un afficheur couleur connecté et des commandes rétro-éclairées. On tique tout de même un peu sur son poids nettement plus élevé que certaines références du segment (210 kg à sec quand une CFMOTO 450 MT n'en affiche que 175). Côté tarif, comptez 5999 € pour vous l'offrir : là encore pas de grosse surprise en regard de ce que propose la concurrence sino-indienne dans cette catégorie de plus en plus encombrée.





SCORPION EXO.

EXO-530 AIR

ÉCLAIRAGE LED

4 couleurs d'éclairage
Différentes animations
Jusqu'à 54h d'autonomie
Recharge par USB-C

- COQUE EN POLYCARBONATE PRE-PREG
- ÉCRAN SOLAIRE INTERNE
- LENTILLE PINLOCK MAXVISION INCLUSE
- SYSTÈME DE PLATINES ELLIPTEC II
- TISSU RESPIRANT KWIKWICK III
- POMPE DE GONFLAGE AIRFIT
- COMPATIBLE EXOCOM LINK-1/1C

SCORPIONEXO.COM



DEUX CAFÉS ET L'ADDITION

Triumph d'un côté et Midual de l'autre sortent tous deux un café racer dérivé d'un gros roadster à moteur twin. D'une machine à l'autre, le tarif devrait varier d'un facteur... dix !

Une Speed Twin pour remplacer la Thruxton

Les café racers, c'est joli dans les magazines, mais ça ne vend pas des masses, raison probable pour laquelle Triumph a gentiment levé le pied depuis 2024 sur sa Thruxton 1200. Histoire de satisfaire un minimum la demande, et de tenir son rang sur le segment néo-rétro, la marque anglaise revient au genre, mais en cherchant visiblement à limiter au maximum les coûts de développements. Comme son nom l'indique, cette Speed Twin Café Racer Edition est en effet très étroitement dérivée de la Speed Twin RS à grand guidon : seule une selle monoplace, des demi-guidons (placés bien au-dessus du té supérieur) et une jolie peinture deux-tons l'en distinguent. Ainsi pourvue, cette Café Racer Edition monnaie ses charmes et ses 105 chevaux contre 18995 €, soit 1400 € de plus que la RS à grand guidon. 800 exemplaires vont être produits, dont 65 destinés au marché français. Autant dire que les ambitions commerciales de la marque sur ce modèle sont plutôt modestes.



Un coureur de bistrot chez Midual



Française : c'est le nom de cette série spéciale proposée par Midual. Vu le patronyme cocardier de l'engin, on préférera à l'appellation « Café Racer » l'expression « coureur de bistrot », mais le propos reste finalement le même : apposer un petit vernis canaille et sportif au sage roadster (flat-twin longitudinal, 106 chevaux...) sur lequel repose l'ensemble de la gamme. Pour ce faire, cette Midual opte très classiquement pour une paire de demi-guidons et un saute-vent auxquelles s'ajoutent deux conduites d'air et une paire de petits ailerons. Un cuir bleu céleste apposé sur la selle et la console centrale achève de singulariser cette série très limitée (5 exemplaires !) dont le tarif – pas encore été communiqué – devrait toiser sensiblement les quelque 180 000 euros du modèle de base. Eh oui, pour cette tournée des bars, mieux vaut avoir une grosse liasse de billets en poche...

Permis via le CPF : c'est presque fini

Financer son permis moto via un compte personnel de formation (ces heures que chaque salarié cagnotte tout au long de sa carrière), c'est désormais de l'histoire ancienne, à une exception près. Ce dispositif, lancé en 2024, et qui avait rencontré un succès aussi massif qu'immédiat, vient de connaître l'un de ses derniers tours de vis. Après l'avoir fermé aux candidats qui avaient déjà un permis de conduire (auto par exemple) puis avoir imposé un reste à charge aux autres, l'Etat vient, en effet de décider de ne réserver ce financement qu'aux demandeurs d'emploi. La raison de cette nouvelle restriction ? Le coût pour les finances publiques, jugé insupportable en cette période d'économie budgétaire. C'est d'ailleurs à l'occasion du vote – laborieux – du budget 2026 que la chose a été entérinée.



60

ANS



1966

2026

JAPAUTO



UNE ÉQUIPE DE 30 COLLABORATEURS À VOTRE SERVICE DU LUNDI AU SAMEDI

- Vente moto / scooter NEUF & OCCASION
- Financement / Assurance / Location
- Accessoires pilote & moto
- Service Après-Vente - Entretien & Service Rapide
- Pièces détachées Honda - pneumatiques
- Véhicules de courtoisie



Votre spécialiste GOLDWING à Paris

JAPAUTO MOTO - 43 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - 75016 PARIS

japautomoto.com

commercial@japauto.com - Tél. 01 44 17 36 10

Votre Honda à Paris, c'est chez Japauto !

Vente . Entretien . Accessoires . Location



60

ANS



1966

2026

JAPAUTO



**UNE ÉQUIPE DE 30 COLLABORATEURS
À VOTRE SERVICE DU LUNDI AU SAMEDI**

- Vente moto / scooter NEUF & OCCASION
- Financement / Assurance / Location
- Accessoires pilote & moto
- Service Après-Vente - Entretien & Service Rapide
- Pièces détachées Honda - pneumatiques
- Véhicules de courtoisie



Votre spécialiste GOLDWING à Paris

JAPAUTO MOTO - 43 AVENUE DE LA GRANDE ARMÉE - 75016 PARIS

japautomoto.com

commercial@japauto.com - Tél. 01 44 17 36 10

Votre Honda à Paris, c'est chez Japauto !

Vente . Entretien . Accessoires . Location



Les trophées

Les « César » de la moto tenaient leur sixième édition début février à Paris. Une cérémonie qui a distingué les acteurs les plus marquants de l'an passé.

Par Thomas Loraschi. Photo Bruno Sellier.

Constructeurs, équipementiers, distributeurs, assureurs, organisateurs d'événements : ils étaient plus de 200 à participer le 4 février dernier à la 6^e édition des Trophées de la moto. La cérémonie, organisée par les Editions Larrivière et animée par Stéphane Rotenberg, faisait suite à deux tables rondes consacrées aux nouveaux acteurs du marché et à l'évolution de la sécurité. Treize trophées étaient en jeu, dont neuf attribués par près de 98 000 votants, et trois décernés par un jury de journalistes de l'Officiel du cycle. La soirée s'est ouverte sur les prix « pros » récompensant la concession Harley-Davidson

de La Roche-sur-Yon (concessionnaire de l'année), CFMOTO (réseau constructeur de l'année) et Suttel-Moto Park pour son engagement sportif en vitesse avec BMW Motorrad et en tout-terrain avec Honda... premier signal d'une domination qui a marqué la soirée. Car Honda a entamé dans la foulée une moisson méthodique : trophée de l'innovation pour le gilet airbag développé en collaboration avec In&Motion, prix du scooter de l'année pour le X-ADV 750 (certes, une mise à jour du modèle), prix de la moto de route de l'année pour la Hornet 1 000 et sa variante SP. Il est, cela dit, forcément des

trophées que le numéro un mondial – et hexagonal – ne pouvait glaner : celui du made in France, revenu à Brough Superior pour sa RMB 01, fruit d'une collaboration avec l'horloger Richard Mille ou encore celui de l'électrique échu à la firme catalane (à forts capitaux indiens) Stark Future, reconnue de longue date pour ses motos de cross carburant au lithium. La suite de la soirée a équilibré les plateaux de la balance entre surprises et confirmations : Yamaha couronné en catégorie trail-aventure avec sa Ténéré 700 Rally, descendante d'une longue lignée ; Ducati distingué avec sa toute jeune 450 Desmo sur



passent la 6

un (tout) terrain historiquement dominé par d'autres. En parlant de tout-terrain, c'est le champion du monde de MXGP – Romain Febvre – qui est reparti avec le trophée du pilote de l'année. Absent, il a remercié par vidéo interposée, son prix réceptionné par Kawasaki France, sous le regard du président de la Fédération. La personnalité de l'année était, en revanche, bien présente pour recevoir son trophée et bien lui en a pris puisqu'elle l'a empoché sous une véritable standing ovation. Et vous savez de qui il s'agit ? Pas un pilote, pas un constructeur, pas non plus un perdreau de l'année, mais Jack Monchanin qui organise à Lyon un salon du 2-roues dont la popularité excède désormais les frontières de l'Hexagone. D'ailleurs ce salon, si vous n'y êtes pas allés, on vous en fait faire le tour dans ce même numéro, à quelques pages d'ici. Vous allez voir, ça valait bien un petit trophée... ■

Les Lauréats 2026

- Trophée du concessionnaire de l'année avec Skilliance Group (remis par eDataVoice) : Harley-Davidson La Roche-sur-Yon (85)
- Trophée du réseau constructeur de l'année (remis par Distribike) : CFMoto
- Trophée de l'engagement sportif de l'année avec Yacco (remis par Yacco) : Motopark/Suttel Group (34) – BMW
- Trophée de l'innovation accessoires/équipements de l'année (remis par Honda) : Gilet airbag – In&Motion – Gilet Honda
- Trophée du scooter de l'année (remis par MotorLive TV) : Honda X-ADV 750
- Trophée du « Made in France » de l'année (remis par On Air Moto) : Brough Superior RMB-01
- Trophée du véhicule électrique de l'année (remis par Moto Verte) : Stark Varg Enduro EX
- Trophée éco-responsable de l'année (remis par Honda) : Recyclage pièces – Accimoto
- Trophée de la personnalité de l'année (remis par Les Éditions Larivière) : Jack Monchanin – Salon du 2 Roues
- Trophée de la moto trail/aventure de l'année (remis par Moto Verte) : Yamaha 700 Ténéré Rally
- Trophée de la moto tout-terrain de l'année (remis par Yamaha) : Ducati Desmo 450 MX
- Trophée de la moto de route de l'année (remis par Moto Journal) : Honda CB 1000 Hornet
- Trophée du pilote de l'année (remis par la FFM) : Romain Febvre



CASQUE NOLAN N100-6-DE 399,90 € EN UNI JUSQUE 499,90 € POUR LES COLORIS

Un modu-louable

Situé au milieu de la gamme Touring du fabricant italien, ce modèle dit Flip-up succède au vénérable N100-5, un modulable loué pour sa polyvalence et son rapport qualité/prix. Ce N100-6 en est-il le digne héritier ?

Riche de son expérience dans le domaine des casques modulables, Nolan a choisi la continuité dans le mouvement pour tenter de bonifier cette sixième génération. Des améliorations par petites touches et des ajustements qui, disons-le tout de suite, ne révolutionnent pas un produit déjà mature. On retrouve un casque toujours aussi soigné dans sa finition avec des ajustements et des matériaux de qualité. Ainsi, les assemblages sont de bonne facture, la peinture vieillit bien et l'intérieur est doté de nouvelles garnitures démontables très confortables. Le design du N100-6, légèrement retouché, notamment au niveau de sa mentonnière, voit ses lignes gagner en modernité. L'introduction des nouvelles normes 22.06 ne lui a clairement pas

permis de perdre du poids mais la maîtrise de sa construction en polycarbonate maison lui permet de ne pas être ridicule face aux ténors de la catégorie aux matériaux plus nobles. Il est toujours équipé du système elliptique qui permet à la mentonnière de rester au plus proche de la coque une fois ouverte, ce qui participe du confort en position jet tout en offrant moins de prise au vent. Double homologation intégral/jet oblige, c'est une position que l'on peut verrouiller à l'aide d'un petit loquet rouge situé sur le côté gauche du casque. L'ouverture de la mentonnière s'effectue d'une seule main avec 2 doigts, à l'aide de 2 boutons qu'il faut pincer. Les plus dubitatifs, habitués à une ouverture avec le pouce, peuvent se rassurer : ces derniers tombent naturellement sous les doigts et

l'opération se fait très facilement. Une fois refermée, on profite du champ de vision extra large de cet écran un tantinet rigide et aux crans très marqués. Fermeté requise. Ce qui n'est pas le cas de l'écran solaire rétractable au revêtement antibuée qui se manipule aisément. Bien équilibré, le N100-6 est agréable à porter mais ses mousses de joues, tout aussi douces et confortables soient-elles, offrent un maintien qui manque de tenue dès que la vitesse augmente. Rien de réhibitoire, surtout si vous êtes équipé d'une machine avec de la protection. Protection qui vous permettra de mieux tolérer cette insonorisation moyenne qui vous obligera sinon à porter des bouchons d'oreilles pour vos longs trajets. Côté ventilation, les entrées d'air, aisément manipulables, font timidement leur office. ■

Mentonnière

On a besoin de 2 doigts pour ouvrir la mentonnière. Dans les faits, la manœuvre est transparente quoiqu'un peu moins évidente avec de gros gants d'hiver.



Ouverture

La mentonnière à l'ouverture elliptique se verrouille en position haute grâce au bouton rouge. L'écran solaire traité antibuée, réglable sur 5 positions, s'actionne via la commande située en bas.



Boucle

La partie rouge de la boucle micrométrique qu'il faut soulever n'est pas très longue. Peu pratique avec de gros gants. La finition intérieure est quant à elle très soignée.



- Confort
- Finition
- Champ de vision XL
- Bonne tenue dans le temps
- Maintien imparfait
- Insonorisation médiocre

Tailles : de XXS à XXXL - 2 tailles de calottes -
Matériaux extérieurs : polycarbonate Lexan® -
Mousses intérieures démontables et lavables -
Prédisposition intercom N-Com -
Garantie 5 ans - Pinlock® de série
Norme ECE 22-06 - Poids mesuré : 1720 g en XS

Le verdict MR



Malgré quelques défauts persistants, Nolan a peaufiné son best-seller par petites touches pertinentes et lui offre, avec ce N100-6, un successeur très recommandable.



765€ D'AVANTAGE CLIENT
OFFERT

STREET
TRIPLE 765R & version R_A2

STREET
TRIPLE 765RS

A2 PERMIS
COMPATIBLE

Plus d'infos sur triumphmotorcycles.fr

OFFRE VALABLE POUR TOUTE MOTO NEUVE COMMANDÉE & LIVRÉE DU 1^{ER} JANV AU 31 MARS 2026



FOR THE RIDE

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

Pas sur la tête !



Gants Five RFX2 EVO

Ce n'est pas le gant de piste le plus haut de gamme du faiseur français, mais c'est celui choisi par ceux qui souhaitent un modèle un peu moins cher mais également un peu moins rigide que le RFX1 EVO. Le RFX2 EVO se destine à ceux qui recherchent la performance à un tarif compétitif, souhaitant du confort et de nombreuses protections (coques, renforts, épaisseur de cuir, etc.)

Tailles : du XS au 3XL / coloris : noir-blanc, noir-gris, noir-rouge / Prix : 199,90 €

www.five-gloves.com



Dégraissant WD-40

C'est toute une gamme de produits destinés à l'entretien des véhicules que propose l'entreprise américaine WD-40. À côté de l'incontournable produit multifonctions, on trouve ce dégraissant – à base d'eau et d'agents actifs – développé pour éliminer l'essentiel des graisses, huiles et autres résidus. Un produit imaginé pour nettoyer en profondeur même l'aluminium.

Contenance : 1 litre / Prix : 14,90 €

www.wd40.fr



Jean Spidi super slim

Le J-Fit Super slim ressemble à un jean classique en coton, tout du moins en apparence.

Proposé en bleu clair ou bleu foncé, il se porte, comme son type l'indique, collé au corps. Fabriqué en coton denim, il emporte de l'élasthanne et des fibres synthétiques Cordura pour offrir de la sécurité en cas d'abrasion. Des protections de genoux (niveau 1) sont disponibles (et réglables en hauteur). Un produit technique qui se décline en modèle femme.

Tailles US : du 28 au 40 (hommes) - du 26 au 34 (femmes) / Prix : 159,90 €

www.spidi.com

Feux additionnels Givi S312

Parce que la vue c'est la vie, parce que les sangliers envahissent nos départementales la nuit (si, si), Givi propose ces feux additionnels à LED (25 watts chacun, 6 000 lumens pour une portée de 380 mètres) longue portée qui permettront de déceler bien plus que la présence de ces « cochons ». Parfaits pour voir loin quelles que soient les conditions météo, ils s'installent sur tous les modèles équipés d'un support au diamètre compris entre 21 et 25 mm.

Prix : 199 €

www.givi.fr



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



Kit de nettoyage de chaîne S100
 Idéal pour entretenir votre chaîne, et *de facto* préserver la vie de votre transmission, ce kit proposé par le fabricant germanique S100 valide toutes les actions. Un aérosol pour dégraisser la chaîne, une brosse pour la frotter et finir d'enlever les saletés, et une bombe de lubrifiant pour lui redonner sa dynamique en facilitant le frottement. Un trio gagnant ? Certainement... Un trio utile *a minima*. Prix : 41,99 €

www.moraco.fr



Veste Ramsey Vented Long Acerbis

Pour préparer le printemps, et même l'été, cette veste pourrait faire mieux que le job. Fabriquée en polyester 450D, elle dispose de larges panneaux en mailles renforcées pour laisser circuler l'air. L'eau également. Pour la rendre étanche, il sera impératif d'opter pour une doublure vendue séparément. Une veste longue qui protège les lombaires et qui s'ajuste par différents serrages (col, bras et poignets). Quatre coloris proposés et deux coupes homme et femme, le tout à prix contenu. Tailles : du S au 3 XL (hommes) - du XS au 2 XL (femmes) 4 coloris / Prix : 159,95 €

www.acerbis.com



Étui téléphone SP Connect

Parce qu'on ne peut pas dire que la pluie nous ait beaucoup épargnée récemment, et parce qu'on sait que l'histoire se répète, autant anticiper les choses et opter ici pour cet étui de protection tactile et étanche capable de garder au sec – et fonctionnel – votre smartphone. Compatible avec la majorité des téléphones, même les plus volumineux.

Prix : 29,99 €
www.moraco.fr

Bottes XPD X-Adventure Mid

Destiné à un usage trail, ce modèle Mid se distingue par une tige plus courte et une hauteur de botte qui s'interrompt à mi-mollet. Si les protections aux chevilles, talons, orteils, cous-de-pied sont préservées, seuls les tibias se retrouvent, dans cette version, plus exposés. Un choix assumé pour ce modèle qui offre moins d'encombrement, plus de légèreté, et donc plus de liberté.

Pointures : du 38 au 49 /
 2 coloris : noir et marron / 269,90 €

www.xpdboots.com



Silencieux CBR 600 RR SC-Project

Deux modèles pour sublimer le look et les performances de votre CBR 600 RR, une version homologuée en acier (- 1,1 kg et + 1,5 ch) et une version racing en titane (- 1,4 kg et + 3 ch). Du bel ouvrage signé SC-Project qui se monte sans aucune modification ni réglage. Plus de sportivité qui se remarque jusque dans la sonorité. À noter qu'un dB-killer est disponible pour la version racing (- 3 dB). Prix : 840 € (version homologuée acier Euro 5+) / 890 € version racing

www.sc-project.com

Poussée asiatique

Par le biais de *Moto Revue*, je suis, depuis des mois, la « poussée chinoise » ; ces marques qui m'étaient inconnues il y a peu, mais qui sont dans toutes les pages et de plus en plus sur les routes. J'avais vécu l'arrivée des japonaises dans mon adolescence, n'arrivant pas vraiment à rivaliser avec les Honda 750 Four et Kawa Z 900 sur ma Bonnie 650, quand elle n'était pas en panne... On a tendance à

comparer l'arrivée ces motos chinoises à l'arrivée de ces japonaises mais la comparaison s'arrête là, car c'est oublier que les japonaises ont détrôné les anglaises des 70's par la technologie de leur mécanique en plus de leur coup de crayon. Pour l'instant, je ne décerne pas de « style chinoise », juste des amalgames des marques existantes. Des motos « ChatGPT ».

Donc si c'est pas par le style, ce sera par le prix, que ces motos vont piquer des parts de marché. Comment résister à une QJMOTOR SRT 900 SX Touring à moins de 10 000 boules par exemple. Maintenant à la retraite mais toujours motard, le prix devient un facteur pas négligeable et j'avoue que j'hésite.

David Vollborth

La réponse de la rédaction

Le phénomène est relativement récent et semble parti pour durer. La poussée des constructeurs chinois (et indiens) n'est en effet pas vraiment comparable à l'arrivée des japonais il y a près de soixante ans sur le marché occidental. Reste que, comme le dit David, le prix devient un facteur important qui est un atout de poids pour ces constructeurs asiatiques « émergents ».

Course à l'armement

Bonjour *Moto Revue*. Je viens de lire le n° 4171 et tout particulièrement la prise de contact de la KTM 1390 Super Adventure S Evo (ouf !). Je me pose quand même quelques questions au sujet de cette moto. Y a-t-il une course à l'armement ? Déjà la cylindrée de 1390 (et 13 chevaux de plus que l'ancienne car 160 c'était pas assez avec la 1290...). Puis les aides à la conduite pléthoriques (dont certaines modulables). Ensuite la nouvelle dalle couleur (apparemment le terme « compteur » n'existe même plus...) avec une très bonne interface, complète, etc. Et aussi une transmission assistée dont une semi-auto avec 3 façons de passer les vitesses : au sélecteur, avec les gâchettes ou en inversant la rotation de la poignée d'accélérateur (le tout avec quelques désagréments). Questions suivantes : la bonne boîte

manuelle de chez KTM ne suffisait-elle pas ? C'est pour justifier le tarif de plus de 23 000 euros ? OK, elle existe en version standard et il faut là aussi le portefeuille qui va avec... Bref, cette 1390 est généreusement équipée. Nouvelle question : faut-il avoir le Bac pour ce genre de machine ? Comme je suis content de ma moto (orange elle aussi et de 2010) !!! Pas besoin de passer un quart d'heure pour choisir le mode de conduite ou d'appairer le Bluetooth® avant de démarrer et elle est simple et efficace ! C'est sûr que je n'ai pas de phares adaptatifs, pas de régulateur de vitesse ou de commodos rétroéclairés et même pas d'ABS, etc., mais je n'achèterai jamais ce genre de moto. Ou alors difficile de prendre le train en marche...

Thierry (toujours et encore) de Nice

La réponse de la rédaction

Il faut de tout pour faire un monde et certains d'entre nous sont passionnés par tout ce qui est à la pointe de la technologie, tandis que d'autres préfèrent des engins plus basiques et plus simples à manipuler, voire à entretenir. Dans le cas de Thierry, on a bien compris qu'il était plutôt *old fashioned* que *high-tech* !



Illusion d'optique

Panigale ou Goldorak ? *Moto Revue* est-il en train de se diversifier dans le dessin animé japonais ? C'est ce que j'ai imaginé une seconde en tombant sur le numéro de décembre stocké à l'envers dans les rayonnages de mon buraliste ! Pour ma part je préfère le regarder à l'endroit !

Lilian

La réponse de la rédaction

Allez savoir, si les designers de la marque de Bologne n'ont pas passé leur adolescence devant les feuillets de ce héros de dessin animé japonais ? Mais ça commence à remonter à loin puisqu'en France, les premiers épisodes ont été diffusés de juillet 1978 jusqu'à l'automne 1980. Toutefois, ce dessin animé a été récemment rediffusé chez nous sur France 4 ou encore des plates-formes privées. On ne sait pas ce qu'il en est pour nos amis italiens.



TRACER 7 | Y-AMT



TRACER 7 désormais disponible en Y-AMT

127€/MOIS⁽¹⁾

ASSURANCE PERTE FINANCIÈRE INCLUSE

PENDANT 36 MOIS EN LOA
APRÈS UN 1^{ER} LOYER DE 2 112,40 €

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

(1) Exemple de Location avec Option d'Achat (LOA) et assurance facultative You Value Protect incluse (Garantie Perte Financière) pour une Yamaha Tracer 7 Y-AMT 2025 au prix de 10 499 €^{TTC} pendant 37 mois et 14 800 km (kilométrage fin de contrat). Le coût de la Location avec Option d'Achat (LOA) : Dépôt de garantie : 0 €^{TTC}, 1^{er} loyer à la livraison hors assurance : 2 099,80 €^{TTC} suivi de 36 loyers de 113,58 €^{TTC} hors assurance. Coût total des loyers : 6 188,68 €^{TTC}. Option d'achat finale : 6 299,40 €^{TTC}.

Montant total dû par le locataire en cas d'option d'achat : 12 488,08 €^{TTC}.

Le coût de l'assurance facultative You Value Protect (Garantie Perte Financière) s'élève à 12,60 €^{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 466,20 €^{TTC}. Contrat d'assurance facultative négocié par Yamaha Motor Finance France SAS auprès de la société Allianz IARD, entreprise régie par le code des assurances.

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

Cette Location avec Option d'Achat est distribuée par votre concessionnaire Yamaha qui agit en tant qu'intermédiaire de crédit non exclusif de Yamaha Motor Finance France SAS apportant son concours à la réalisation d'opérations de crédits sans agir en qualité de Bailleur. Offre sur la base du tarif au 01 janvier 2026, réservée aux particuliers, sous réserve de modification et d'acceptation par Yamaha Motor Finance France SAS, 98 bis Boulevard Héloïse, 95100 Argenteuil, au capital de 36 000 000 € - RCS Pontoise B44 539 197 - N° ORIAS 19 006 547 (www.orias.fr). Société soumise à l'autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) 4 Place de Budapest CS 92 459 75436 PARIS CEDEX 09.

Vous disposez d'un droit de rétractation.



www.yamaha-motor.fr

YAMAMA MOTOR SERVICES | YAMALUBE | YAMAMA MOTOR FINANCE

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



Ducati Monster

L'amour en héritage

Elle ne se vante d'aucune révolution, pour autant, l'évolution est majeure : la Monster passe au V2 à chaînes de distribution et ressorts de rappel des soupapes vus chez les Multistrada V2, Panigale V2 et Streetfighter V2 (prochainement aussi chez la DesertX), tout en redessinant les lignes originelles. La renaissance d'un amour de toujours ?

Par Bertrand Gold. Photos : DR.





Ducati Monster / à partir de 12 590 €

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

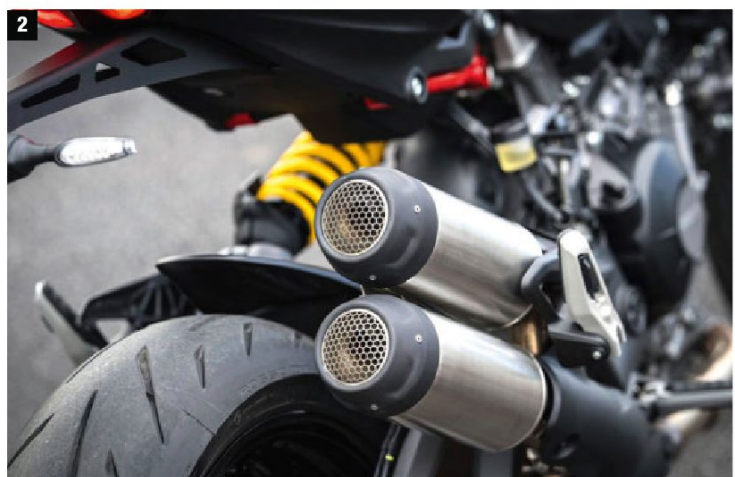
**Données constructeur*



1

1 Bras symétrique à large ouverture, une particularité technique qui incarne avec force les motos Ducati post-2024, de la Monster à la Panigale V4 R. Ici et comme pour la nouvelle gamme V2, la cinématique se passe de mécanisme de progressivité.

2 Sympas les grilles anti-intrusion façon MotoGP en sorties de silencieux !



2



Au tout début de la décennie '90, la trésorerie n'est pas dingue chez Ducati. Il leur faut se refaire une santé commerciale et économique, vite, ne pouvant compter que sur les idées plutôt que les budgets. Le coup de génie viendra de l'Argentin Miguel Angel Galluzzi. À défaut de pouvoir mobiliser toute une équipe de designers afin de partir explorer toutes les voies et fantaisies possibles, lui s'est « contenté » de faire éclore du bout de sa pointe de stylo les lignes intrinsèques de l'essentiel : un moteur (ils l'avaient), un cadre (un treillis en tubes d'acier comme ils savaient les faire), un réservoir, un guidon et deux roues. Une main guidée par la simplicité du concept et l'harmonie du créateur. Sacrément bien inspiré le gars Galluzzi puisque la « Monster », d'abord née « il Mostro », va en effet exploser aux yeux du monde et remettre de la bolognaise en quantité dans les spaghettis. Un cadre de Ducati 851, un moteur de 900SS et l'inspiration stylistique d'un homme (brillant) piloté par la simplicité et la pureté. Voilà d'où nous vient la magique lignée Monster, elle qui cumule à ce jour plus de 350 000 unités vendues de par le monde, toutes générations et cylindrées confondues. Galluzzi a sauvé Ducati, il y a plus de 30 ans !

Un retour particulièrement attendu

Née du L2 Desmodue, le fameux V-twin desmodromique ouvert à 90° de 904 cm³ et 73 chevaux en 1993 puis passée par d'innombrables déclinaisons allant du moteur liquide huit soupapes de la 916 (Monster S4) à la Monster 1200 R (152 chevaux !), la voici revenue vers un cubage proche de ses origines puisque cette fois-ci fixé à 890 cm³. Une similitude qui n'en est finalement pas vraiment une tant la technologie appliquée à la mécanique comme à l'électronique a évolué. Et puis la Monster 2026 marque une rupture franche : celle de l'abandon de la commande de distribution par courroie de distribution et la

commande desmodromique des soupapes par basculeurs et linguets. En revanche, elle signe comme un véritable retour aux sources, reprenant ce profil avec réservoir bombé et arrière de selle minimaliste, comme tombant, et surtout, délaissant le concept de la double selle à étage de la Monster 937 de la génération précédente. Des épaules plus larges, une silhouette trapue, un arrière plus classique, léger, fin, simplement dessiné et comme suspendu dans les airs, cette nouvelle Monster annonce un retour aux affaires. Un retour très nettement attendu chez les revendeurs qui, la plupart l'admettrons avec honnêteté, n'ont plus vendu de Monster depuis 2024...

Ce nouveau V2, un atout incontestable

Les intempéries de février en Andalousie, en avez-vous eu vent ? Nous y étions, tout le staff Ducati également, nos confrères Internationaux et la pluie avec. Quatre heures de roulage, quatre heures de pluie, c'est moche... Au moins il n'aura pas fait froid, consolation mince mais consolation tout de même. Nous avons traversé des gués improvisés et bravé les bourrasques mais avec ses Pirelli Diablo Rosso IV chaussés au bout des roulettes, la Monster n'a pas faibli, se révélant même rassurante sur terrain glissant. Sur le « très glissant », il en était même amusant de sentir ces minuscules amorces de patinage à la remise des gaz, le twin 890 cm³ faisant état d'une force de reprise manifeste à la moindre sollicitation des volets d'admission. Un V-twin, un vrai, en effet privé du légendaire « Desmo » mais sacrément bien managé depuis la commande d'accélération de type Ride by Wire et les modules de calage de distribution variable placés sur chacun des arbres à cames d'admission. Un combo technique au service de la disponibilité étendue, la Monster s'affirmant sans même attendre de prendre de régime, répondant immédiatement, sitôt 2 000 tr/mn inscrits au compte-tours et reprenant avec vigueur tout



3

3 Seulement réglable en précharge, le combiné arrière avec ressort progressif privilégie le confort. Vu la nouvelle génération de Quickshifter sans capteur pull & push mais à effet hall ?
4 Des fonctions et une ergonomie intéressantes, dommage que certaines touches se révèlent à ce point accrocheuses.



4



1 Ducati Red ou Iceberg White, deux coloris au choix mais avec un surplus de 200 € réclamé à la commande pour une Monster blanche.

2 Le nouveau V2 se passe de la commande desmodromique, place aux traditionnels ressorts à spirales ainsi qu'à l'espacement du contrôle de jeu aux soupapes dorénavant fixé à 45 000 km. **3** Prise en main limpide et bonnes petites sensations font de la Monster un bien agréable petit appareil.



du long d'une plage étendue de 2 000 à 8 000 tr/mn. Au-delà on laisse causer les chevaux, bien présent mais finalement pas aussi démonstratifs que ce couple moteur étendu. Sixième rapport, 4 000 tr/mn, 100 km/h lus au compteur, le test grandeur nature bouillonne d'impatience : tordre le caoutchouc à fond et profiter du spectacle ! La Monster détale, instantanément et franchement, rajoutant aux sensations vécues des vocalises démonstratives en provenance du boîtier de filtre à air placé sous le réservoir : ambiance ! On savait ce moteur plein de rondeur et de tempérament, on le savait parce qu'il nous avait livré son ADN depuis Multistrada V2, Panigale V2 et Streetfighter V2 pile l'année précédente. La Monster se présente avec une fiche technique la privant de quelque neuf chevaux à la ligne des valeurs maxi mais très honnêtement, ça n'est pas flagrant et pour que l'on se fasse bien comprendre, je le redis : c'est son incroyable plage de rendement plus que sa puissance là-haut qui fait de ce V2 un compagnon fort appréciable.

Jusqu'à - 40 mm de hauteur de selle possible !

Tout à son guidon, depuis le départ de l'hôtel, se révèle facile ; le plus exigeant en ce début de matinée aura finalement été d'enfiler le

pantalon étanche et la veste qui va avec, sans oublier de chausser les hideuses mais ô combien indispensables guêtres. C'est dire à quel point la meule va bien. 815 mm de hauteur de selle, finalement, c'est haut ou pas ? Tantôt oui, tantôt non... En réalité ça ne dépend pas seulement de la longueur des guiboles ni de l'épaisseur des semelles mais beaucoup de la largeur d'assise. Et plus précisément, de la largeur avant de selle, combinée à l'encombrement arrière de réservoir. Tout ce charabia pour vous annoncer que la Monster fait de son mieux et qu'il sera globalement évident pour toutes et tous de s'y sentir à l'aise. Mieux encore : Ducati propose une selle basse en option et même un set de suspensions raccourcies (montage réalisé en usine, à la commande), l'ensemble pouvant abaisser l'assise jusqu'à - 40 mm ! Des commandes douces, précises, un quickshifter bidirectionnel onctueux et opérationnel dès le passage du deuxième rapport, un moteur qui accepte d'enrouler très bas dans les tours, un étagement de boîte de vitesse en parfait accord avec le gros couple moteur disponible partout, tout le temps, autant dire que ça roule facile. La moto fait preuve d'une belle neutralité, sans un avant qui voudrait engager exagérément et/ou qui se ferait « lourd », le pilotage est inné. S'il y a un truc moins docile à signaler alors il concerne la gâchette des clignotants et puis aussi la

touche « modes moteur », lesquelles se révèlent accrocheuses. Ajoutons aux points critiquables ce frein arrière à la puissance très limitée et puis, peut-être mais ça reste à vérifier prochainement à l'occasion d'un roulage plus dynamique sur le sec, cet amortisseur *a priori* très/trop souple. Sinon, franchement, la vie est belle à bord. ■

Verdict

Une moto emplie de courtoisie et dans le même temps, manifestant un vrai tempérament de V-twin, la Monster jouissant de ce moteur parfaitement présent, que l'on ressent bien vivant dans toute la moto mais sans pour autant avoir parfois à le subir. Et puis derrière cette élégance notoire millésimée 2026, elle distille avec subtilité et précision les notions de confort, d'accessibilité et de disponibilité mécanique. De la souplesse en bout de poignée et puis un gros tonus toujours disposé à répondre au moindre appel des gaz. Une très bonne moto, comme tant d'autres en effet mais avec ce petit supplément d'âme qui compte pour beaucoup. Et puisque l'italienne a hérité à vie de cette aura d'amour, son prix pourrait cette fois encore rester digeste. Plus encore lorsque l'on rappelle que Ducati construit ses motos destinées à l'Europe depuis ses terres d'origine, à Bologne, en Italie et non pas en Asie comme presque tout le monde...

Fiche technique

Ducati Monster / à partir de 12 590 €

► MOTEUR

Type	bicylindre en V à 90°, 4-temps, refroidi par eau
Distribution	double arbre à cames, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée (alésage x course)	890 cm ³ (96 x 61,5 mm)
Taux de compression	13,1 à 1
Alimentation	injection électronique
Mise en route	démarrateur électrique
Boîte	6 rapports
Trans. finale	par chaîne

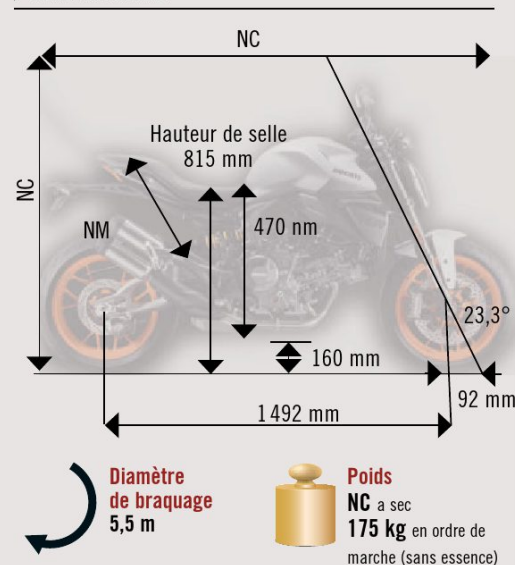
► PUISSANCE ET COUPLE

**111 ch à 9 750 tr/min –
9,3 mkg à 7 250 tr/min**

► PARTIE-CYCLE

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

► DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

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

✓ : disponible. ✓* : disponible (up & down). ✗ : pas disponible. • : option



A photograph of a Triumph Trident 800 motorcycle in motion on a winding road. The motorcycle is in the lower-left foreground, with its rear wheel and tail section visible. The road curves into the distance, flanked by tall pine trees and a cloudy sky. The overall scene is dynamic, with motion blur on the road surface.

Triumph Trident 800

Trident de sagesse ?

Un plus gros moulin que celui de la Street Triple, mais un tarif plus doux. Plus doux aussi que celui d'une Yamaha MT-09, autre concurrente à marteler ses arguments au rythme de trois cylindres.

Oui, cette Trident 800 se veut sage avec le portefeuille de ses acquéreurs.

Mais sur route, sait-elle être délurée ?

Nous sommes allés le vérifier.

Par Thomas Loraschi. Photos DR.

Triumph Trident 800 / 9 995 €

+ 220 km/h • 115 ch – 8,5 mkg* • 198 kg en ordre de marche*

*Disponibilité immédiate - *Données constructeur



On vient d'atterrir à Chypre. Jamais mis les pieds sur cette île posée au large de la Syrie. D'habitude, c'est plutôt sur le sud de l'Espagne qu'on met le cap durant l'hiver, pour trouver du soleil à pas cher. Jamais mis les pieds et pourtant une impression de déjà-vu. Non face aux paysages mais en jetant un coup d'œil à Éric Pecoraro, le grand *jefe* du marketing chez Triumph. Un paysage à lui tout seul, cela dit : pas beaucoup plus haut qu'un terrier mais dense comme un maquis corse, et, ce matin, à peu près aussi radieux qu'une petite calanque marseillaise. Éric a la patate, une

patate de winner : la même, en fait, que celle qu'il affichait, il y a un an, au moment de nous présenter la Tiger Sport 800, joli trail sport-GT au tarif serré conçu pour botter des culs de Yamaha Tracer 900. Et si Éric se sent des jambes de feu et 100 tonnes de poussée dans le creux de chaque poing, ce n'est pas le fruit du hasard : cette année, Triumph compte bien refaire le même coup sur le segment roadster, avec cette nouvelle Trident 800. Car oui, dans le genre, Hinckley peut certes déjà compter sur la Street Triple 765 mais une Street – même si c'est racé, même si ça fait triper les plus sportifs –, c'est un peu trop élitiste et exclusif pour aller chercher le

grand public : celui qui lorgne les machines de plus de 100 chevaux sans vouloir sortir plus de 10 000 euros. Celui, aussi, qui aime poser ses fesses sur un roadster sans avoir l'impression de prendre le départ d'une spéciale de rallye. Pour aller le chercher, ce public, il faut une machine plus consensuelle et plus abordable qu'une Street Triple. Plus consensuelle, ça veut dire des lignes plus douces, une assise un peu plus généreuse, une position moins engagée vers l'avant. Plus abordable, ça implique de rogner la marge bénéficiaire (éventuellement) mais aussi et surtout de faire de faire des économies sur les coûts de production. Sur la Tiger Sport



Du côté de l'électronique

Triumph a fait des économies à droite à gauche sur cette moto, mais pas franchement au niveau de l'électronique, si ce n'est du côté de l'écran. Côté assistances, la dotation est riche et dans le détail, on trouve :

- Trois modes de pilotage (route, sport, pluie)
- Un ABS « virage »
- Un contrôle de traction « virage »
- Une centrale inertielle fonctionnant sur trois axes
- Un accélérateur électronique
- Un régulateur de vitesse
- Un shifter bidirectionnel
- Un écran couleurs pilotable au guidon
- Une navigation de type turn-by-turn
- Une connectivité Bluetooth via une application dédiée

1 Élégante cette boucle arrière, mais pour qu'un passager s'y agrippe correctement, il faut aller chercher une paire de poignées latérales dans le catalogue d'options. **2** Triumph n'a pas (encore) développé de boîte robotisée mais côté transmission, cette Trident assure : son shifter bidirectionnel s'avère opérant dès les premiers rapports et les basses rotations. **3** Ces étriers de freins radiaux siglés Triumph sont en fait fournis par le fabricant espagnol J-Juan. Notez au passage qu'ils sont associés à des durits tressées.



800, Triumph s'était acquitté de l'exercice avec un certain brio. Sur cette Trident, la recette employée par la marque anglaise est la même, ce qui n'est en rien surprenant puisque les deux machines partagent en très large part la même base technique. Pour le dire vite, cette recette c'est : moins d'esbrouffe. Des matériaux moins nobles pour le cadre (de l'acier plutôt qu'un alliage d'aluminium), un poste de pilotage moins high-tech (l'écran ne retient que quelques couleurs, la navigation par GPS est sommaire, se contentant d'indiquer la bonne direction à chaque rond-point ou bifurcation), des périphériques au blason moins prestigieux

(pas d'étriers Brembo à l'horizon), des possibilités de réglages très légèrement dégradées (pas de possibilité de moduler l'écartement du levier d'embrayage) et un traitement de surface de certains éléments de carénage un peu en deçà des habituels standards Triumph (pas de vernis sur certains autocollants). Oui, un observateur avisé peut repérer aisément là où ont été faites les économies, mais, pour cela, il lui faut tout de même se poster au plus près de la moto. À un mètre de distance, la Trident 800 fait illusion et présente même très bien. À vrai dire, il n'y a qu'une chose qui, à la rigueur, fait froncer le sourcil : la ligne d'échappement,

nettement moins élégante que celle d'une Street Triple (la chambre de tranquillisation des gaz est très visible). Pour le reste, en termes de construction et de finition, la moto oscille entre le sérieux et le flatteur. Quant à son dessin, je le trouve pour ma part très élégant, rappelant un (tout petit) peu – phare rond, réservoir bulbeux et arrière court oblige – celui des Monster de premières générations (*amis ducatistes, inutile de m'écrire pour me parler de ma mère en termes peu élogieux : j'ai bien dit « un tout petit peu »*). Installé au guidon de cette anglaise – fabriquée en Thaïlande, comme la grande

Très équilibrée, la Trident 800 offre une excellente polyvalence d'utilisation, mixte réussi entre stabilité et maniabilité, le tout porté par un 3-cylindres particulièrement agréable et efficace.



majorité des Triumph actuelles –, l'analogie, aussi forcée soit-elle avec une vénérable Monster, ne tient pas très longtemps : la position de pilotage offerte par la Trident est nettement plus conventionnelle, sans franche bascule du buste vers l'avant. Du haut de mon mètre 73, je peux poser les talons bien à plat et je n'ai pas à trop écarter les cuisses pour enserrer la moto : le réservoir est bulbeux dans sa partie supérieure mais mes genoux se calent confortablement à sa base, là où il s'avère plus étroit. Le poste de pilotage est conforme à ce que l'on peut attendre, en 2026, d'un roadster placé sous les 12 000 balles : joli cintre de section variable, maître-cylindre de frein avant de moyenne de gamme (on s'en accommode...), commandes organisées judicieusement (petit joystick permettant de naviguer dans les menus) et qui répondent précisément aux impulsions des pouces. Au centre de ce poste de pilotage, un élément me ravit particulièrement : l'écran, cet écran que

Triumph a pourtant choisi à l'économie. Certes, il n'est pas très grand (articulé en fait autour de deux petites fenêtres, mêlant affichage TFT et LCD), certes il ne déborde pas de couleurs (une dominante de bleu sur fond noir), mais il offre une chose de plus en plus rare et qui moi, me met une épaisse couche de baume au cœur : il ne ressemble pas à un smartphone, encore moins à une tablette numérique. Il est circulaire et relativement simple, comme l'étaient bon nombre de ses ancêtres analogiques.

La classe mais éco

Quand je le regarde, je sais que je suis sur le point de faire de la moto, je n'ai pas l'impression d'être devant l'ordi de mon bureau à l'entame d'une énième journée de boulot. Bref, il me met dans une bonne et juste ambiance, ce qui n'est pas rien... D'autant que question ambiance, cette Trident joue le jeu. La ligne d'échappement a beau ne

pas casser beaucoup de briques esthétiquement, la sonorité qui s'en échappe ne déçoit pas. C'est profond, assez métallique malgré les contraintes d'Euro 5+ : on reconnaît immédiatement un trois-pattes Triumph. Même constat du côté de la transmission et du shifter bidirectionnel (livré de série s'il vous plaît) : ultra-doux, y compris à bas régime, y compris sur les trois premiers rapports. Tout le contraire d'un shifter BMW. En ville, c'est top. Ce moteur et cette transmission très souples rendent la moto hyper facile à emmener. C'est marrant parce qu'avant d'en prendre le guidon, cette Trident 800, je la rapprochais de la Yam' XSR 900 (base technique de MT-09 mais look à l'ancienne, phare rond...). Mais en fait, dès les plus basses vitesses, on comprend que les deux machines n'ont rien à voir : la Yam' est nerveuse, exigeante (suspensions raides, peu de confort d'assise, capacité de braquage limitée), alors que la Triumph est hyperdocile. Débonnaire presque. Mais

BRIDGESTONE

Des solutions pour votre mobilité



Nos ingénieurs
ont travaillé nuit et
jour pour que vous
rouliez jour et nuit.

La performance, avec 47%* de longévité en plus.

C'est ce qui compte vraiment. Le T33 capitalise sur les années de développement de ses prédécesseurs et bénéficie des dernières avancées technologiques de nos laboratoires de développement, dont un composé de gomme de dernière génération doté d'un polymère très résistant à l'usure. Ce pneu Sport-Touring de dernière génération délivre grip et performance dans toutes les conditions climatiques, tout en proposant un kilométrage considérablement augmenté.

**BATLAX
SPORT TOURING T33**



Bridgestone Europe NV/SA - Succursale France - 19, Rue d'Arcueil - CP 30450 - 94593 Rungis Cedex, France - R.C.S CRETEIL 842 476-277. *Test de développement interne Bridgestone réalisé sur route ouverte en Sardaigne en novembre 2023 sur Kawasaki Z1000SX. Le test a permis de mesurer une augmentation de 47% du kilométrage parcouru avec le T33, par rapport au pneu Bridgestone de la génération précédente, le T32, dans les mêmes conditions et sur le même véhicule. **BATLAX**



1 Rien à reprocher à cet ensemble de commandes si ce n'est un levier d'embrayage non réglable en écartement. La présence d'un shifter permet cela dit de ne pas trop solliciter ce dernier.
2 Alors oui, cet écran n'est ni le plus grand, ni le plus coloré de la production actuelle mais toutes les infos nécessaires y figurent. Et de vous à moi : ça repose, un peu de simplicité...



attention : pas placide. Le 800 de cette Trident n'a peut-être pas la vivacité du 765 « Street » à la prise de tours (et encore...), il n'a peut-être pas la nervosité (parfois fatigante), d'une CP3 Yamaha mais il tracte à tous les régimes et avec un beau regain d'entrain passés les 5000 tr/min. Non, rassurez-vous : avec ce moulin, on ne s'ennuie pas. Et avec cette partie-cycle non plus d'ailleurs. Pour être honnête, je n'avais pas vraiment d'inquiétude à ce sujet, ayant déjà eu l'occasion d'apprécier la Tiger Sport 800 dont la base technique est, comme je vous le disais, très proche. Sur cette Trident, évidemment, la géométrie est un peu différente, évidemment, les débattements de suspensions sont moindres, mais les qualités dynamiques sont du même acabit : la moto n'est pas un scalpel comme peut l'être une Street Triple RS (plus de 13 000 balles le bout, pour rappel...) mais elle offre un super compromis vivacité/stabilité. Elle peut assumer un bon rythme dans le sinueux sans demander de gros efforts sur les changements d'angle mais elle est toujours rassurante. Jamais nerveuse à l'excès. Même constat du côté de l'amortissement. Évidemment, on ne retrouve pas le toucher de route magique d'une Street RS mais le compromis offert entre confort de suspensions et tenue hydraulique s'est toujours avéré convaincant sur les routes

souvent dégradées que nous avons empruntées (notez en outre que ces suspensions sont réglables, et qu'il est donc possibles d'ajuster ce compromis, en fonction notamment de l'état de la chaussée). Vous l'avez compris : cette Trident 800 n'est pas un roadster ostensiblement sportif, mais si on lui demande de hausser le ton, elle répond promptement et surtout proprement. À tel point que sur cette journée de roulage (toujours court, une journée, pour se faire une idée parfaitement étayée...), on ne voit pas trop quoi lui reprocher, vu son positionnement dans la gamme et son placement tarifaire. Ah oui, à la rigueur : un braquet légèrement trop long qui lui enlève un peu d'allant dans le sinueux. Un choix probablement dicté par les normes et qu'il n'est pas trop compliqué d'infléchir en atelier... ■

Verdict

Sage, elle l'est cette Trident 800, tant sur le plan tarifaire que dynamiquement. Mais si vous, vous décidez de ne pas être sage à son guidon, elle est capable de vous accompagner sans sourcilier. Loin des machines qui roulent ostensiblement des mécaniques, en voici une consensuelle, dans le sens noble du terme, et qui plus est, sensuelle. Franchement pas mal pour moins de 10 000 balles.

Fiche technique

Triumph Trident 800 / 9 995 €

MOTEUR

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

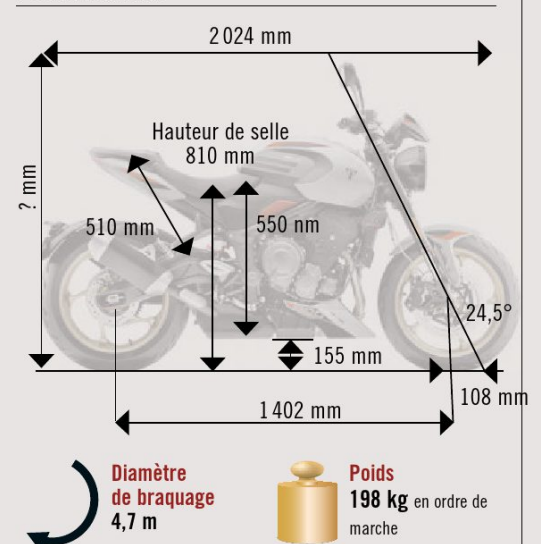
PUISSANCE ET COUPLE

**115 ch à 10 750 tr/min –
8,5 mkg à 8 500 tr/min**

PARTIE-CYCLE

Cadre	cadre périmétrique en acier.
Suspension AV	fourche inversée Showa de ϕ 41 mm, réglable en compression et détente, déb. 120 mm
Suspension AR	monoamortisseur Showa, réglable en détente et précharge, déb. 130 mm
Frein AV	2 disques de ϕ 310 mm, étriers radiaux 4 pistons
Frein AR	1 disque de ϕ 220 mm, étrier simple piston
Pneus AV/AR	120/70 x 17 – 180/55 x 17
Réservoir (réserve)	14 litres
Garantie	2 ans pièces et MO
Coloris	jaune, noir, gris, bleu

DIMENSIONS



LES ÉQUIPEMENTS

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			
Trip journalier	✓	Indicateur de rapport engagé	✓	Réglage du levier d'embrayage	✗	passager	•		

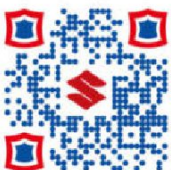
✓ : disponible. ✗ : pas disponible. • : option



8T

8TT

L'ESPRIT RÉTRO, NOUVELLE GÉNÉRATION



RÉSERVE TON ESSAI DÈS MAINTENANT

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



ECSTAR huile officielle Suzuki

Suivez-nous    

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

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



Des belles et



des bêtes

Un panier moyen établi vers 14 300 € et un niveau de puissance calé sur plus ou moins 130 chevaux, voilà trois roadsters 2026 de caractère.

2, 3 ou 4-cylindres, laquelle de ces trois belles bêtes bondira devant les autres au sortir de la cage ?

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.



Encore un millésime riche en belles nouveautés. Difficile dans le même temps de pouvoir mettre chacune de toutes les inédites de 2026 en comparatifs dynamiques, il convient de faire des choix. La Z 1100 SE, nous l'envisagions largement dans un duel face à la Honda Hornet 1000 SP, qu'elle aurait sans doute perdu, cette dernière étant au moins aussi bien équipée, s'affichant 2 000 € moins chère et se révélant plus agile, plus neutre de comportement tout en revendiquant 15

chevaux de mieux ! Non, la Z 1100 SE mérite mieux qu'un affrontement frontal perdu d'avance, elle qui nous revient avec comme réelle ambition de nous régaler de sa prestance plutôt que chercher à nous épater par je ne sais quel superlatif technique dont elle ne dispose de toute façon pas... L'essentiel est ailleurs : le tempérament ! Nous l'avons redécouverte pleine de force, communicative, amusante et attachante à défaut de pouvoir véritablement rivaliser sur le terrain face aux deux autres nouveautés 2026 ici dans ces

pages. Assez proches de la Z 1100 SE sur la ligne tarifaire, calées sur une même valeur de puissance, la KTM Duke 990 R et la Triumph Street Triple 765 RX font toutefois montre d'une logique d'exploitation relativement différente, malgré la même volonté de briller depuis leur niveau de finition et d'équipement respectif.

Des motos inspirantes

La Duke 990 R, elle devait être là depuis



Triumph Street Triple RX / KTM Duke 990 R / Kawasaki Z 1100 SE

début 2025 sauf que la crise KTM est passée par ici. Des difficultés avérées pour les gens du réseau, une simple impatience pour nous, ou la problématique d'une arrivée différée sur le marché vécue suivant deux perspectives très différentes. Mais la voici, et avec, toutes les réjouissances attendues. Terriblement affûtée, intelligemment replacée sur un plan tarifaire (on se souvient de la Duke 990 standard débarquée en 2024 au prix de cette 990 R de 2026 !), de la grosse patate, une partie-cycle véritablement « Ready to Race »,

un afficheur TFT 8,8" de folie, il y a gros à dire à propos de cette autrichienne bien décidée à repeindre le paysage roadster en orange ! Et en face, Triumph nous refait le coup de la « Street RX ». Souvenez-vous, c'était en 2015 et la Street Triple était alors encore une 675 avec des finitions « standard » et « R », auxquelles venait s'adjoindre la « RX », une version avec ensemble arrière de Daytona 675, commandes reculées, jantes rouges, sabot et saute-vent, tout en adoptant le

quickshifter. Onze ans plus tard, la 765 RX frappe bien plus fort, marquant les esprits depuis une reconsidération bien plus profonde : déposer son guidon plat au profit d'une paire de demi-guidons à connotation particulièrement sportive ! Avec ces trois nouvelles venues de 2026, nous voilà finalement propulsés au-delà d'un match à deux, trois ou 4-cylindres. Trois motos à l'identité forte, trois motos qui divisent, trois motos inspirantes que l'on s'impatiente de vous faire vivre à travers ce comparatif. ■

Plus exigeante à basse vitesse depuis ses demi-guidons, la Street RX se révèle ensuite : une lame à la précision chirurgicale.



Des conditions météorologiques qui contrarient nos plans, nous connaissons, mais là... Le but, la base, c'est de pouvoir réaliser à minima les photos sur le sec, qu'en virage il y ait un minimum d'angle, sans quoi, ça n'apparaît pas dynamique du tout en image. Et vu la superficie du pays, considérant les latitudes offertes, les reliefs proposés, il existe toujours une solution, quitte à faire longue route pour s'éviter un rendez-vous avec la pluie et mieux encore, y trouver de la lumière. Sauf qu'en cette semaine-là de février, la météo se la jouait dantesque... Tout juste une petite fenêtre de tir en Rhône-Alpes, brève mais sèche alors on y a foncé. Nous avons peu roulé, certes, mais suffisamment et sur un terrain que nous connaissions bien pour que ces trois motos nous révèlent leurs qualités... et défauts ?

Présentation

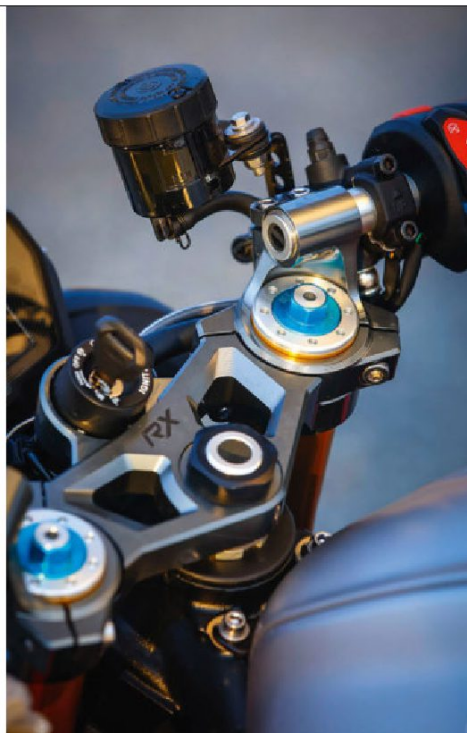


Plus qu'à les décortiquer individuellement, c'est en formant cette petite grappe de trois qu'elles subliment l'image ! Sous ce ciel mitigé, la palette graphique adoptée par chacune capte minutieusement la pourtant discrète lumière de fin de journée. Comme un sacré coup de bol entre absence de pluie et luminosité rasante et perçante pile à la meilleure heure de la journée. S'il n'est pas beau ce trio ? L'orange de la KTM sait capter le maximum de photons, renvoyant sa superbe depuis le soutien blanc des panneaux de flancs d'habillage mais également, du dossier et

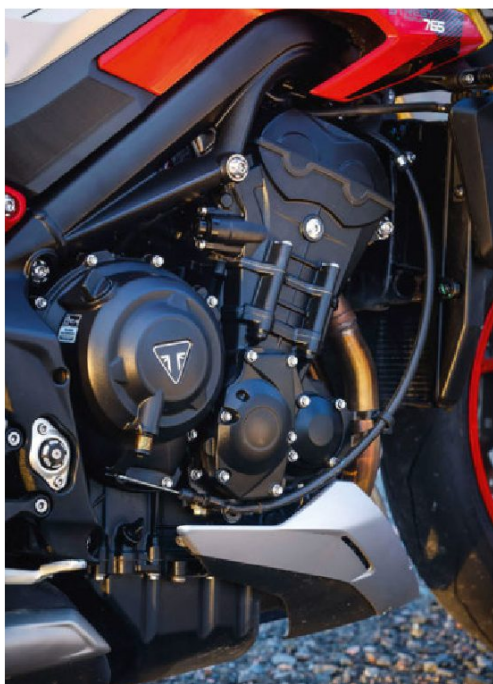
monoplace. Et puis ce regard, qui hésite entre un air furieux et zen, le tout renforcé par le biais d'un équipement maousse dont cet afficheur 8,8 pouces (soit 22 cm) sur lequel on s'étendra beaucoup dans ce papier tant il nous a captivés. À droite, l'éclat n'est pas moins vaillant. Racée et sûre d'elle, Street Triple 765 RX pose sur sa béquille dans ce qu'il convient de définir comme l'un des plus sexy appareils. Regard de braise et silhouette définitivement élégante, biton rouge et gris, demi-guidons et fourche Öhlins, la petite anglaise élève les notions de désir à une altitude record. Moins svelte, plus ramassée, regard encore plus coriace, la Z 1100 SE mise sur une recette simple pour séduire, entre suggestion statuaire sur accord de vert pétillant et gris anthracite aux reflets bronze. Les fourreaux dorés ne trahissent pas la présence d'une fourche Öhlins puisque seul son amortisseur



Repris à la Street Triple 765 RS, l'amortisseur Öhlins participe pour beaucoup de la réussite dynamique et esthétique de la Street RX.



Elle a osé et elle a bien fait ! Fourche Öhlins et té supérieur usiné aux extrémités duquel les demi-guidons relevés prennent place. Miam !



Faut-il vraiment encore présenter ce « triple » en ligne ? La crème de la crème des blocs mid-size dont on ne peut se lasser tant il se fait excitant.

en porte le blason mais le traitement appliqué à sa Showa de 41 mm lui octroie clairement ce supplément de force visuelle.

Ergonomie générale & confort



Trois philosophies bien distinctes qui se dégagent très nettement, sitôt en selle, sans même avoir encore roulé quelques kilomètres. La Duke 990 R nous positionne très droit et « très dur » ! Prise en solo, hors comparo, cela peut ne pas paraître à ce point marqué alors qu'ici, c'est est tellement flagrant ! Assis proche du guidon et la vision haute, le pilote doit alors largement basculer la tête pour lire



Si l'on excepte ce catadioptré, tout ici vaut son pesant de performance. Et en plus c'est beau.



Triumph Street Triple RX / 14 195 €
+ 220 km/h • 130 ch* – 8 mkg* • 188 kg tous pleins faits*

**Données constructeur.*

Triumph Street Triple 765 RX

Sportivité upgradée

Succédant à la lignée 675, la Street Triple 765 nous est arrivée à compter de 2017. Plus qu'une simple mécanique upgradée en puissance et cylindrée, elle incarnait l'arrivée de la commande des gaz de type Ride by Wire. En 2020, c'est l'heure du passage à Euro 5 (diagrammes d'échappement, collecteur d'échappement, allègement d'organes internes, deux premiers rapports raccourcis, quickshifter up & down livré de série, etc.) puis, en 2023, nouvelle évolution par petites touches discrètes (diagramme de distribution encore revus avec de nouveaux arbres à cames autorisant plus de levées des soupapes, des conduits de culasses nouvellement usinés, élévation du rapport volumétrique qui passe de 12,65 :1 à 13,25 :1, cornets d'admission raccourcis pour favoriser le remplissage à très haut régime, finitions des surfaces de calottes de piston ainsi que des chambres de combustion faite par usinage, 1^{er} rapport allongé, 2, 3 et 4^e raccourcis, etc.). Résultat : un « triple » en ligne qui passait de 123 à 130 chevaux et pour un prix de vente majoré. Street Triple RX reprend également à la Street RS « post-2022 » les étriers Brembo Stylema, le réservoir à perdu un litre de contenance, l'amortisseur Öhlins STX40 mais adopte la fourche NIX30 du même fabricant, laquelle est également présente à bord de l'édition limitée « Moto2 » (1000 exemplaires). Autre partage entre éditions « Moto2 » et « RX » : les demi-guidons et le té de fourche supérieur taillé masse. La Street RX, sans être annoncée en série limitée, n'est prévue que pour une brève période au catalogue : profitez-en vite !

KTM Duke 990 R

Retour en phase

Lorsqu'est apparue la Duke 990 début 2024, KTM annonçait 96 % de pièces inédites versus la génération 890. Ce passage à l'appellation « 990 » était également synonyme d'élévation de la cylindrée, de 889 cm³ à 947 cm³. Petit résumé historique concernant les générations « Duke » post-monocylindre (miam miam les Duke 620, 640 et 690 !) : apparition d'un prototype « Duke 790 » courant 2017 et mise sur le marché dès l'année suivante avec twin parallèle calé à 285° lui autorisant le caractère spécifique et très typé des V2 KTM traditionnellement ouverts à 75° : nom de code LC8c. 799 cm³ (88 x 65,7 mm), 50 kilos pour 105 chevaux, un bon petit berlingot bien coopératif et communicatif. Pour 2020, passage à la génération 890 cubant 889 cm³ (90,7 x 68,8 mm) pour 115 ch puis 121 ch pour la version 890 R. En 2024 arrive la 990, forte de 947 cm³ (92,5 x 70,4 mm) et 123 chevaux. Seulement voilà... KTM fond les plombs à cette période et s'enflamme sur les tarifs, cette Duke 990 s'affichant alors à 14 949 €. En face il y a une Honda Hornet 1000 SP à 11 700 € pour 152 chevaux, une Yamaha MT-09 SP pour 12 800 € et une Triumph Street Triple 765 RS pour 12 895 €. C'était osé, ça n'a pas payé. Pour 2026, Duke 990 « standard » s'en tient désormais à 12 949 € tandis que cette version R, qui se distingue par l'adoption d'un afficheur 8,8", d'une puissance relevée à 128,4 ch, d'une fourche WP Apex aux tubes de 48 mm (43 mm pour 990 standard), d'une nouvelle biellette de suspension renvoyant la géométrie davantage sur l'avant, d'un ressort d'amortisseur plus fermement taré, d'un freinage avec disques majorés de 300 à 320 mm et l'emploi d'étriers Brembo Stylema couplés à un maître-cylindre Brembo MCS réglable, réclame à 14 949 €, une proposition cette fois en phase avec la réalité. Mais... 987 € le Tech Pack et pour au moins disposer du quickshifter, comptez 352 €.



Les étriers Brembo Stylema au traitement noir sont spécifiques à la Duke 990 R, ils s'accordent à merveille à la grosse fourche WP multiréglable.



Le quickshifter est à l'intérieur et il fonctionne très bien. Ce qui n'empêche pas la sélection de se révéler accrocheuse. Le retour de sélecteur nous est apparu trop court, on le cherche du pied.

l'exceptionnel afficheur TFT 8,8". Selle dure, suspensions fermes de chez fermes, on sait instantanément que l'on sera mis à rude épreuve sur mauvaises routes. À l'inverse, on se doute que ce ne sont pas nos poignets et avant-bras qui seront particulièrement sollicités. Tout l'inverse de ce que nous réserve la Street Triple 765 RX. Forcément, en se séparant du traditionnel guidon droit au profit d'une paire de demi-guidons, même relevée au-dessus du té de fourche supérieur, il était écrit que la position de pilotage se ferait la plus exigeante du trio ici en place. Cela dit, nous savons tout autant qu'à partir d'une certaine vitesse, d'un certain rythme, cette position plus en avant se fait alors plus naturelle et donc moins contraignante. Mais bien entendu, à basse vitesse et plus encore si ça tend à durer des kilomètres, alors oui, la Street RX, devient fatigante. Pour autant, sa selle se fait confortable et ses suspensions offrent toutes



Un bon commodo que celui-ci ! Vu les gâchettes +/- dédiées au réglage du Traction Control depuis le mode Track ?



Tellement compact, ce moteur pourrait passer pour un bloc de bien moindre cylindrée, alors qu'il manifeste une santé du diable !



KTM Duke 990 R / à partir de 14 949 €
+ 220 km/h • 128 ch* – 10,4 mkg* • 190 kg tous pleins faits*

* Données constructeur.

les latitudes de réglages vers des fins de confort. La Z 1100 SE joue un autre tempo. Assise basse, jambes pliées et écartées du fait du gros moteur et du gros cadre périmétrique à grosses poutres en alliage d'aluminium, guidon étroit, la Kawa se la joue plus « old school ». Un triangle selle/guidon/repose-pieds assez ramassé qui profite également de suspensions douces ainsi que d'une assise conciliante pour débouler sur une note de confort avérée.

Rigueur et précision



Cette Duke 990 R est un roc ou encore, une batte de baseball, c'est selon la culture de chacun. Dure, rigide, ferme, sèche, assiette

imperturbable sous la contrainte, elle frappe le bitume avec une incroyable détermination. Grosse réactivité, nerveuse sur les bosses, super agile, tourne court, cette moto ne se conduit pas, elle se pilote ! Pour la balade, il y a plus soft, pour l'attaque, ça prend la forme d'un outil à l'efficacité redoutable ! Mais insistons bien là-dessus : à condition de savoir s'imposer à son guidon sans quoi, ça peut chahuter. KTM l'a dotée d'un amortisseur de direction, ce n'est sans doute pas complètement par hasard... Nous aurions toutefois bien apprécié pouvoir disposer de plus amples latitudes temporelles afin d'explorer les multiples réglages de suspensions disponibles : pour sûr, nous aurions réussi à l'assagir sur les bosses. Aux antipodes de l'autrichienne sur-affûtée, la Z 1100 SE propose une tout autre approche quant à la manière de lier contact avec la route. Un premier sentiment de stabilité s'installe mais également, de lourdeur. Une

lourdeur relative, entendons-nous bien sauf qu'à la descente de la Duke R ou de la Street RX, ça se vérifie tout de même assez nettement. Logique : avec environ 30 kilos de plus à trimballer, comment aurait-il pu en être autrement ? Une masse générale qui se laisse pourtant simplement emmener, n'exigeant pas de mode d'emploi particulier si ce n'est de privilégier les appuis repose-pieds pour la faire virer plutôt que de s'acharner sur ce petit guidon au bras de levier relativement contenu. Et puis la forcer au guidon n'apporte que contrariété, de l'ordre de celle d'un louvoiement possible à l'issue d'un changement d'angle un peu viril et à haute vitesse. De toute façon, ambitionner de la faire basculer d'un angle à l'autre avec de la vitesse sans se servir des repose-pieds, c'est la garantie de passer la journée à se fatiguer. Une fois placée, la Z 1100 SE enroule dans le feutré mais refusera toujours de vraiment aller chercher le plein angle. La faute à ses



**Cette Duke 990 R, c'est du sérieux !
C'est dur également, très dur,
vraiment ferme en suspensions,
taillé pour la performance à
condition de s'impliquer et de
choisir son terrain de jeu.**

Ergonomie « à l'ancienne » avec fesses en bas et guidon étroit. La Z 1100 SE, une moto plutôt taillée pour les bouts droits... qu'elle dévore avec un appétit féroce !



pneumatiques Dunlop de première monte en 190/50 x 17. Le profil très plat du pneu arrière facilite peut-être la bascule gauche-droite (et ça marche également pour droite-gauche) mais le plein angle devient un labeur. Et puis tout ceci la rend très sensible à la prise des freins sur l'angle, la Z 1100 SE visant alors systématiquement à se redresser. En revanche, avec elle, aucun problème pour souder même là où c'est torturé, elle reste en ligne et avale sans broncher. La Street Triple 765 RX ou l'outil vissé à la route : il y a très clairement comme une certaine connivence entre cette meule et le tarmac... Sorte de scalpel au tranchant doux comme du velours. La découpe est propre, précise et sans bavure. Ultra dynamique en tout stade du pilotage, cette moto n'en reste pas moins toujours très rassurante. L'instinct est là, l'équilibre avéré et avec la neutralité permanente pour gouverner. Notre moto d'essai s'est pointée avec un avant exagérément bridé sur ses hydrauliques de

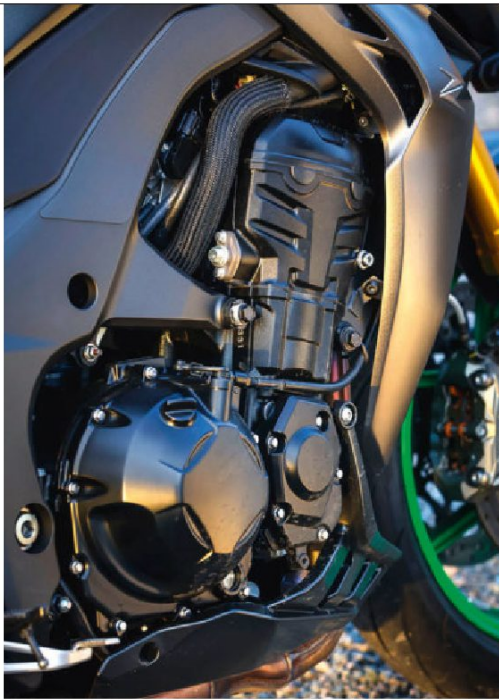
compression et détente, un poil trop préchargé également et pourtant, quelle efficacité dans les monts du Beaujolais ! La combo partie-cycle affûtée et pilote en position semi-allongé fait des merveilles, ceci s'ajoutant à ce moteur puissant dans les tours et peu agressif sur le couple. Un cocktail détonnant pour rouler très vite et sereinement.

Prestations mécaniques



Avec 2, 3 ou quatre cylindres, la mélodie n'est en effet pas du tout la même, pas plus que la façon dont chacune de ces architectures nous fait vibrer de sensations et pourtant... Et pourtant nous n'arrivons pas vraiment à les départager tant leur tempérament respectif sait nous séduire. Alors d'accord, il y a le

quatre en ligne Kawasaki qui se distingue à la ligne de la puissance pure, pas celle gribouillée sur le papier, celle qui nous embarque avec elle dans ses délires. 136 chevaux ? Vraiment ? Seulement, je veux dire ? Oui c'est un peu plus que les deux autres dans les fiches techniques mais il y a aussi les kilos que Z 1100 SE doit se traîner et pourtant, qu'est-ce qu'elle avionne la Kawa ! Comme ça, à la mesure des sensations pures, je dirais qu'elle marche autant qu'une Honda Hornet 1000 pourtant annoncée à 150 chevaux. Mais plus que les valeurs annoncées, il y a le ressenti et soyez assuré que le quatre-pattes Kawasaki, passé 6 000 tr/mn, c'est de la dynamique ! Ce à quoi il ajoute une bonne dose de couple, partout, tout le temps. Le twin en ligne KTM est là pour tambouriner mais fort, hein ? Le tempérament du twin, ce moteur pas si à l'aise tout en bas dans les tours mais très vite présent, partout, depuis les efforts appliqués à la transmission et au pneu jusque dans toute la moto,



Le morceau de choix que ce bon vieux 4-cylindres qui, malgré les chevaux égarés sur la fiche technique placée sous le joug de Euro 5+ tartine comme un fou et semble fort d'au moins 150 chevaux !



Euro 5+ n'est pas tendre avec les ingénieurs à qui elle impose de grosses réflexions quant aux traitements de dépollution. Qui dit grosses réflexions, dit grosse marmite !

transmettant ces puissants instants de vie mécanique à travers tout notre corps, eh bien c'est vivant, tout le temps. Avec lui on ressent chaque combustion, chaque tour de manivelle, c'en est grisant même si moins reposant. Dommage que la sélection soit à ce point accrocheuse chez la Duke 990 R et ce retour de sélecteur si court qu'il en ferait mal sur le dessus des orteils. Quant au « triple » en ligne anglais dont vous entendez parler depuis si longtemps, voire que vous connaissez par cœur, le vulgarisateur s'en fait le vendeur du meilleur des deux mondes. Sorte d'alternative idéale entre le twin et le quatre en ligne, à ça de s'offrir les charmes du V4. C'est vrai, il y a de ça, même si on reste tout de même relativement distant d'un tempérament de twin, qu'il soit en V ou en ligne. Un « triple » qui prend des tours comme un quatre en ligne, ça oui, on y est presque ! Ici un « triple » qui ne met jamais l'équilibre de l'équipage à mal par excès de couple et qui signe une allonge du tonnerre : on aime ! ■



« Horizontal Back-link » ou la suspension avec amortisseur en position horizontale. Ici et spécifiquement à la SE, un combiné Öhlins S46, lequel propose cette belle et pratique molette de réglage de précharge hydraulique déportée.



La Z 1100 SE s'autorise des étriers Brembo mais on se calme, il ne s'agit « que » de la référence M4.32. Cela dit, associés aux durites tressées et au maître-cylindre à poussée radiale, ça freine vraiment bien !

Kawasaki Z 1100 SE

À notre bon rappel

La Z 1000 avait quitté le catalogue à l'issue de l'exercice commercial 2020, tournant les pots à une évolution Euro 5 alors imposée. Dans le même temps, la Z 900 s'imposait telle la référence roadster Kawasaki, filant un parfait amour avec notre marché domestique. Finalement, Kawasaki ressort sa « grosse » Z en ce début d'année, lui greffant l'évolution Euro 5+ appliquée à son gros 4-cylindres en ligne et déjà en place à bord de la Versys 1 100, elle-même une évolution de Versys 1000. Passé de 1 043 cm³ à 1 099 cm³ par accroissement de la course de son vilebrequin (77 x 59 mm contre 77 x 56 mm), ce « big bloc » n'en a pas moins perdu 6 chevaux tout en grappillant quelques 0,2 mkg de couple pour s'établir à 136 chevaux et 11,5 mkg. Mais rassurons les utilisateurs : ça marche fort ! Sinon quoi d'autre à bord de Z 1100 versus Z 1000 ? La boîte de vitesses est revue, l'excentrique de tension de chaîne en bout de bras oscillant a disparu, la double paire de silencieux est troquée au profit d'un unique et volumineux silencieux en position latérale droite, le guidon est nouveau, la dotation électronique largement réévaluée (Ride by Wire, contrôle de traction, régulateur de vitesse, quickshifter up&down, centrale inertielle, 4 modes de conduite, écran TFT couleur de 5 pouces, gestion du smartphone) tandis que la Z 1100 SE se distingue toujours de la version standard par l'emploi d'un amortisseur Öhlins avec molette déportée de réglage de précharge hydraulique. Ce sont des étriers Brembo qui prennent place devant mais notez qu'il s'agit des M4.32 tandis que la Z 1000 R, que la Z 1100 SE remplace, profitait, elle, des M50. Une Z 1100 SE finalement bien modernisée mais qui, côté 4-cylindres, se paye une sacrée rivale : la Honda Hornet 1 000 SP, moins chère de 2 000 € !



Kawasaki Z 1100 SE / 13 799 €
+ 220 km/h • 136 ch* – 11,5 mkg* • 221 kg tous pleins faits*

* Données constructeur.



Triumph Street Triple 765 RX



TABLEAU DE BORD: Le bémol appliqué à cette fantastique petite machine, c'est lui, cet afficheur limite désuet, qui date et qui n'a de toute façon jamais convaincu. Beaucoup de combinaisons possibles d'affichages sans aucune véritablement convaincante, un compte-tours de type bargraph quasi illisible et qui part à droite et à gauche en même temps, etc. Il y a certes de l'informations mais c'est compliqué de s'y retrouver, tout autant que difficile à lire tant les segments digitaux sont petits et fins. Vivement la suite !

Kawasaki Z 1100 SE



TABLEAU DE BORD: L'afficheur TFT couleur de 5 pouces propose deux thèmes d'affichages distincts doublés d'une intéressante interface de navigation. Dans le thème dit n° 2, soit avec compte-tours en forme hexagonale, c'est plutôt l'originalité qui prime sur la lisibilité. L'illustration aux airs de gyroscope est amusante et finalement Kawasaki signe là une évolution récente, qui date de la Z 900 2025, mais loin, très loin d'atteindre le niveau proposé par la Duke 990 R.

TUAREG RALLY



UNSTOPPABLE = INARRETABLE

UNSTOPPABLE

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

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



#be a racer

aprilia®

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

KTM Duke 990 R



TABLEAU DE BORD : 8,8 pouces et un affichage en « paysage » pour cette dalle KTM que l'on peut qualifier d'exceptionnelle ! Comme si nous venions de changer de millénaire avec un graphisme et des animations ultra-modernes pour une qualité d'affichage et de lecture au top ! Foncez découvrir les subtilités du produit chez un concessionnaires, vous serez épatés.

l'équipement

	Triumph	KTM	Kawasaki
Afficheur couleur	✓	✓	✓
Jauge à essence	✓	✓	✓
Voyant de réserve	✓	✓	✓
Compte-tours numérique	✓	✓	✓
Compteur numérique	✓	✓	✓
Horloge	✓	✓	✓
Quickshifter	✓*	•*	✗
Modes moteur	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✓
Température extérieure	✗	✓	✗
Warning	✓	✓	✓
Ordinateur de bord	✓	✓	✓
Indicateur de rapport engagé	✓	✓	✓
Regulateur de vitesse	✗	•	✗
Amortisseur de direction	✗	✓	✗
Réglage du levier d'embrayage	✓	✓	✓
Réglage du levier de frein	✓	✓	✓
Emplacement antiviol sous la selle passager	✓	✓	✓
Clé antiviol	✓	✓	✓

✓ : oui. ✗ : non. •*: option (up & down). • option.

La France sous l'eau en ce mois de février, et une légère accalmie le temps de ce match de roadsters.



24h MOTOS®

16 - 19
AVRIL 2026



**BILLETTERIE
OFFICIELLE**
INFORMATIONS & RÉSERVATIONS



#24HMOTOS
TICKET.24H-MOTOS.COM



BILAN

Notations
Moto Revue /20
* Dans les versions comparées ici.

	Moteur	Comportement	Freinage	Facilité	Agrément général	Confort	Duo	Équipement*	Qualité/ finition	Budget*	Note finale
Triumph	16	17	18	16	16	13	14	18	19	14	16,1
KTM	16	17	18	15	16	13	16	17	19	13	16
Kawasaki	17	15	17	15	16	14	17	16	18	15	16

1^{re}
2^{ex}
2^{ex}

Verdict

Twin, 3-cylindres, 4-cylindres, trois caractéristiques qui peuvent se suffire à elles-mêmes pour retenir votre attention. Duke R, Street RX, Z SE, trois propositions véritablement consistantes entre niveau d'équipement (même si on maintient le reproche à l'endroit de la Duke 990 R qui réclame encore une rallonge pour au moins pouvoir disposer du quickshifter bidirectionnel), finition et prestations dynamiques. Après avoir lu cet essai, vous aurez compris que le moteur Kawasaki nous est apparu assez fantastique, comme possédé par le diable de la puissance, laissant suggérer bien plus que les 136 chevaux annoncés ! Une moto « à l'ancienne » à ne surtout pas brusquer, si différente de l'Autrichienne, parée, elle, à répondre aux assauts les plus sportifs de son pilote. Pas vraiment taillée pour la balade cette KTM, sorte de pur-sang né pour en découdre. Et puis toujours une Street Triple 765 pour se faire remarquer, largement apprécier. Cette version RX avec demi-guidons bouscule le genre et propose une expérience nouvelle dont on ne ressort pas indemne.

Merci à...

Julien Toniutti ainsi qu'à Fabien Thivollet son ami pilote de rallye venus nous accompagner sur cet essai.

Entretien

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

	Filter à huile	Filter à air	Bougie	Huile	
Triumph	32,00 €	11,00 €	3 x 14,00 €	3 l	€ (hors huile)
KTM	12,90 €	29,40 €	2 x 27,78 €	2,6 l	€ (hors huile)
Kawasaki	12,24 €	35,13 €	4 x 24,21 €	4 l	€ (hors huile)

	Plaq. AV (2 jeux)	Plaq. AR (1 jeu)	Kit chaîne	Embrayage	Levier de frein AV	Levier d'embr.	Rétro	Échappement	Réservoir
Triumph	59,00 €	45,00 €	209,00 €	320,00 €*	89,00 €	99,00 €	105,00 €	N/A	395,00 €
KTM	71,28 €	44,10 €	160,92 €	251,46 €*	96,12 €	66,24 €	90,60 €	528,00 €	1 263,60 €
Kawasaki	98,43 €	66,27 €	N/A	23,644 €*	64,45 €	15,93 €	136,90 €	960,00 €	1 211,68 €

► ASSURANCE MUTUELLE DES MOTARDS

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

Triumph Street Triple 765 RX : Paris 544 €, province 387 €.

KTM Duke 990 R : Paris 544 €, province 387 €.

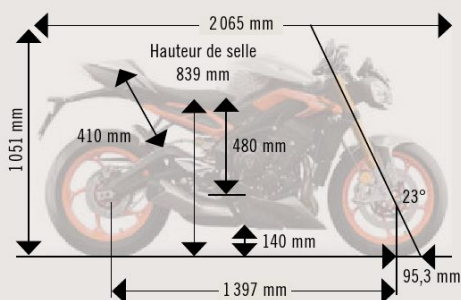
Kawasaki Z1100 SE : Paris 585 €, province 387 €.

*Hors options. **Hors options et promos.

*Disques lisses et garnis et ressorts.
Pièces spécifiques au SCS). *Disques lisses et garnis et ressorts



TRIUMPH STREET TRIPLE 765 RX



- Puissance et couple
130 ch à 12 000 tr/min – 8 mkg à 9 500 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
Env. 260 km

- Diamètre de braquage
5,5 m
- Poids **NC** a sec
Poids **188 kg** pleins faits

► MOTEUR

Type: 3-cylindres en ligne calé à 120° 4-temps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 12 soupapes. **Cylindrée (alésage x course):** 765 cm³ (78 x 53,4 mm). **Taux de compression:** 13,25 : 1. **Alimentation:** injection. **Mise en route:** démarreur électrique. **Boîte:** 6 rapports. **Trans. finale:** par chaîne

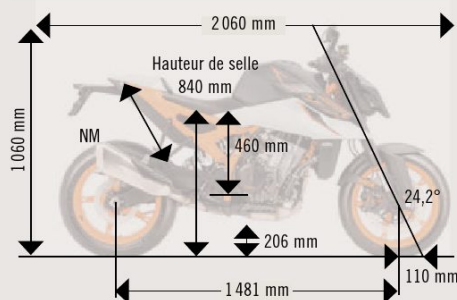
► PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en alliage d'aluminium. **Suspension AV:** fourche Öhlins Nix230 41 mm, déb. 115 mm, triple réglage. **Suspension AR:** monoamortisseur, Öhlins STX40 déb. 131,2 mm, triple réglage. **Frein AV:** 2 disques 310 mm, étriers Brembo Stylema 4 pistons. **Frein AR:** 1 disque 220 mm, étrier Brembo 1 piston. **Pneus AV/AR:** 120/70 x 17 - 180/55 x 17. **Réservoir (réserve):** 15 litres (env. 3 L). **Garantie:** 2 ans pièces et MO. **Coloris:** Matt Aluminium/Red

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

Huile moteur: 12 mois / 10 000 km. **Filtre à huile:** 12 mois / 10 000 km. **Bougies:** 48 mois / 40 000 km. **Distribution:** contrôle 20 000 km. **Contrôle jeux aux soupapes:** 24 mois / 20 000 km. **Huile de fourche:** 48 mois / 40 000 km. **Liquide de frein:** 48 mois / 40 000 km. **Liquide refroidissement:** 48 mois / 40 000 km

KTM DUKE 990 R



- Puissance et couple
127,84 ch à 9 250 tr/min – 10,4 mkg à 7 750 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
Env. 260 km

- Diamètre de braquage
NM
- Poids **NC** a sec
Poids **190 kg** pleins faits

► MOTEUR

Type: bicylindre parallèle 4-temps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 8 soupapes. **Cylindrée (alésage x course):** 947 cm³ (92,5 x 70,4 mm). **Taux de compression:** 13,5 : 1. **Alimentation:** injection. **Mise en route:** démarreur électrique. **Boîte:** 6 rapports. **Trans. finale:** par chaîne

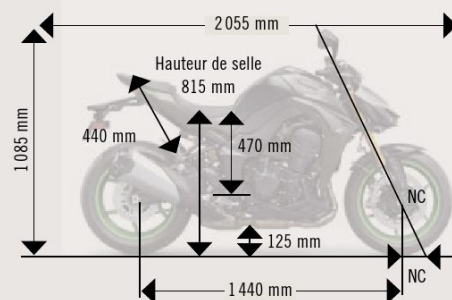
► PARTIE-CYCLE

Cadre: treillis en tubes d'acier. **Suspension AV:** fourche inversée WP APEX 43 mm, déb. 143 mm, réglable en compression et détente hydraulique. **Suspension AR:** monoamortisseur WP APEX, déb. 140 mm, entièrement réglable + compression lente/rapide. **Frein AV:** 2 disques 320 mm, étriers Brembo Stylema 4 pistons. **Frein AR:** 1 disque 240 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV/AR:** 120/70 x 17 - 180/55 x 17. **Réservoir (réserve):** 14,8 litres (env. 3 L). **Garantie:** 4 ans pièces et MO. **Coloris:** orange/noir/blanc

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

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

KAWASAKI Z 1100 SE



- Puissance et couple
136 ch à 9 000 tr/min – 11,5 mkg à 7 600 tr/min
- Consommation (au rythme de l'essai)
Env. 250 km

- Diamètre de braquage
5 m
- Poids **NC** a sec
Poids **221 kg** pleins faits

► MOTEUR

Type: 4-cylindres en ligne 4-temps refroidi par eau. Distribution: double ACT, 16 soupapes. **Cylindrée (alésage x course):** 1 099 cm³ (77 x 59,0 mm). **Taux de compression:** 11,8 : 1. **Alimentation:** injection. **Mise en route:** démarreur électrique. **Boîte:** 6 rapports. **Trans. finale:** par chaîne

► PARTIE-CYCLE

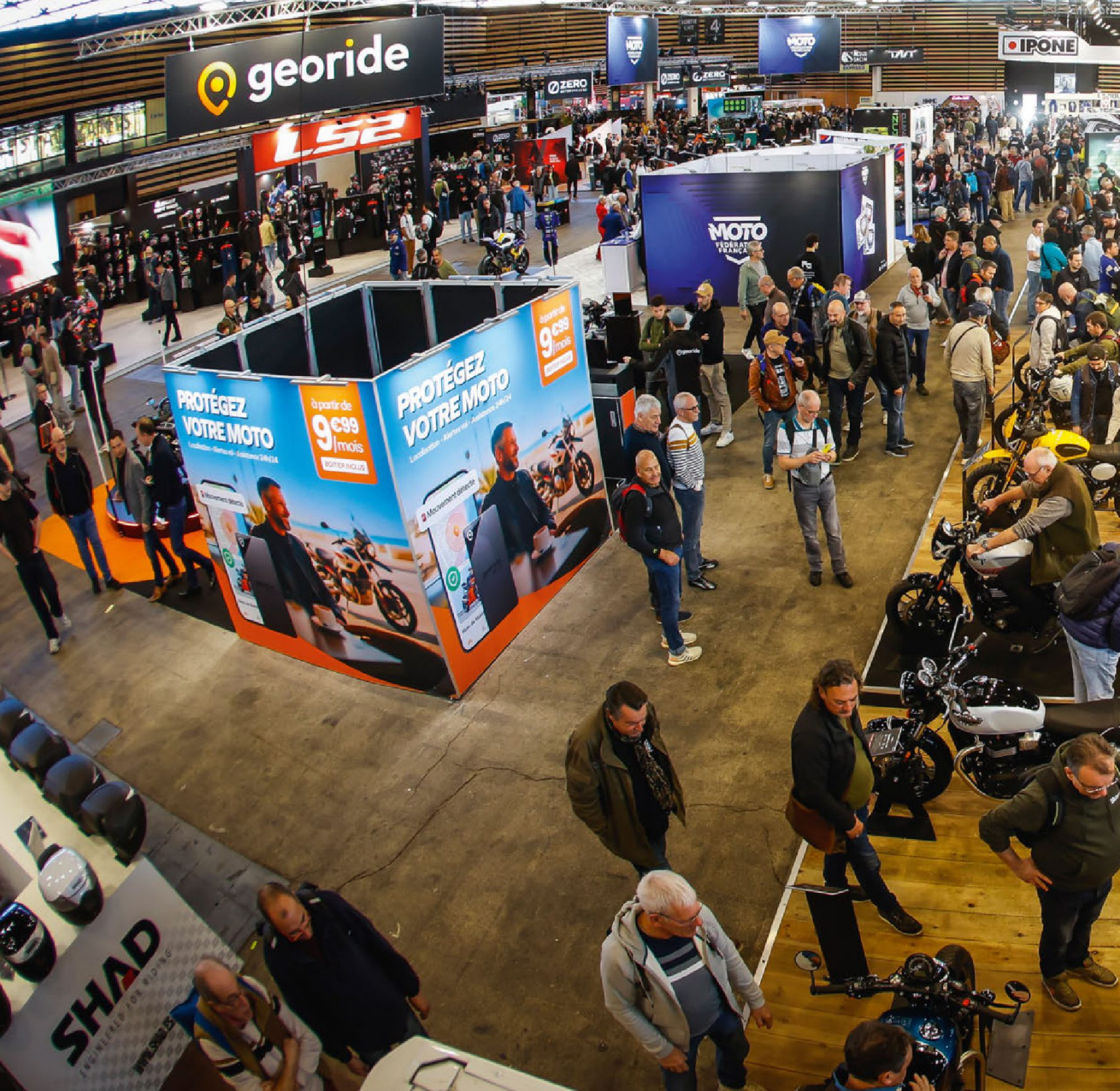
Cadre: périmétrique en alliage d'aluminium. **Suspension AV:** fourche inversée Showa 41 mm, déb. 120 mm, entièrement réglable. **Suspension AR:** monoamortisseur Öhlins, déb. 136 mm, entièrement réglable. **Frein AV:** 2 disques 310 mm, étriers Brembo M4.32 4 pistons. **Frein AR:** 1 disque 260 mm, étrier 1 piston. **Pneus AV/AR:** 120/70 x 17 - 190/50 x 17. **Réservoir (réserve):** 17 litres (env. 3 L). **Garantie:** 4 ans pièces et MO. **Coloris:** Gris Metallic Matte Graphensteel/Gris Metallic Matte Carbon

► FRÉQUENCE DE REMPLACEMENT

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

Salon du 2 roues

Au cœur de Lyon



Incontournable, le salon de Lyon aura une nouvelle fois marqué les esprits, et laissé de larges sourires sur les visages des visiteurs toujours plus nombreux venus fouler les allées de l'Eurexpo. Sept halls pour autant d'expériences, parfois dédiées, plus souvent mélangées, et cette capacité de toucher au cœur tous les publics, et toutes les générations.

Par Trac. Photos Bruno Sellier et Trac.





Y a pas à dire, il est balèze le Jack. Jack, pour le sieur Monchanin, grand timonier du salon du deux roues de Lyon, qui a su développer et mettre à profit au fil des éditions ses multiples talents, ceux qu'on lui connaît et qui font de ce rendez-vous LE temps fort qui lance la saison moto avec – pour simplifier – cette parfaite maîtrise du tryptique commerce/exposition/show, mais également un autre (et pas des moindres) que l'on a pu découvrir cette année... Cette faculté de commander aux éléments et plus particulièrement à la pluie de nous foutre enfin la paix ! Et ça a marché, ou presque, exception des quelques gentilles rincées du samedi après-midi qui n'ont même pas fait (re)déborder la coupe de ces dernières semaines. Avant le salon de Lyon, la France était sous l'eau. Il a fallu attendre le mercredi 25 février pour voir le soleil revenir en force sur le territoire, et avec lui motiver des flots de motards (venus aussi en voiture c'est vrai) à converger vers la capitale des Gaules. Jeudi, vendredi, dimanche, c'était plein jus sur Lyon ! Samedi, c'était grisou, mais samedi à l'intérieur des sept halls, c'était le soleil qui irradiait. Une

Pierre Laurent Feriti

Directeur général de la SIMA



« Ce salon met un vrai coup de boost, avec le retour du soleil, on sent que les gens ont envie. Nous en profitons pour exposer nos quatre marques, Royal Enfield, QJMOTOR, Mash et Hyosung, chacune dans un univers dédié. Pour QJ, les gens connaissent davantage même si bien sûr on doit encore montrer. Et pour ceux qui ne connaissent pas la marque, ils ne la

découvrent pas avec des a priori négatifs, il n'y a pas de critiques, mais une vraie écoute. La qualité ne fait que monter, le design s'affirme, et l'identité également, de plus en plus. Nous présentons les 24 modèles de la gamme QJ, avec toutes ces nouveautés qui vont être en concession dans la foulée du salon. Le salon est très important pour asseoir la notoriété de la marque, et si les réseaux sociaux sont très importants pour la visibilité, permettre aux gens de les toucher physiquement reste un moment capital. Lyon, c'est aussi le temps de rappeler les histoires de nos marques, même pour Royal Enfield qui a de la notoriété mais que beaucoup confondent, balbutient, ou ne savent pas vraiment. Ils connaissent, mais sans vraiment connaître, ou en se trompant. Leur expliquer ce que sont nos marques, montrer et faire toucher nos modèles, c'est l'essence de ce salon. »



1

Nicolas Mariotti

Chef de service ventes Honda France



« Ce salon, c'est un moment important pour Honda. Depuis trois ans, nous utilisons pour notre stand une structure modulaire qui nous permet de mettre en avant les temps forts que nous souhaitons, que ce soit pour nos nouveautés, les autres modèles de notre catalogue, nos technologies ou nos expositions. Cette année par exemple, nous avons mis en

place un espace dédié pour nos motos électriques, et dans le même temps nous présentons ce qui fait notre histoire ou nos technologies, à l'image de nos transmissions automatiques. Ce stand nous offre cette flexibilité. À chaque nouvelle année nous nous attachons à peaufiner nos présentations, parce qu'on se doit d'être efficace sur une période d'exposition qui reste très courte, puisque se déroulant entre jeudi et dimanche, soit 4 jours. Au total le staff au grand complet approche les 30 personnes. Au-delà de notre stand, nous proposons aussi de l'expérience client avec l'essai d'Africa Twin, de Transalp et de CRF 300 sur la piste trail, des essais organisés par David Frétygné, mais également de nombreux tests routiers gérés par Laurent Brian, qui emmène des clients sur une boucle de 40

kilomètres. Un gros succès où les créneaux sont réservés plusieurs semaines en amont. Ce sont 16 motos du catalogue qui sont mises à disposition dès le jeudi matin, pour plus de 500 tests effectués durant ces quatre jours. C'est une vraie expérience immersive dans la marque que nous proposons, avec évidemment une finalité commerciale. Nous avons dépassé les 100 ventes à samedi soir, nous devrions en faire une cinquantaine de plus dimanche, c'est généralement le moment où les devis se concrétisent. Et puis il y a des ventes qui se feront dans les jours qui suivront cette édition 2026, en général sur un volume qui correspond à celui réalisé sur le salon. On note aussi le succès de la boutique officielle qui a battu le record de l'année dernière dès samedi. Le merchandising est important. »



2

1 Gros succès pour cette nouvelle édition où beaucoup de motos ont trouvé preneur. Le salon du 2 roues a cette caractéristique de vendre sur place, ou tout au moins de signer des bons de commande, à l'image de cette nouvelle Ténéré World Raid qui affiche les couleurs tricolores, puisque c'est en France qu'elle est produite. **2** Ou comment transformer des extincteurs en distributeur d'alcool... On trouve de tout à Lyon, et d'ailleurs, on y consomme même avec modération. **3** Des Peugeot, ici des Motobécane, la mob est de retour en force, et le succès des vieux (et très beaux) modèles thermiques l'emporte sur les ersatz électriques poussés par les marques. **4** La Fahmecca imaginée par Tournay Distribution est une Moto2 réservée à la compétition, ou tout du moins au circuit, qui embarque le meilleur de l'entreprise bressane... 150 ch pour 145 kg et 295 km/h en pointe, pour un prix « presque » accessible de 80 000 €.



3



4



Gros succès sur le stand KTM au moment de dévoiler la 390 du supermotard. Samedi dans les allées, c'était la folie !



Raphaël Crambes

DG KTM France

« Un salon une nouvelle fois fantastique, où l'on a pu constater que la défiance d'il y a encore quelques mois est terminée, c'est derrière nous. Nous avons pu mesurer à l'affluence sur nos stands que notre marque reste très forte, que nos nouveautés qui sont d'ores et déjà disponibles plaisent, que l'ADN de KTM se mesure à la force de nos produits, mais aussi à nos engagements. Et nous profitons d'ailleurs du

salon de Lyon pour annoncer le lancement d'une épreuve de supermotard qui va se disputer avec la nouvelle 390 SM. Ce qu'on vise, c'est de permettre à nos clients de rouler, et ce qui me motive à titre personnel dans la moto, c'est le fun et le partage. Nous nous sommes associés avec Freegun pour lancer cette course, une 390 SM complètement d'origine pour limiter les coûts où va faire rouler des clients, une soixantaine de

clients qui vont pouvoir profiter du week-end et bénéficier de conseils de pilotage, de sessions de roulage, sans oublier la Freegun party. Ça va se dérouler à Carcassonne le dernier week-end de mai, avec l'idée de lancer avec cette même moto une coupe de marque en 2027. Nous voulons permettre aux jeunes d'accéder à la compétition, et la 390 SM a ce potentiel, une moto facile et fun. KTM reste KTM, on est "Ready to Race", full gaz ! »



1



2

1 Un barbu sur son rat, ou sur son Rats, c'est comme vous voulez. **2** La piste trail réservée aux essais permettait le mélange des gens, ici une Africa Twin lancée aux trousseaux d'une Zero. **3** Les personnalités s sont succédés sur notre stand, ici Christophe Guyot et Lucas Mahias interviewés par David Dumain.

journée où la foule des très grands jours a eu l'occasion d'animer chacun des 150 000 m² (l'équivalent de 26 terrains de football) proposés par cette superbe exposition. Et une nouvelle fois le salon du 2 roues sera parvenu à surprendre les visiteurs, et à leur en offrir bien plus que le prix réclamé pour leur billet d'entrée. Il est parfois des spectacles (parce que c'en est un) dont on sort en se disant qu'on s'est fait avoir mais là, aucun risque : on en sort repu, lavé, usé, mais délicieusement gavé, et totalement charmé. Une fois encore, les travées nous ont réservé leurs lots de surprises. Des constructeurs venus en masse pour dévoiler leurs catalogues 2026 et en profiter pour certains pour dévoiler leurs dernières nouveautés. Des inédites qui auront participé à rendre ce salon toujours un peu plus incontournable. Et si Milan reste le salon des nouveautés, Lyon se réjouit d'avoir quelques primeurs. On en aura découvert sur des stands européens, japonais, mais aussi chinois. Une Chine qui occupe l'espace avec aplomb, avec autorité, une Chine qui se dévoile désormais sous sa propre identité. Les designs sont assumés, singuliers parfois, incarnés de plus en plus. On ne copie plus, ou beaucoup moins, ce chemin a désormais été fait, les stylistes souvent occidentaux œuvrent pour donner à chacune de ces marques leurs signatures visuelles. Conjuguez ces styles à une technologie séduisante portée aussi par une maîtrise du digital si cher aux plus jeunes d'entre nous, constatez le niveau des finitions de plus en plus soignées, et on comprend que le public foule en masse ces stands et grimpe sur les modèles exposés non plus pour passer le temps ou ricaner, mais pour envisager, voire valider l'achat pour des modèles dont les prix restent toujours bien placés. Que ce soit chez Benda, Kove, QJMOTOR, Voge, etc., le constat est le même, on y passe et on s'y arrête,

Fred Miñana

Mr 3A : Avocat aventurier africain.



« Ce salon, j'y viens presque en voisin, j'habite Roanne, cet événement est de plus en plus beau, avec une occupation de l'espace impressionnante. Tous les halls sont remplis, et il y en a partout. Je ne viens pas pour chercher quelque chose de particulier, mais pour me faire surprendre. C'est de la curiosité pure, j'avance les yeux et l'esprit grand ouvert. Dans tous les domaines. L'année dernière j'étais tombé sur un artisan qui proposait des fauteuils en forme de casque, j'étais à deux doigts de signer le bon de commande... Un casque jet inversé, je me voyais bien travailler assis là-dedans. On va voir s'il est encore là. À chaque édition c'est toujours la même excitation, alors bien sûr j'aime bien les motos d'aventure, les motos de rallye, mais tout m'intéresse. Et ici il y a tout pour être intéressé. »



3

Charlotte Vincensini

Responsible marketing In & Motion



« Un très, très, bon salon pour nous, avec une grosse fréquentation sur notre stand, et une clientèle qui connaît de mieux en mieux l'airbag. Il y a quelques années il fallait tout expliquer, comment ça fonctionnait, quelles étaient nos propositions commerciales avec une

location ou un achat, les gens ne comprenaient pas forcément. Désormais, ils savent ce que c'est, et ils viennent chercher les dernières infos, des questions bien plus spécifiques, mais on n'a plus besoin d'expliquer le produit. Depuis deux ans, on a pu constater que les gens connaissent vraiment l'airbag, ils le connaissent et plutôt bien. Un salon comme celui-là, c'est environ 500 ventes d'airbags réalisées par nos marques partenaires, et sur notre stand nous nous

assurons d'activer les boîtiers de ces nouveaux clients. Aujourd'hui, nous avons des collaborations avec une vingtaine de marques, dans différents univers, moto, équitation, ski, et vélo. Nous venons par exemple de sortir un airbag avec Decathlon. Dans le segment moto, nous avons une grosse nouveauté qui arrive en juin et que l'on présente ici, c'est un système à double déclenchement qui va s'intégrer dans un cuir RST dans un premier temps, et qui ensuite équipera nos autres marques ».

comme chez les constructeurs historiques. Alain Peyrefitte disait : « Le jour ou la Chine se réveillera, le monde tremblera », voilà que le réveil a sonné depuis un moment, et que les autres ne se contentent plus de trembler. Ils agissent aussi, et la moto prend sa part, et on pourrait d'ailleurs penser que le Chine a aussi servi à les réveiller. En tout cas à réagir, en proposant des machines pour les contrer avec des prix capables de les challenger au plus serré. Tant mieux, c'est heureux, parce que le client final est désormais le premier à en profiter. À Lyon, tous les prix s'affichaient, et les motos étaient à vendre, avec là aussi de nouveaux records battus parmi les marques. En espérant que cette réalité de 4 jours marque une tendance forte pour l'année à venir, rattrapant un épisode 2025 compliqué pour le marché. Un salon où l'on voit les motos, où on monte dessus, où on roule dessus grâce aux programmes d'essais menés par les constructeurs aux abords des halls, et où on peut (presque) repartir avec. Enfin, tout au moins repartir avec le bon de commande signé. Pareil pour les équipements, les accessoires, de l'outillage, il fallait voir les sacs remplis qui souvent circulaient au bout des bras en quadrillant les allées. L'occasion de les poser à la vue d'une

Moena Auberty

Responsable partenariats et évènementiel Motul France

« Le salon du 2 roues nous permet à la fois d'accueillir nos clients, nos distributeurs, de leur faire partager ce que l'on fait, mais aussi de leur donner l'opportunité de découvrir tout ce que ce salon de Lyon propose. Et puis c'est aussi l'occasion sur notre stand de dévoiler au client final notre gamme et nos dernières nouveautés, par exemple sur cette édition la technologie Ngen Core qui est une huile fabriquée à partir d'une matière recyclée d'huiles usagées. Ces huiles sont analysées, décortiquées, distillées, on en extrait le meilleur pour

la transformer en une huile de base qui reçoit ensuite les formules pour redevenir 5 100, 5 000, 3 000 que l'on connaît chez Motul. Ça nous permet de recycler des huiles usagées, et en cela témoigne d'une pratique vertueuse, tout en affichant un niveau de performance au top niveau, identique à une huile 5100 par exemple qui ne serait pas issue d'un process de recyclage. Les visiteurs sont sensibles à notre démarche qui se veut vertueuse, mais encore une fois sans rien sacrifier à la performance. Nous faisons sur place des ateliers pour



leur expliquer les différentes étapes qui conduisent jusqu'à la présentation du produit final. »



Des casques modernes et technologiques sur certains stands, des casques qui « claquent » sur d'autres, c'est ça le mélange.

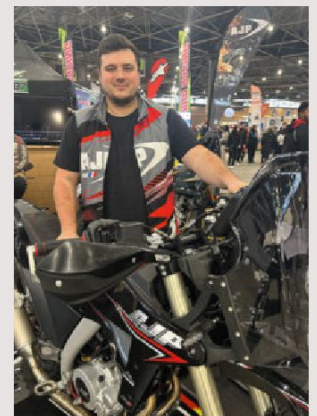


On peut aussi y tester des gants.

Jeremy Adine

Importateur AJP France

« Lyon, c'est le deuxième plus gros évènement en Europe, donc on se doit d'être là. Parce que si on n'est pas là, les gens parlent vite, se posent des questions, même sans raison. Donc nous sommes là, et nous voyons beaucoup de monde, des gens qui connaissent vraiment très bien notre marque et nos modèles, parfois mieux que certains de nos revendeurs, d'autres qui nous connaissent « de réputation » et qui s'approchent pour plus de précisions, et des curieux qui pensent que nous sommes des nouvelles motos aujourd'hui. Et quand tu leur dis que c'est une marque portugaise ça les surprend. Découvrir un vrai trail, des motos de 160 kg avec le plein, des motos simples sans assistance, ça surprend et ça plaît. Lyon, c'est le meilleur endroit pour montrer nos motos. Pour les



faire essayer, ce sera plutôt à l'Alpes Adventure, ici on trouve que les pistes sont trop étriquées pour faire un vrai essai. À l'année, on vend une centaine de motos en France, avec 17 concessionnaires à ce jour. Au total, la production de l'usine c'est entre 500 et 600 motos par an. Alors bien sûr, ça a un coût de faire un tel salon, un coût supporté par la France, même si la marque nous donne un coup de main au niveau marketing notamment. »



1



2



3

1 De vieilles pétoires qui plongent dans les ornières de sable, nous ne sommes pas au Touquet mais à l'extérieur des halls.

2 Petit motard deviendra grand, merci Papa.

3 Les filles au guidon, vive la mixité !

4 Quand la passion nous porte, on la partage en famille.



4



Le concours top clefs permet de mettre en avant le talent des jeunes mécaniciens.

exposition, soit d'une moto historique, soit d'une marque tout aussi historique, soit d'une technologie, etc. À moins qu'ils ne glissent leur large sac plastique entre les jambes au moment d'admirer les compétiteurs engagés dans une course de motocross indoor, de s'émerveiller devant (moment exceptionnel) la démonstration du plus grand champion du monde de l'histoire – toutes disciplines confondues (hors moto s'entend) – avec la présence exceptionnelle de Toni Bou, trialiste de génie riche de 39 titres consécutifs de champion du monde (série en cours), de rester soufflé par un backflip exécuté en Ténéris... le public aura pu aussi apprécier les shows de stunt, les actions de pilotage des jeunes pilotes engagés en championnat de France mini OGP, celles des vieux pilotes sur leurs motos d'époque en trial classic ou tirant des boulets sur une ligne droite de sable, sans oublier ce show mêlant chevaux mécaniques et chevaux à crinières, comme une évocation, une ode rappelant un passage de témoin, ou peut-être plus sûrement une réconciliation et un partage.



Même la légende Toni Bou était là, pour une démo incroyable, et lui de la faire en sifflotant.

Patrice Guenot

Directeur de Larivière Voyages

« C'est stratégique pour Larivière Voyages d'être à Lyon, parce que notre agence spécialisée dans le voyage à moto jouit d'une belle



notoriété et qu'il est donc totalement logique de répondre présent sur le plus grand salon moto de France qui est aussi le deuxième plus grand d'Europe. On profite de cet événement pour présenter nos nouveautés, à l'image de notre raid qui partira avec des trails et maxi-trails depuis Biarritz pour rejoindre Ouarzazate dans le sud marocain, mais aussi pour communiquer sur nos autres voyages et pourquoi pas d'en vendre sur place. Les visiteurs viennent prendre des renseignements, mais aussi finaliser des commandes, et ça c'est assez nouveau. Nous avons vendu pas mal de voyages durant cette édition, destination USA notamment. La force de Larivière, c'est déjà notre sérieux, les garanties que l'on propose. Il y a ici des « agences » étrangères qui ne sont pas enregistrées en France, et qui n'offriront pas les mêmes garanties. Larivière Voyages, c'est un catalogue de plus de 100 voyages possibles, tous à l'international, parce que j'estime qu'en France chacun peut s'organiser. Nous avons un vrai rôle de conseil, pour orienter les clients en fonction de leurs attentes mais aussi de leurs compétences. Vendre le bon voyage à la bonne personne, j'estime que c'est la base de notre métier. »

Guillaume Curel

Chargé de marketing et communication FIVE Gloves

« Nous sommes aussi présents sur le salon de Milan, avec une présence dans 50 pays, le salon international italien nous permet de rencontrer nos distributeurs. À Lyon, nous nous recentrons sur la France où nous rencontrons nos revendeurs mais aussi les clients finaux. C'est aussi l'occasion de présenter notre collection printemps/été, chose que l'on ne fait pas à Milan où l'on ne dévoile que la collection hiver. Pour nous qui avons deux collections dans l'année, le timing est parfait. Pour 2026, nous présentons une douzaine de nouveautés, dont plusieurs autour de la gamme « street ». À Lyon, c'est aussi

l'occasion de rencontrer tous nos pilotes avec lesquels nous avons un partenariat, et puis de mettre à disposition des visiteurs l'ensemble de notre gamme. Nous avons 105 modèles au catalogue, hors coloris, et 40 modèles dans la gamme vélo. Five vient de fêter ses 20 ans, une marque française qui se dédie uniquement au gant, et si beaucoup nous connaissent, nous devons encore présenter la marque à certains. Ce qui est intéressant, c'est aussi de rencontrer nos clients fidèles qui connaissent et utilisent nos produits et qui viennent pour découvrir nos nouveautés. »



ALES (30)

MOTO
FÉDÉRATION
FRANÇAISE

11 & 12 AVRIL

2026



COUPES DE FRANCE
PROMOSPORT

50
ANS

INSCRIVEZ-VOUS !



EN 2026, VIVEZ L'AVENTURE PROMOSPORT



Kawasaki



Tournay
Distribution



La Kustom culture, un pan impressionnant à découvrir. Quel travail réalisé par ces artistes...

la construction de ce salon du 2 roues. Une ambition primordiale pour Jack Monchanin, la seule qui vaille même, faire découvrir pour ceux qui ne connaissent pas, avec cette volonté de leur faire partager notre univers, mais aussi faire partager à tous ceux qui connaissent bien des choses comme des motos qui leurs échappaient encore. On en apprend tous les jours. Mais à Lyon, on en découvre encore plus pendant ces quatre jours qui sont quatre jours de fête. Quatre jours de plaisir, quatre jours de découverte, quatre jours où on vit, où on transpire, où on respire moto. En explosant tous les records de fréquentation (187 500 visiteurs soit 26 000 de plus qu'en 2025), le salon du 2 roues de Lyon s'inscrit parmi ces événements motos incontournables qui drainent des publics en masse, à l'image de l'Enduropale du Touquet qui n'a justement rien de pale avec ces 700 000 visiteurs, le GP de France MotoGP. La moto plait, enfin non, la moto ne plait pas, elle fait bien plus que ça, bien mieux que ça, la moto vibre et fait vibrer, la moto passionne et fait chavirer, la moto se partage et fait se rassembler. Pari tenu Jack. ■



...qu'ils encrent même sur la peau.



Chevaux et chevaux, les deux font la paire

Fabrice Berry

Photographe et auteur du livre génération Barigo



« L'idée de ce livre nous est venue naturellement, c'est Christian xxx qui est l'auteur des textes qui m'a proposé de réaliser cet ouvrage pour fêter les 50 ans de la marque. On a mis un an pour le faire, en récupérant 50 très beaux modèles à mettre en page pour proposer une édition qui restera dans la mémoire des gens. On s'aperçoit qu'ici il y a énormément d'enthousiasme pour cette marque qui a fait rêver une partie de la population pendant 20 ans. D'ailleurs, ils imaginaient voir ici 5 ou 6 motos alors que l'on expose 35. Pour en revenir au livre, on s'est attaché à réaliser pour chaque modèle les mêmes prises de vues, les mêmes angles, on voulait un truc classe. Les gens sont ravis avec ce livre, ce sont pour l'essentiel des passionnés de la marque. Sur le salon, on aura vendu plus de 200 livres, on est content. Et je pense qu'on en revendra ensuite autant durant l'année par correspondance, on l'a sur l'adresse xxxx, et toujours à 40 €. Après on a d'autres projets avec Christian, l'année prochaine un ouvrage sur les Maico, et plus tard sur les Honda XR ».

Yannick Reverdy

Responsable Stark Future France



« Faire des salons, ce n'est pas dans l'esprit de la marque, notre ADN de communication, ce sont les réseaux sociaux. Mais j'ai poussé auprès du siège pour être présent, pour accompagner le lancement de la version SM, parce que cette moto annonce notre arrivée sur le segment de la route. Et venir rencontrer ici une clientèle route, ça a du sens, même si le supermotard reste une niche. Les échanges que l'on a avec les visiteurs sont de très bon niveau, les personnes qui s'arrêtent sont qualifiées, donc ça me conforte dans la décision d'être venu. Nous avons un petit stand mais qui nous correspond, nous avons trois motos à montrer, c'est suffisant pour bien travailler. Nous avons fait quelques ventes directes, à des personnes qui avaient eu l'occasion

d'essayer au préalable nos motos. Une vente d'une Stark sans l'avoir essayé, ça n'arrive que rarement. Les gens ont besoin de se faire leur propre idée, de tester, mais quand ils le font, là le chemin est fait. En 2025, on a vendu 575 modèles d'enduro, ce qui la place première vente d'enduro sur le marché français, tout mode de combustion confondu. Pour 2026, nous sommes en avance sur notre prévisionnel de vente, quant à la l'articulation au sein de nos gammes, on mise sur 60% d'enduro, 20% de cross et autant de SM, pour un total estimé de 1 100 ventes. Ce salon, c'est un plus, ça permet aux gens de toucher nos motos, et puis ça assoit la marque dans le paysage de manière encore plus concrète. »

WORLD



CIRCUIT NEVERS MAGNY-COURS
04-06 SEPTEMBRE 2026

ACERBIS
FRENCH ROUND

SBK MOTUL
FIM SUPERBIKE WORLD CHAMPIONSHIP

FIM

PIRELLI

SUBARU

TISSOT

PIVA

ACERBIS

PROMETON

Magny-Cours

TOP SPONSORS

OFFICIAL SPONSORS & ADVERTISERS

Casques



moto

tout savoir pour bien choisir

Normes, tests,
composants,
fabrication...

Nous avons exploré
le monde
du casque pour vous
aider à choisir
votre prochain heaume.

Par Pierre Siedzianowski. Photos DR.



Ce crash test organisé pour démontrer la performance de l'airbag Alpinestars Tech Air Sreet montre aussi que le casque « tape » en premier et qu'il vaut mieux porter un intégral...

Le port du casque est obligatoire lorsqu'on circule à moto depuis 1973 en France, dans toute l'Europe, et dans de nombreux pays. Sur le territoire national, le non-port d'un modèle homologué CE, attaché et muni de ses dispositifs réfléchissants est réprimé par une contravention de 4^e classe accompagnée du retrait de 3 points sur le permis de conduire. L'observatoire des comportements de l'ONISR (Observatoire national interministériel de la Sécurité routière) a noté qu'en 2022 (dernière étude disponible à date), hors agglomération, le port du casque par les usagers de deux-roues motorisés atteignait 98,5 % (97,2 % en agglomération). Pas étonnant que ce marché animé par une centaine de marques soit particulièrement dynamique ! Il suffit d'ailleurs de visiter n'importe quelle boutique européenne en

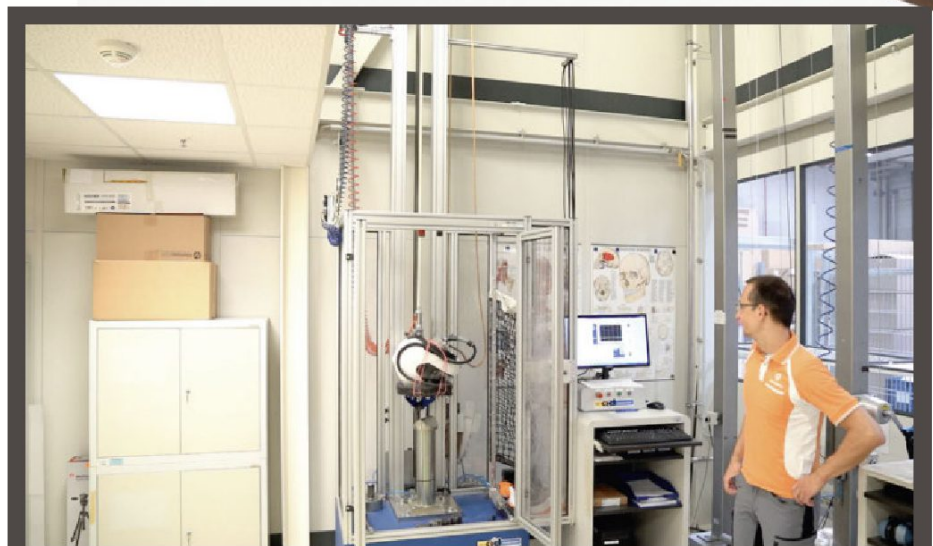
ligne pour constater qu'il existe des casques pour chaque pratique, à des tarifs s'échelonnant d'une soixantaine d'euros pour un casque de marque distributeur à 1 815 € pour l'intégral racing AGV Pista GP RR, ou encore 1 499 € pour le modulable Schuberth C5 Carbon et 770 € pour le jet Arai SZ-R... Mais de quoi protège exactement un casque ? Les plus chers protègent-ils mieux ? La norme européenne ECE 22.06 est-elle plus sévère ? Comment fonctionne le système d'amortissement d'un casque ? Quelles matériaux choisir ? Les casques en composites sont-ils plus protecteurs ? Quel casque pour la piste ? Quelle est la durée de vie d'un casque ? Nous avons abordé tous les aspects techniques du casque pour vous permettre de choisir votre prochain heaume en connaissance de cause.

Un casque, ça protège de quoi ?

Les motocyclistes constituent l'un des groupes d'utilisateurs de la route les plus vulnérables. En Europe, ils représentent généralement un trafic de l'ordre de 1 à 2 % mais une part non négligeable des victimes d'accidents corporels et mortels. Une étude de l'IFFSTAR (*Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux*) réalisée à partir des données du *Registre du Rhône* (voir le sujet *airbag de Moto Revue n° 4172*), a mis en évidence que « le port du casque (est) significativement associé à un moindre risque de lésion à la tête et à la face, sans pour autant augmenter les lésions au cou ou à la colonne cervicale ». Dans le même temps, la Sécurité

routière nous informe sur son site web que « 54 % de blessés conducteurs ou passagers de deux-roues motorisés sont victimes de lésions encéphaliques », ce qui n'a rien d'anodin puisque nous avons vu plus haut que la quasi-totalité des usagers de 2RM portent un casque en circulation ! Au Royaume-Uni, la recherche a mis en évidence que 80 % des tués à moto et 70 % des blessés graves sont atteints de blessures encéphaliques. Rouler à moto sans casque est donc extrêmement risqué. Mais ce n'est pas tout : en cas d'accident, si la tête est touchée, ce qui s'avère statistiquement fréquent vu les chiffres, porter un « bon » casque diminue la gravité des blessures, maximisant ainsi les chances de guérison et la reprise d'une vie normale à moyen et long terme. Parce qu'au delà des yeux (écran), du visage (partie maxillaire), de la boîte crânienne (déformation minime de la coque pour protéger le crâne qui n'est pas élastique), un casque de moto préserve le cerveau : lors d'un choc, sa coque rigide dissipe l'impact et son système d'amortissement intérieur ralentit le temps d'exposition du cerveau aux accélérations. Car notre encéphale est une masse gélatineuse qui supporte mal ces dernières... et le choc est une impulsion d'accélération qui peut être linéaire (choc dans l'axe du centre de gravité de la tête), ou rotatoire lorsque le choc est oblique, une composante rotationnelle induisant en plus des contraintes de cisaillement intracérébral délétère. Ceci étant précisé, on entend souvent que « les casques sont testés à 30 km/h », un postulat impliquant que les « meilleurs » casques protégeraient peu. Cette notion de vitesse est issue des protocoles appliqués lors des tests de choc normatifs (voir encadré « l'homologation ECE 22.06 ») : les casques garnis d'une fausse tête normalisée embarquant des capteurs tridimensionnels (accéléromètres) sont lâchés d'une certaine hauteur sur des enclumes de différents types (plates, cornières, obliques). Les vitesses atteintes à l'impact s'échelonnent de 6 m/s (21,6 km/h) à 8,2 m/s (29,5 km/h) et les accélérations atteintes par le cerveau ne doivent pas dépasser certaines limites. Ces vitesses paraissent basses, mais

Les casques ne sont pas épargnés par la généralisation de la connectivité : certains casques Nolan et Oneal embarquent le système Quin, un microboîtier connecté à votre smartphone via une application d'appairage, qui enregistre les données d'accélération et d'angle (du casque), détecte les chocs et peut prévenir (via l'application) et transmettre votre position (GPS du smartphone) à des numéros de téléphone que vous aurez préprogrammés dans l'application.

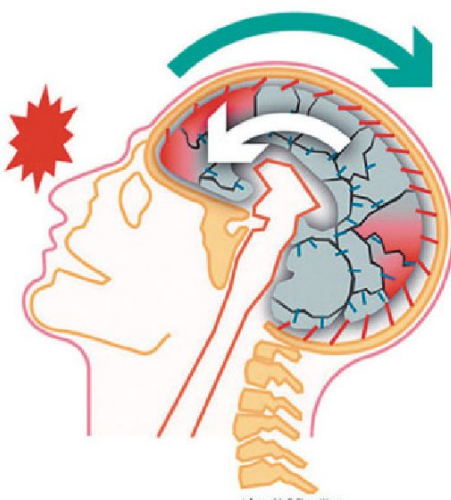


L'homologation ECE 22.06

La premiers tests d'impact de casques munis d'une fausse tête garnie d'accéléromètres tridirectionnels furent introduits dans la norme européenne en 1983 (22.02). Puis les évolutions régulières ont abouti à la 22.05, considérée comme la norme la plus sévère existante au monde puis la 22.06, encore plus contraignante. Les différentes étapes de l'homologation à cette dernière entraînent la destruction de 100 casques fournis à l'organisme notifié (laboratoire de test officiel) par les marques.

Tout est vérifié : le poids équipé des accessoires, le champ visuel, les aspérités et la déformation de la coque, la sangle, la fermeture, la qualité des écrans (transmission de lumière et résistance aux impacts), le blocage de la mentonnière en position ouverte, la force nécessaire à briser la visière pour les casques équipés, etc. Pour les tests d'impact, les casques de grande, moyenne et petite tailles sont conditionnés à plusieurs environnements de température (ambiante, - 10 °C, + 50 °C) et de rayonnement UV et humidité. Puis, garnis d'une fausse tête équipée d'accéléromètres tridimensionnels, ils sont lâchés sur différents types d'enclumes, de hauteur plus ou moins grande, de manière à générer des chocs à haute vitesse, à basse vitesse et des chocs obliques. Les accélérations sont enregistrées par les capteurs et doivent demeurer sous certaines valeurs (275 g pour les hautes et moyennes vitesses, 180 g pour les basses vitesses, 10 400 rad/s² pour le rotationnel). Il est également calculé un HIC « Head Injury Criterion », critère de blessures à la tête, pour chaque vitesse d'impact. En ajoutant les frais administratif et de laboratoire d'essai, la procédure d'homologation représente un coût total d'environ 20 000 € par modèle de casque.

Les fabricants doivent aussi régulièrement tester des échantillons au cours de la vie du produit. Pascal Couturier (Shoei) nous fait néanmoins remarquer qu'il n'est pas prévu de contrôle systématique dans les points de vente pour vérifier l'homogénéité des productions et la conformité des produits à leur fiche d'homologation : des enquêtes sont effectuées de temps à autre par la DGCCRF (1995, 2011, 2016 pour les plus médiatisées). Elles peuvent aboutir à la saisie et au retrait du marché des produits non conformes, comme en 2016 où l'organisme avait déclaré non conformes et dangereux 22 % des casques de moto analysés ! Mais en ces temps de disette budgétaire en France, la réduction des moyens ne peut qu'impacter à la baisse la fréquences de ce type d'enquête...



Infographie D. Pierre Vivier

responsable de l'équipe de recherche en biomécanique de l'Université de Strasbourg, au centre du projet Certimov visant à évaluer la performance de protection des casques homologués (voir encadré « Identifier les casques les plus protecteurs ? »), nous a confirmé que les casques satisfaisant à la norme ECE 22.06 sont protecteurs et susceptibles de sauver la vie. Quant à définir jusqu'à quelle vitesse ou dans quel type d'accident, tout dépend de la rigidité de ce que le casque percute, la déformation influant sur le temps d'exposition du cerveau aux accélérations.

Hautes et basses vitesses

En France, donc, le port d'un casque homologué est obligatoire. La nuance est importante car les marketplaces asiatiques regorgent de produits non certifiés (et de contrefaçons de casques

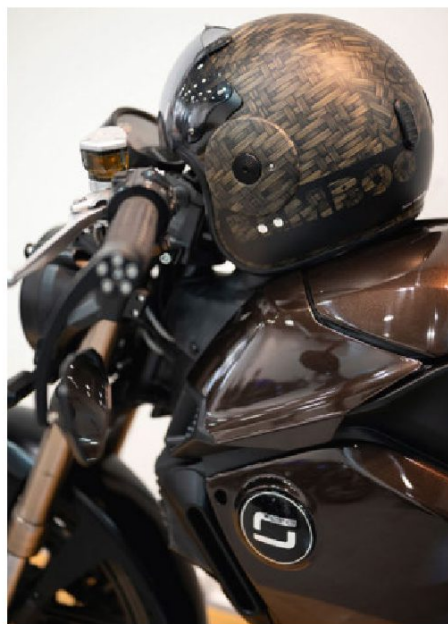


Le système d'amortissement du casque **Cardo Beyond** est constitué de 5 parties de densités variables.



Véritable curiosité technologique, les casques **Naca** se caractérisent par des coques structurales d'1 cm d'épaisseur en nid d'abeille Nomex / fibre de carbone constituées de 4 morceaux collés grâce à une technologie brevetée.

Shoei, Arai et autres, mais c'est un autre sujet). Si seul le marquage CE est exigé (étiquette E généralement cousue sur la jugulaire), nous ne pouvons que conseiller de choisir un casque intégral ou modulable à la bonne taille, fermé en roulant, satisfaisant à la norme ECE 22.06 qui a remplacé en 2023 la norme ECE 22.05 vieille de 20 ans, qui avait elle-même remplacé la 22.04. Pourquoi ? Parce que des tests de résistance au frottement (et de facilité de casse de la visière pour les casques off-road) s'assurent que le casque « n'accroche » pas le sol tout en résistant à l'abrasion. Le nombre de points d'impact a été augmenté. Différentes vitesses d'impact sont étudiées de manière à garantir un niveau de protection sur l'impact initial (haute vitesse) et sur les suivants (vitesses plus basses), lorsque par exemple, la tête rebondit sur le bitume. Et surtout, l'étude de la dimension rotatoire est introduite par la mesure d'accélération subie après chocs obliques à 8 m/s. Thomas Deboos, directeur du R&D du fabricant français Roof, nous explique qu'« un casque peut être bon sur des impacts à haute vitesse mais pas à basse vitesse s'il est trop dur pour absorber l'énergie » et ajoute : « Offrir une bonne protection implique de varier de densité dans les amortisseurs pour gérer finement l'amortissement et le rendre le plus doux possible. » Il ajoute cependant : « La norme 22.05 était déjà la plus contraignante du monde, la plus difficile à passer » et précise que la majeure partie des casques Roof 22.05 ont passé la 22.06 sans nécessiter de modification concernant l'amortissement. Mais ce constat n'est pas



Roof propose ce casque original et écologique dont la coque est composée de fibres naturelles de bambou et de fibres de lin liées par une résine bio. La fibre de bambou est très rigide et la fibre de lin se déchire : combiner les deux permet de fabriquer une coque très performante qui diffuse l'impact comme le fait un casque fibre pour un prix (et un poids) équivalent à celui du polycarbonate. Ce Roof R015 B Bamboo est ainsi le seul casque en herbe du marché !

Les amortisseurs de casques

Le casque embarque un système d'amortissement complexe. En cas de chute, votre tête l'écrase : c'est lui qui préserve votre cerveau des accélérations. C'est pour cette raison qu'un casque qui chute à vide ne s'abîme pas (en terme d'amortissement), alors que le plus faible des impacts lorsque le casque est porté détruit l'amortisseur à l'endroit du choc. Aussi, la tête est plutôt plate sur le dessus et plus pointue sur le front et ne se comporte donc pas à l'identique selon la zone impactée, l'impact étant donc plutôt surfacique sur le dessus du casque et ponctuel à l'avant et à l'arrière. La densité d'amortisseur peut donc être moindre sur le dessus et plus élevée à l'avant. Multiplier le nombre de pièces permet de gérer finement la densité, donc de réduire le poids total : les calotins des casques haut de gamme peuvent être composés de cinq pièces et plus (Roof, Alpinestars, Cardo, Shoei)... Lorsque le calotin est constitué d'une seule densité d'amortisseur, cette dernière est forcément haute : le casque ne sera pas forcément moins protecteur mais son poids sera plus élevé. Le polystyrène expansé (EPS) est toujours plébiscité par les fabricants car sa structure faite de billes permet une maîtrise précise de la densité et des formes, donc la maîtrise du poids, et il reste très efficace. A la mode, le Koroyd est composé de vide et de tubes de plastique mais il ne semble pas faire mieux que l'EPS : au test Certimoov, le casque Klim Krios Pro à l'amortissement mixte EPS / Koroyd n'enterne pas la concurrence. Alpinestars positionne du Plasma, sa mousse non newtonienne brevetée également présente



Les parties blanches montrent que cet amortisseur a servi...

dans les protections passives de la marque, dans les coussinets latéraux du casque off-road S-M7. Il existe aussi une coque en nid d'abeille carbone / Nomex chez NACA : cette dernière a la capacité d'absorber de l'énergie par l'effondrement du nid d'abeille, ce qui permet au fabricant d'utiliser moins d'EPS pour compléter l'amortissement, et d'ainsi proposer des casques très légers au volume total réduit. Le système MIPS est potentiellement intéressant pour diminuer la transmission des accélérations rotationnelles lors d'impacts à basse énergie. Quand au système « 360° Turbine » de Leatt, la lecture des résultats aux différents impacts normatif des casques 8.5 et 9.5 (publiés sur le site de la marque) montrent que la combinaison EPS / Turbine fonctionne mais des casques 100 % EPS absorbent manifestement autant d'énergie. Airoh a présenté il y a quelques années un casque airbag mais ne communique plus sur le sujet. La prochaine révolution du secteur du casque moto pourrait passer par l'utilisation de nanomatériaux comme les élastomères à cristaux liquides ou le graphène, mais sans doute pas à court terme.



A gauche, un Shoei sportif fibre des années 90, à droite, un X Spirit 3 de 2020 : l'EPS reste de mise mais la densité, l'épaisseur et les formes ont évolué.

valable pour tous les casques, le passé ayant montré que certaines productions exotiques ultra-légères étaient douteuses. La norme 22.06 (doublée de l'usage de casques intégraux ou modulables fermés pour ne pas s'exposer la mâchoire et le maxillaire) reste donc d'autant plus à privilégier qu'elle garantit aussi la résistance de la jugulaire et du système de fermeture, la qualité optique de l'écran, sa résistance aux projectiles, la fiabilité du système de verrouillage des mentonnières (casques modulables), notamment en position ouverte, mais aussi les performances à l'impact des

casques munis de leurs accessoires de communication et autres s'ils existent en option constructeur. Thomas Deboos (Roof) conclut que cette norme aurait gagné à être plus sévère en rotationnel. Et il ajoute que les tests de pénétration exigés dans d'autres normes (DOT US et FIM), et qui pourraient un jour être rajoutés à la norme européenne, impliquent l'utilisation de coques plus épaisses et donc plus lourdes, ce qui lui paraît contre-productif : « On a tout intérêt à trouver le meilleur compromis entre poids et capacités de la coque à propager l'énergie sur une plan grande surface tout en dissipant une



Première étape de fabrication d'une coque Shoei: des couches successives de fibres de verre et de fibres organiques de différentes densités sont apposées manuellement. 81 % de la fabrication d'un casque Shoei est manuelle.

partie de cette énergie grâce à sa destruction partielle ». Pascal Couturier, directeur du développement de la filiale française de Shoei, considère aussi qu'il vaut mieux privilégier l'absorption des chocs et rajoute que les circonstances d'accident dans lesquelles un objet pointu impacte le casque sont, à sa connaissance plus rares, notamment en compétition. En plus, tout le monde est d'accord sur le fait que les casques homologués à ces normes sont soit très onéreux puisque seul l'emploi de matériaux composites permet de maîtriser le poids, soit plus lourds puisque résister aux poinçons nécessite une quantité de matière plus importante, soit les deux ! Or le poids est une composante de l'énergie cinétique que va emmagasiner le casque durant une chute, une coque plus lourde impliquant d'augmenter la densité ou le volume de l'amortisseur à niveau de

protection constant, donc d'alourdir... Ce qui influe négativement sur le confort de conduite en pesant sur la colonne cervicale ! D'ailleurs, les fabricants ne peuvent pas proposer des casques très volumineux et beaucoup plus lourds, ils sont quand même tenus de respecter des gabarits et une aérodynamique permettant l'utilisation à moto !

Fibres ou matières plastiques ?

À conception de casque égale (la forme de la coque influe sur son comportement à l'impact), les coques en fibre de verre, matériaux composites, voire en fibres de bambou et de lin comme pour le Roof RO15 Bamboo offrent beaucoup d'avantages car elles dissipent les impacts et peuvent casser, absorbant ainsi une



Chaque coque en carbone Schubert est fabriquée à la main par le même opérateur à partir de fibre de carbone pré-impregnée de résine.

La taille



Le déchaussement du casque est constaté dans 10 à 14 % des accidents occasionnant des blessures : le casque doit être à votre taille et attaché ! On commence par mesurer son tour de tête et on applique le guide généralement affiché par le fabricant. Si on se situe entre deux tailles, il est conseillé de prendre la plus petite mais ce n'est pas une science exacte : l'idéal est d'enfiler le casque et vérifier l'absence de point de pression. Notez aussi que de nombreux fabricants premium proposent des joues de confort et des coiffes de différentes largeurs, voire des cales d'épaisseurs qui permettent d'ajuster avec précision le casque à votre tête : c'est le cas de Shoei, qui propose même dans certains points de vente un service d'ajustement à votre tête avec adaptation quasi-millimétrique de l'intérieur.

FIM Racing Phase 2

La FIM a initié en 2016 un programme dit « FIM Racing Homologation Program » visant à évaluer la protection offerte par les casques et labelliser les casques les plus performants pour en préconiser l'utilisation et les rendre obligatoires compétition moto internationale. Un protocole d'homologation FIM a été publié en 2020 : il s'agissait de soumettre les casques homologués aux différentes normes existantes à un protocole comprenant les chocs à différentes vitesses et à des chocs obliques produisant des accélérations rotatoires et mesurer des accélérations transmises au cerveau, et à tester en plus la résistance de la coque à la pénétration. La FIM a engagé en 2025 une nouvelle phase visant à renforcer encore les exigences et à les étendre au tout-terrain. La norme dite « FIM2 » ne concerne que les casques intégraux 2206 et quelques autres normes en

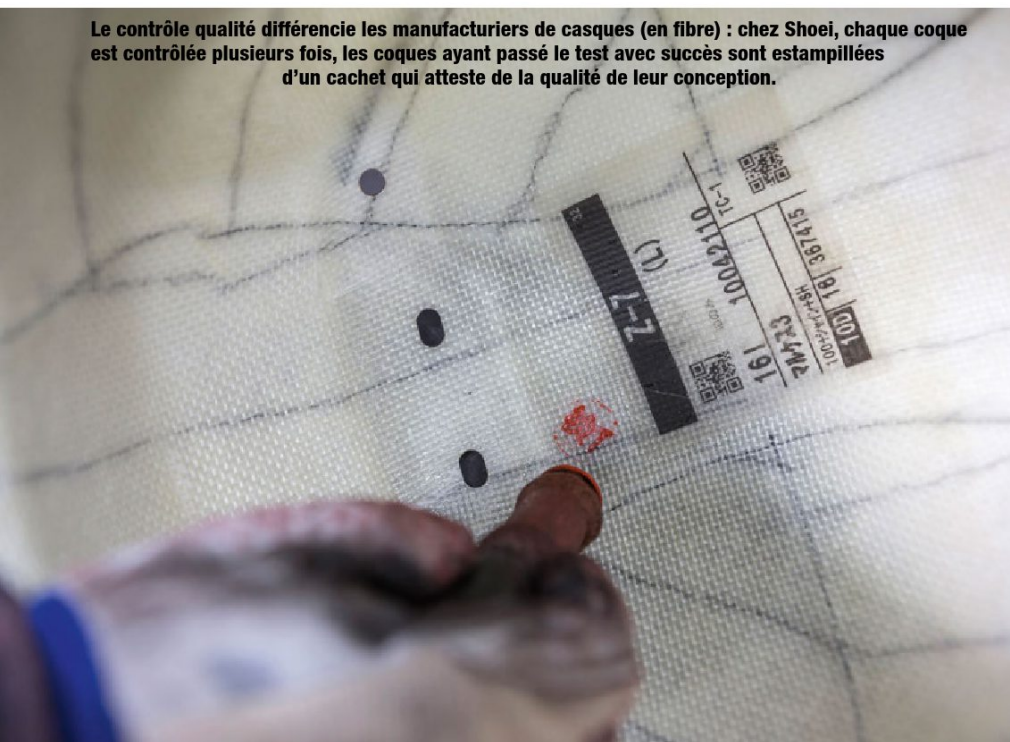
STANDARDS	FIM HOMOLOGATED HELMET FRHPhe-02		FIM HOMOLOGATED HELMET FRHPhe-01		UN ECE 22-06		UN ECE 22-05	
	Impact points	Impact severity	Impact points	Impact severity	Impact points * At the discretion of laboratory	Impact severity	Impact points	Impact severity
Prerequisite FRHPhe - Helmet shall be certified compliant with at least one of the following standards:	UN ECE 22-06 (Only "P" type) B133-2015 (Type 3 Full face) M 2020D or M 2020R	JIS T SNELL M 2015 or M 2020R	UN ECE 22-05 or 22-06 (Only "P" type) B133-2015 (Type 3 Full face) SNELL M 2015 or M 2020R	JIS T SNELL M 2015				
Lower face cover test	5 impact point	6 m/s	5 Impact point N°1 5 Impact point N°2	6 m/s 5 m/s	5 impact point	6 m/s	5 impact point	5,5 m/s
Impact tests against flat anvil	4 among 17	8,2 m/s	B, X, P, R + 3 among 12 B, X, P, R	8,2 m/s 5 m/s	B, X, P, R + *at least 3 among 12 B, X, P, R *B, X, P, R	7,5 m/s 8,2 m/s 6 m/s	B, X, P, R	7,5 m/s
Impact tests against kerbstone anvil	-	-	-	-	B, X, P, R + *at least 3 among 12 *B, X, P, R	7,5 m/s 6 m/s	B, X, P, R	7,5 m/s
Impact tests against hemispherical anvil	4 among 17	7,5 m/s	-	-	-	-	-	-
Impact tests against oblique anvil	Rear (180°), Front (0°) and Lateral-left (270°) Lateral-right (90°)	8 m/s 5 m/s	Front Lateral-right (45°), Rear (180°), Lateral-left (270°), Front (0°) and Rear Lateral-right (135°)	8 m/s	Front Lateral-right (45°), Rear (180°), Lateral-left (270°), Front (0°) and Rear Lateral-right (135°)	8 m/s	-	-
Quick removal cheek pads test	✓	✓	-	-	-	-	-	-
Penetration test	At least 2 points	3 kg striker 2 m height	At least 2 points	3 kg striker 2 m height	-	-	-	-

vigueur à l'international, réduit le nombre d'impacts à tester mais rajoute des impacts à 7,5 m/s sur une enclume hémisphérique et oblige l'utilisation de systèmes de retrait rapides des mousses de joue. Côté impacts, la norme FIM 2 reprend les valeurs de la norme ECE 22.06 mais rajoute des impacts contre une enclume

hémisphérique, et s'avère légèrement plus sévère en impacts à basse vitesse (170 g au lieu de 180 g) et en rotationnel (10 000 au lieu de 10 400 rad/s²). Elle rajoute aussi « Skull Fracture Criterion » SFC, une mesure qui met en parallèle accélération linéaire et temps et un « Brain Injury Criterion » BRIC qui est

l'équivalent du HIC de la 2206 mais en rotationnel. FIM « 1 » ou FIM « 2 », la grosse différence avec 22.06 ne concerne pas tant la protection que la résistance à la pénétration d'une pointe de 2 kg tombant de 2 m de haut : les casques FIM 1 et 2 sont donc généralement plus lourds que les 22.06.

Le contrôle qualité différencie les fabricants de casques (en fibre) : chez Shoei, chaque coque est contrôlée plusieurs fois, les coques ayant passé le test avec succès sont estampillées d'un cachet qui atteste de la qualité de leur conception.



L'étiquette cousue sur la jugulaire de votre casque homologué ECE (22.05 ou 22.06) comporte un E suivi d'un chiffre désignant le pays d'homologation (ici 11 pour le Royaume-Uni). Un chiffre commençant par 05 ou 06 qui désigne la norme (ici, 22.06) et le numéro d'homologation du casque suivi de lettres : « J » pas de protection maxillaire (jet ou demi-jet), « NP » modulables qui ne protègent pas la mâchoire, P protection maxillaire intégrale (casques intégraux) et « J/P » ou « P/J » pour la double homologation jet et intégral. Le numéro qui termine la série permet d'identifier la production.

Les stickers réfléchissants

En France, si votre casque n'est pas équipé de 4 stickers de 18 cm² réfléchissants en blanc sous éclairage électrique, il peut être considéré comme non homologué par les forces de l'ordre, qui peuvent vous verbaliser (135 € d'amende, retrait de 3 points). En pratique c'est rare mais pas impossible. Les stickers autres que blancs sont tolérés à condition qu'ils réfléchissent en blanc.

Identifier les casques les plus protecteurs ?

Cost 327 (Cooperation in the Field of Scientific and Technical Research), grande étude d'accidentologie européenne menée de 1995 à 1999, a eu pour objectifs de préciser la tolérance de la tête, du cerveau et du cou aux blessures à moto et leurs mécanismes, et d'établir un cahier des charges destiné aux futurs essais de casques de moto en Europe. Des seuils d'accélération supportables par le cerveau ont été établis et les normes existantes ont été mises à jour, puis ont progressivement évolué. Mais avant la ECE 22.06, le panel des chocs était trop restreint et il manquait l'évaluation des accélérations subies par le cerveau quand la tête est mise en rotation au moment du choc. Aussi, si les casques sont homologués selon une norme, à quelques exceptions près, les fabricants ne publient pas les performances aux différents tests normatifs. Or des disparités existent.

SHARP et Certimooov

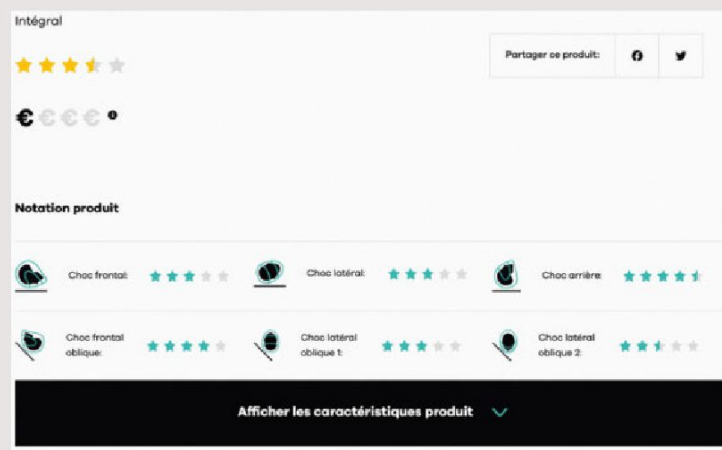
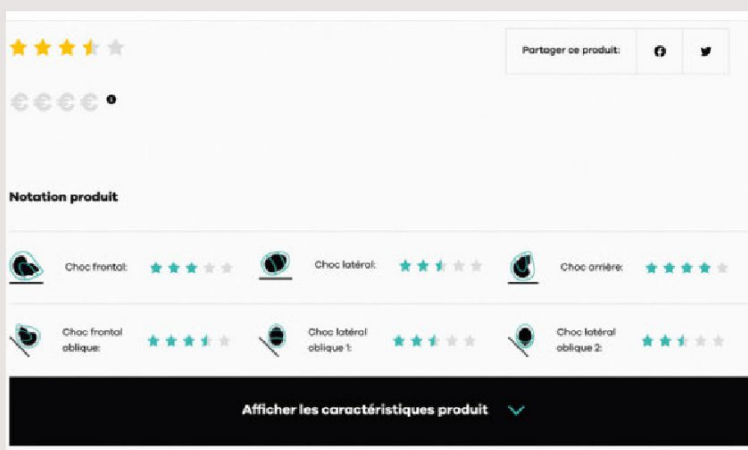
Face à ce constat, le ministère des Transports britannique a créé en 2007 le programme SHARP (Safety Helmet Assessment and Rating Programme) destiné à évaluer la performance des casques. En 2014, la Fondation MAIF, en partenariat avec le laboratoire ICube de l'Université de Strasbourg, lançait son projet nommé EuroNcasque, destiné à élaborer le modèle de prédiction des blessures du cerveau, à mettre au point un banc d'essai des

casques, puis à faire évoluer la norme. Ce projet est par la suite devenu Certimooov, nom qu'il porte encore aujourd'hui. Ces deux organisations achètent et testent les casques homologués CE (uniquement intégraux et modulables chez SHARP) mais pas selon les mêmes protocoles : Certimooov utilise une fausse tête revendiquée beaucoup plus proche la réalité, SHARP une méthode de test semble-t-il basée sur la 22.05 et « pas directement comparable à la 22.06 » (le protocole est en cours de refonte). Certimooov est sévère en accélérations rotatoires, mesure précisément ce type d'accélérations, explique avoir modélisé de manière réaliste le comportement du cerveau et donne une note sous forme d'étoiles qui représente « le niveau de risque moyen de subir une lésion neurologique modérée » : plus le risque est faible, plus la note est élevée. SHARP se concentre sur les impacts linéaires, et nous explique qu'« il n'est pas possible d'attendre d'un résultat SHARP à 7.5m/s qu'il corresponde exactement à un 22.06 en raison du nombre de différences techniques dans la manière dont les tests sont effectués » et génère des hautes vitesses supérieures à celles de la norme 22.06 (8,5 contre 8,2 m/s). L'évaluation des casques est proposée sous forme d'une note finale en étoiles sur 5 correspondant à un rapport entre les résultats aux tests d'impact et les données d'accidentologie. Dans le détail, la performance est retranscrite par couleur, impact par impact et vitesse par vitesse :

le « vert », note la meilleure, correspond aux accélérations maximales prévues dans la norme ECE 2006 (275 g, voir encadré « l'homologation 22.06 ») : un casque soumis au protocole SHARP peut donc « ressortir vert en basse vitesse » malgré des accélérations (181 à 275 g) qui le disqualifieraient en 22.06. Aussi, certains impacts SHARP sur les casques 22.06 peuvent se traduire par des accélérations pouvant atteindre et dépasser 500 g (rouge et noir).

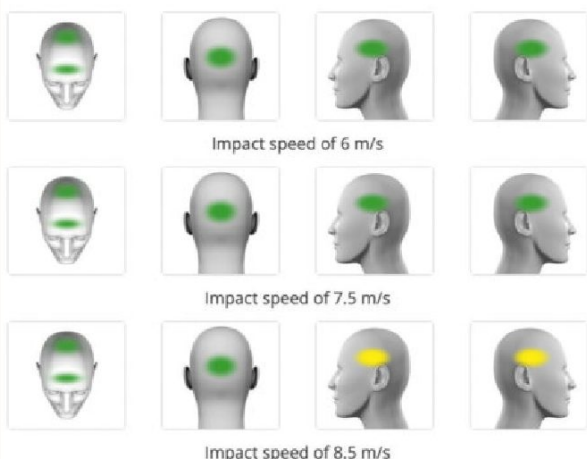
Dans le détail

La tolérance est donc beaucoup plus élevée chez Sharp mais les têtes de mesure utilisées sont différentes. Ross Clark-Rae, responsable des crash tests chez SHARP, précise : « Il existe quelques différences mineures entre les tests SHARP et la norme R22.05 (sur laquelle ils sont actuellement basés). C'est pourquoi le seuil de 275 g n'est pas considéré comme un critère d'échec pour nos tests. Tous les casques testés sont déjà certifiés. Nos tests diffèrent de la certification sur plusieurs points, c'est pourquoi ils ne sont qu'un indicateur de performance potentielle et non un test de certification. Lorsque nous constatons des résultats potentiellement non conformes à la réglementation ECE, nous en informons les autorités compétentes afin qu'elles mènent une enquête. Un résultat SHARP supérieur à 275 g ne constitue pas une preuve de non-conformité du produit. » Sharp teste en revanche la fiabilité du système de blocage des



Ces deux casques intégraux ayant obtenus 3,5 étoiles sur 5 chez Certimooov présentent de légères disparités de performance suivant les impacts.

IMPACT ZONES - LINEAR IMPACT TESTS



Chez SHARP, le code de couleur vert indique que l'accélération mesurée ne dépasse pas 275 g. La tolérance est donc supérieure en « basses vitesse » et la « haute vitesse » d'impact est supérieure à celle de la norme ECE 22.06.



HELMET DETAILS

Helmet rating

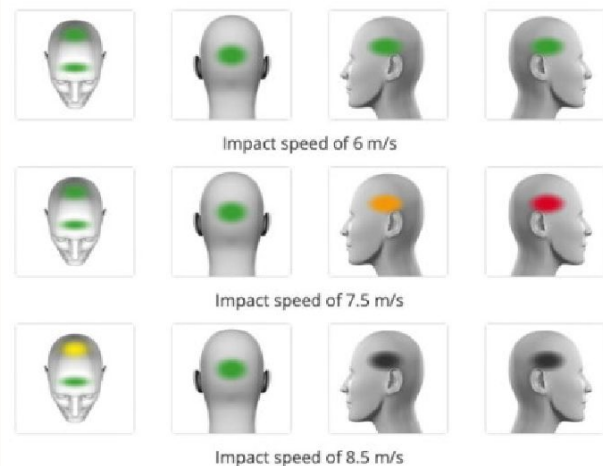


[Learn more](#)

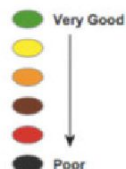
HELMET FEATURES



Anti fog visor

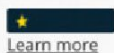


Chez SHARP, et le jaune matérialise des accélérations jusqu'à 300 g, le orange, jusqu'à 500 g et le noir + de 500g : les résultats obtenus par ce casque 22.06 sont préoccupants mais ces tests ne sont « qu'un indicateur de performance potentielle ».



HELMET DETAILS

Helmet rating

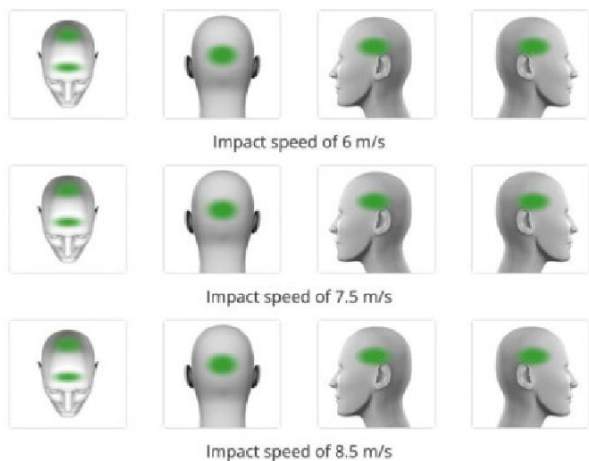


[Learn more](#)

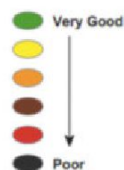
HELMET FEATURES



Anti fog visor



Ce casque 22.06 obtient du vert partout : il obtient 5 étoiles, comme le premier de cette colonne, malgré de meilleure performances en « haute vitesse d'impact ».



HELMET DETAILS

Helmet rating



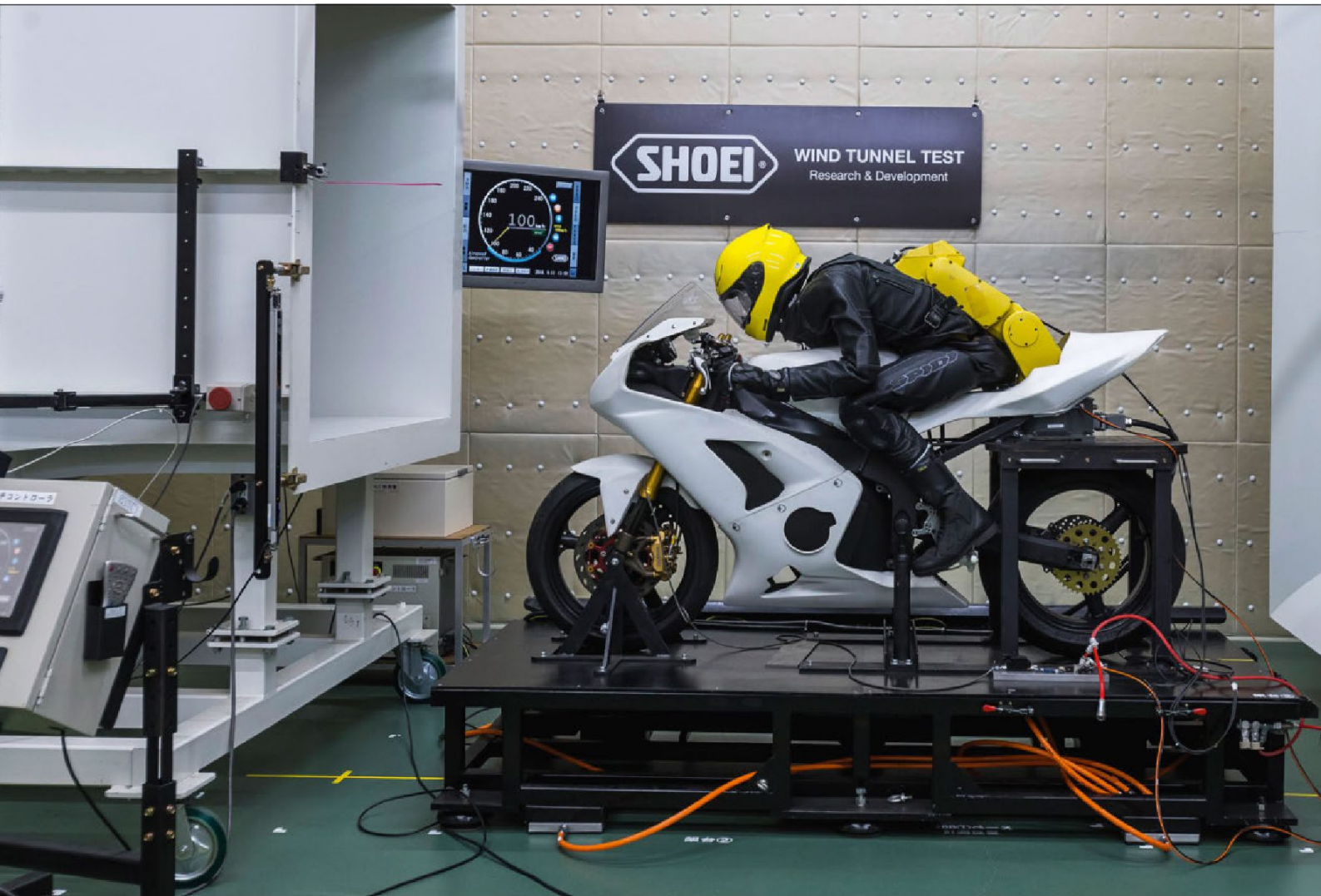
[Learn more](#)

HELMET FEATURES



Anti fog visor

casques modulaires, et donne de nombreux conseils pratiques, comme le poids vérifié. Certimoov évalue la protection, teste énormément de casques de vélo mais manque de moyens financiers pour multiplier les essais de casques moto : le programme français est très exigeant puisqu'aucun casque ne dépasse 3,5 étoiles sur 5, mais certains casques sont excellents sur certains impacts et moins bons sur d'autres, d'autres sont moyens partout, or des études d'accidentologie ont montré que n'importe quel point du casque pouvait être impacté, d'autres études déterminant que les collisions par l'avant sont plus fréquentes. Alors que privilégier ? Les impacts latéraux ? Avant, arrière ? Le rotatoire ? Le linéaire ? Décision difficile à prendre ! Mettre en parallèle les résultats SHARP et Certimoov montre en revanche qu'un best-seller premium 22.06 tel que le Shoei Neotec 3 obtient du vert partout chez SHARP, même lors d'impacts à 8,5 m/s, et qu'il est correctement classé chez Certimoov (3 étoiles sur 5 sachant qu'à date, aucun casque ne dépasse 3,5 sur 5 dans ce classement). L'idéal serait donc que les fabricants publient leurs résultats aux essais comme le fait Leatt, en mettant à disposition le rapport complet et détaillé d'homologation 22.06 de ses casques en composite les plus haut de gamme (8.5 et 9.5), prouvant ainsi que ses produits dépassent considérablement les exigences (dans le sens de faire mieux bien sûr), ou encore Alpinestars qui revendique (site web) 46 % de mieux que les exigences normatives sur les impacts linéaires à vitesse moyenne, 23 et 28 % sur les basses et hautes vitesse et 76 % sur les rotatoire pour le Supertech M10, 37 % en linéaire et 65 % en rotationnel pour le Supertech R10, et 70 % en rotationnel sur le Supertech M5 en thermoplastique. D'autres fabricants nous ont affirmé en « off » atteindre aussi ces valeurs mais ne pas souhaiter les communiquer. C'est leur droit bien sûr mais que les produits soient conformes à une norme est un minimum en matière de consommation, et quand on y réfléchit, les fabricants détaillent leurs performances dans la majorité des secteurs. On dispose ainsi de nombreuses informations pour comparer un sèche-linge à un autre, un aspirateur à un autre, un smartphone à un autre, un véhicule à un autre, une membrane imper-respirante à une autre... pourquoi ne serait-ce pas le cas dans le domaine du casque moto ? Il faudrait donc que les fabricants communiquent leurs performances et que les pouvoirs publics mènent plus d'enquêtes sur la conformité des produits proposés dans le secteur moto, à commencer par les casques : si les choses évoluaient dans ce sens, les consommateurs pourraient choisir en connaissance de cause et les concurrents pas au niveau seraient obligés de faire évoluer leurs produits : la sécurité en serait renforcée.

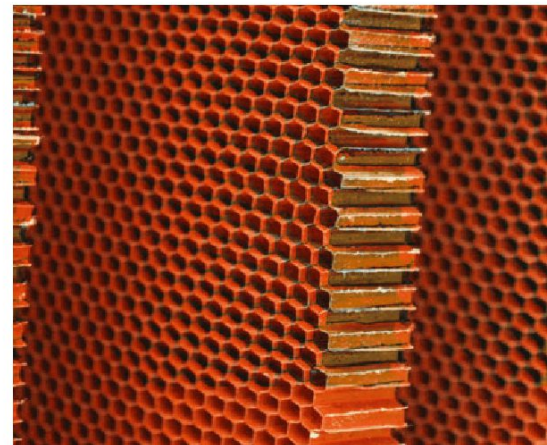


partie de l'énergie. Les coques en matière plastique injectée sont plus épaisses à amortissement comparable, et diffusent moins bien l'énergie car elles sont moins rigides. Elles plient et rebondissent à l'impact : le fabricant doit donc améliorer sensiblement l'amortisseur pour obtenir les mêmes valeurs d'amortissement, notamment lors des impacts à basses vitesses. En rotatoire, la différence est moindre car les impacts sur les plans inclinés sont moins sévères pour les coques : les composites ne peuvent pas faire la différence. En revanche, la fabrication des casques en fibre est très peu mécanisée : le positionnement des couches de fibres dans les moules s'effectue à la main et de nombreuses opérations manuelles

de ponçage et de découpe sont nécessaires. Les coques des casques en matière plastique sont fabriquées par injection de plastique dans des moules, ce qui permet de les fabriquer à des dizaines de milliers d'exemplaires dans des usines automatisées. Un casque en fibres composites est donc systématiquement plus cher à modèle comparable. Et dans le domaine du casque comme ailleurs, allègement est synonyme de carbone. Mais méfiez-vous des apparences : si les prestigieuses fibres noires sont imbattables au niveau marketing, ce n'est ni parce qu'un casque présente une déco carbone qu'il est en carbone, ni parce qu'il est dit « en carbone » qu'il est plus performant qu'un casque dépourvu de carbone : chez Leatt, les casques ADV 9.5 Carbon et 8.5 Composite sont deux intégraux adventure de gabarit identique mais avec une coque en carbone et fibres de verre pour le premier et



De l'extérieur vers l'intérieur, la coque de l'Alpinestars Supertech R10 est constituée de carbone (2 couches), fibre de verre / nylon puis aramide.



Les casques Naca se caractérisent par leur coque en nid d'abeille.

Certains casques (Scorpion, Shark, Cardo, Sena) sont équipés de feux de position à leds arrière et parfois avant. Les leds arrière peuvent même agir en comme un feu stop (un accéléromètre étant intégré). Si une amélioration de la visibilité du motard est louable, ce « troisième feu stop » est nécessairement moins instantané que celui commandé par les leviers de la moto, donc plutôt gadget.





Le développement en soufflerie permet d'optimiser l'aérodynamisme à toutes les vitesses (jusqu'à 240 km/h dans cette soufflerie Shoei) mais aussi d'améliorer le niveau acoustique intérieur des casques.

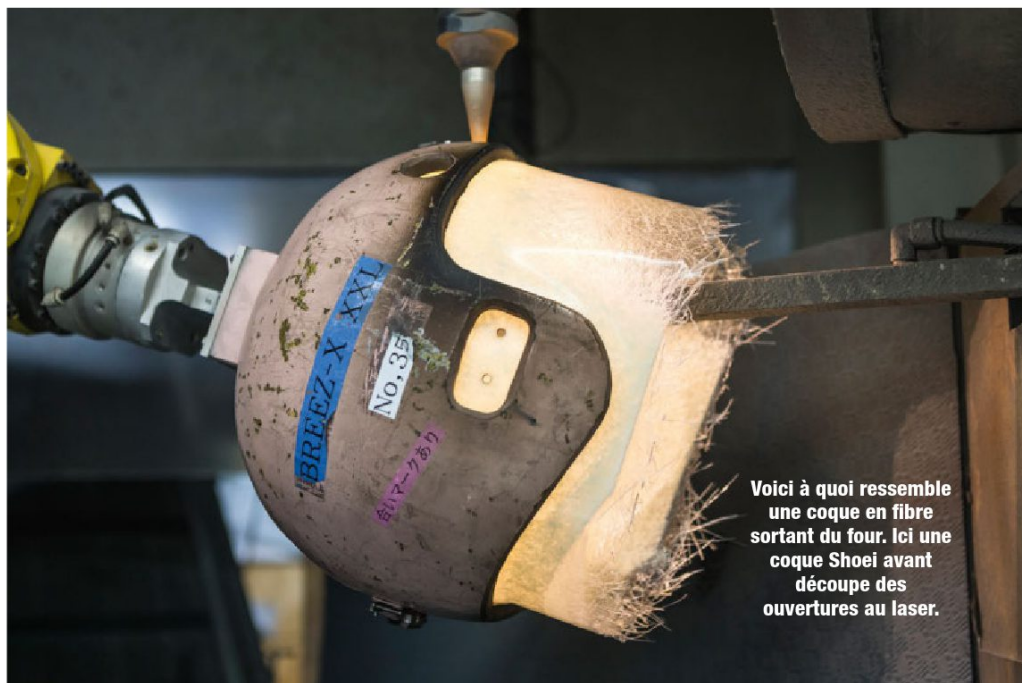
Shoei s'est associé avec la société toulousaine Eyelights pour proposer ce GTR3 équipé d'une technologie Head Up Display. Les informations projetées sur l'écran solaire sont volontairement limitées pour éviter la « cécité inattentive ».



Quel casque pour le sport (en France) ?

En sport moto, la FFM exige l'usage de casques intégraux (sauf en trial, rallye, motocross en anciennes et enduro Xtrem) aux normes ECE 22.05 ou 22.06, (la 22.05 sera interdite à partir de 01/2027). Les normes FIM 01 et 02, JIS T 8133 : 2015 (Japon) et SNELL M 2015 (USA) sont autorisées en vitesse. Les normes FIM en tout-terrain sont autorisées sur circuit fermé. Les modulables sont interdits.

fibre de verre pour le second. Les (excellentes) performances atteintes lors de l'homologation sont similaires dans tous les domaines (hautes vitesses, basses vitesses et rotation). Des marques reconnues comme Shoei n'utilisent pas de carbone dans leurs casques : la coque du X SPR Pro est fabriquée en AIM+, un sandwich de 4 couches de fibres de nature différente emprisonnées entre deux nappes de fibre de verre. De plus, les coques des casques dits « carbone » ne sont pas forcément composées à 100 % de carbone : l'intégral racing Airoh GP 800 FIM est constitué de fibres de verre et de fibres de carbone, tout comme l'ultra léger Roof RO200S. La coque de l'Alpinestars Supertech R10 est en carbone (2 couches), fibre de verre, fibres d'aramide. On trouve aussi du carbone associé à du Kelvar et du Dyneema (intégral Premier Hyper), du carbone et de l'aramide (Shark Aeron GP), du carbone et du Nomex (casques Naca), et même du carbone, de la fibre de verre, des fibres de tissus et de lin (coque PIM du HJC RPHA 72)... et du 100 % carbone dans les LS2 Thunder GP Pro FIM, HJC RPHA 1 V2 ou encore l'intégral de milieu de gamme Airoh Matryx Carbon (liste non exhaustive). Le type de fibres utilisés, leur tissage, le nombre de couches, la combinaison et l'orientation des fibres dans la coque, les renforts, la quantité et la qualité de la résine utilisée et le temps de cuisson de l'ensemble déterminent les propriétés



Voici à quoi ressemble une coque en fibre sortant du four. Ici une coque Shoei avant découpe des ouvertures au laser.

des casques, chaque fabricant ayant son savoir-faire ; des casques sans carbone comme le Shoei NXR2 (1350 g annoncés en taille M, 1 415 g vérifiés avec Pinlock et cache-nez) peuvent aussi être aussi légers que des 100 % carbone, mais une conception 100 % carbone augmente le niveau de bruit et le prix !

Dans le détail

Les fabricants présents sur nos marchés obéissent tous aux mêmes normes, certains les passent probablement de justesse, d'autres excèdent largement les standards (voir « Identifier les casques les plus protecteurs ? »). Mais un casque ne se

La qualité des mousses de confort (ici Arai) et la douceur des tissus est un autre détail qui différencie les casques.



résume cependant pas aux matériaux utilisés pour sa coque, sa masse affichée, sa norme d'homologation, son prix de vente, la différence se fait sur de nombreux autres aspects, à commencer par la sophistication du design, l'aérodynamique (les tests en soufflerie coûtent cher), l'efficacité de la ventilation et de l'extraction d'air, le contrôle de la buée, l'insonorisation, la technicité des mousses de confort intérieures, la qualité des tissus utilisés pour le revêtement intérieur, la facilité de démontage et de remontage des composants, les détails comme l'ergonomie des systèmes de démontage de l'écran, la qualité du traitement antibuée de ce dernier, l'ergonomie du système de manipulation de la mentonnière, l'intégration des systèmes de communication...

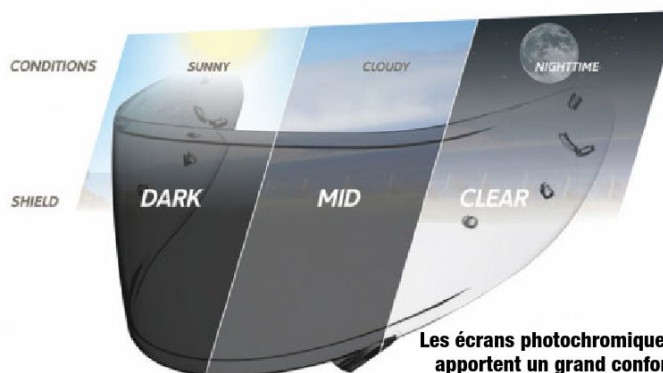
Car contrairement l'idée reçue largement diffusée, en l'absence d'accident, les casques n'ont pas de durée de vie : c'est le vieillissement des tissus et des mousses de confort qui conditionnent leur durabilité ; à moins d'avoir été sérieusement maltraité, un casque n'est pas bon à jeter au bout de cinq ans (rajouter des garanties de 5, 7, voire 8 ans n'est d'ailleurs pas rare). L'investissement dans un modèle de qualité ne se fait donc pas à perte. Reste quand même à bien identifier l'usage que vous allez faire de votre prochain couvre-chef : les casques racing Arai RX7 V Evo et Shoei X SPR Pro sont moins confortables que (respectivement) les Arai Quantic et Shoei NXR2, cousins très sportifs mais plus civilisés grâce à des mousses de confort plus douillettes mais qui

sèchent moins vite en usage intensif (piste). Dans le segment « Adventure », certains modèles de casques dérivés de casques d'enduro sont très ouverts, aérés et bruyants quand d'autres sont plus routiers mais moins ventilés et moins adaptés à l'effort physique. D'ailleurs, si vous roulez en trail uniquement sur route, vous pouvez vous poser la question de savoir s'il est nécessaire d'utiliser un casque à visière qui augmente la prise au vent. Les intégraux touring à écran solaire rétractable sont pratiques mais plus lourds. Les modulables les mieux équipés dépassent souvent les 1700 g. Ce constat vaut pour l'ensemble de la production et des pratiques. Résister aux sirènes du marketing peut vous faire dépenser beaucoup moins pour un produit beaucoup plus adapté à votre usage ! ■

Le solaire

Les écrans solaires rétractables rajoutent du poids au casque et sont plutôt réservés aux casques GT et modulables. Sur les casques sportifs, on peut opter pour des écrans dits photochromiques qui se teintent automatiquement selon le rayonnement UV, de manière progressive et rapide (le retour au clair est plus lent). Seulement les nuages, la pluie et le brouillard amplifient les UV : l'écran peut donc ne laisser passer que 24 à 30 % de la lumière alors que la luminosité est faible et la visibilité, basse. Aussi, en tout début de soirée, l'écran peut rester légèrement teinté alors que la luminosité est déjà faible. Enfin, les conditions de température modifient les performances (en teinte et en rapidité). Transition, la marque la plus connue, propose des écrans recouverts d'un revêtement. Shoei développe une technologie alternative moins chère et plus durable dite Ti-Tech qui consiste à emprisonner un film en sandwich dans l'écran. Mais elle n'est pas encore disponible en Europe. La start-up italienne IRID Technology propose une technologie teintant l'écran du casque en 0,09 s à l'aide d'un film LCD activé par un capteur alimenté par énergie solaire (*voir Moto Revue n° 4172*). L'activation intervient via l'intensité lumineuse, l'assombrissement est plus fort mais non progressif. Aussi, cette technologie est intégrée à des écrans clairs ou déjà teinté selon la performance que l'on souhaite obtenir lorsque l'écran est activé : l'écran clair laisse passer 64 % de lumière et 20 % lorsqu'il est

Le système français Shaddows est innovant mais méconnu.



Les écrans photochromiques apportent un grand confort de conduite mais ne sont pas exempts de défauts.

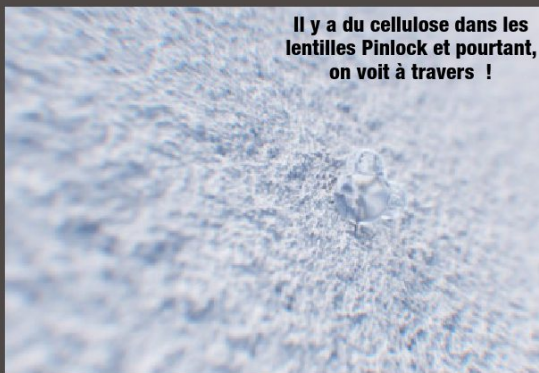
teinté. Si vous voulez l'équivalent de lunettes de soleil de catégorie 2 qui laissent passer 12 % de lumière, il faut un écran teinté qui laisse passer 38 % de la lumière. Pour obtenir la catégorie 3 (lunettes qui laissent passer 8 % de la lumière), la teinte de l'écran de base est forte (29 % de la lumière passe). Quant au prix, il est prohibitif (390 à 420 € chez Shark). Dans le même style, Shoei a sorti au Japon une E Dry Lense (*Moto Revue n° 4172*), une lentille

interne antibuée pour écran CXRF 2 (NXR2, X SPR Pro) commandée par une télécommande rechargeable, qui peut être teintée, claire ou automatique (selon la lumière visible). Ce genre de système est aussi proposé par la société française Shaddows pour certains écrans Shoei, Arai et HJC, mais sans pile ni batterie (250 €). Le niveau d'assombrissement (ici le plus foncé) est progressif et dépend du rayonnement infrarouge.

L'antibuée

Dans le passé, les traitements antibuée d'écran des casques intégraux étaient assurés par des traitements de l'écran côté intérieur, comme pour les masques de ski. Mais l'entreprise suédoise Pinlock a révolutionné le secteur en proposant des lentilles adaptées tous les écrans, une technologie quasi généralisée aujourd'hui. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, il ne s'agit pas d'un système de double vitrage mais d'une lentille sur laquelle est apposée un traitement à base de cellulose absorbant l'humidité : de la lentille d'entrée de gamme Pinlock 70 à la toute dernière Pinlock 200, les lentilles Pinlock résistent plus ou moins longtemps à l'humidité. Il en existe même des teintées et des photochromiques.

Il y a du cellulose dans les lentilles Pinlock et pourtant, on voit à travers !



L'intérieur du Nexx X Rally Pro est fait d'un assemblage subtil de tissus mesh et de mousses aux qualités différentes.

Les tendances

Sauf mention « poids vérifié », les poids indiqués sont ceux annoncés par le fabricant et s'entendent +/- 50 g. Quand la taille n'est pas précisée, il s'agit généralement de la plus petite coque.



Tucano Urbano Hyperlink

Construit en polycarbonate, ce premier intégral Tucano Urbano se présente sous la forme d'un modulable homologué P/J qui bénéficie d'une mentonnière amovible, démontable sans outils. Il est prédisposé pour utiliser un système de communication Bluetooth® Smartcom Midland.

Coque: polycarbonate thermoplastique
Fermeture: micrométrique. **Certifications:** P/J – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** -
Ecran solaire rétractable: oui.
Coloris: 3 coloris. **Tailles:** XS à XXL.
Poids: 1 650 g. **Garantie:** 2 ans.
Prix: 199,99 € (uni), 219,99 € (déco).
Contact: www.tucanourbano.com



Schuberth S3

Proposition Sport Touring de Schuberth, le S3 est un casque silencieux (85 db(A) à 100 km/h en roadster. Christophe Le Mao (Moto Station) l'a essayé. Sa conclusion : « C'est un très bon casque à vocation routière, grand tourisme même (...). Un intégral confortable au quotidien, efficace en aération et bien soigné côté insonorisation. Sa fabrication apparaît sérieuse et il semble endurant. »

Coque: fibres de verre ou carbone. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P – E22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120 XLT. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 3 unis, 6 décos. **Tailles:** XS à XXXL, 2 tailles de coque. **Poids:** 1 656 grammes vérifiés en taille S (version fibres). **Garantie:** 5 ans. **Prix:** à partir de 599 € (1 099 € en carbone, - 200 g).
Contact: www.schuberth.com

Leatt ADV 9.5 Carbone

Construit en carbone et fibre de verre, équipé d'un amortissement interne EPS/turbine 360 breveté, ce Leatt 9.5 Carbone est très protecteur, comme en attestent les rapports d'homologation complets publiés par Leatt. Le tarif est relativement contenu au regard des accessoires fournis et du programme de remplacement pendant 3 ans en cas d'accident. Notez que la marque propose un 8.5 en composite aussi protecteur, 220 € moins cher mais 70 g plus lourd.

Coque: Carbone / fibre de verre. **Fermeture:** magnétique Fidolock. **Certifications:** P / ECE 22.06 et DOT. **Accessoires fournis:** écran photochromique, masque off-road, Pinlock®. **Ecran solaire rétractable:** non. **Coloris:** carbone. **Tailles:** XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 490 g en taille M. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 879 €. **Contact:** www.int.leatt.com



Airoh Mathisse II

Construit en thermoplastique, le Airoh Mathisse II est le nouveau casque modulable à mentonnière réversible de la marque Airoh. Le mécanisme est amélioré et l'intérieur est hautement respirant. Ce casque bénéficie d'un écran solaire rétractable.

Coque: thermoplastique. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P/J – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** lentille Pinlock® 120 XLT. **Double écran solaire:** oui. **Coloris:** 4 unis, 8 décos. **Tailles:** XS à XXXL, 4 tailles de coque. **Poids:** 1 680 g (± 50 g, taille non précisée). **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 299,99 € (uni), 349,99 € (déco). **Contact:** www.airoh.com



Arai Quantic

Construit en fibre de verre, l'indémontable Arai Quantic est un casque routier, un peu sportif, très haut de gamme qui se caractérise par son « chaussant, son confort des mousses, son touché feutré et doux, et la délicate chaleur qui se dégage des mousses de joues », nous expliquait Christophe Le Mao (Moto Station) lors de son essai de la version 22.06. Cet intégral est certes onéreux mais bien fini et particulièrement durable.

Coque: fibre de verre composite. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Fermeture:** boucle double D. **Accessoires fournis:** Pinlock®, cache-nez, mentonnière amovible. **Ecran solaire rétractable:** non. **Coloris:** 4 unis, 13 décos. **Tailles:** XS à XL, **Poids:** 1 570 g vérifiés en taille XS. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** 749,95 € (uni), 849,95 € (déco). **Contact:** www.araihelmet.eu



2026

Roof Desmo 3 Carbone

Roof a révolutionné le marché du modulable avec son système breveté de mentonnière rotative à cames desmodromiques. Cette nouvelle version carbone / fibre se caractérise par un poids réduit dû notamment à l'absence de double écran solaire, Roof préférant offrir un écran photochromique en série.

Coque: fibre de carbone et fibre de verre. **Fermeture:** micrométrique.

Certifications: P/J – ECE 22.06.

Accessoires fournis: écran photochromique de série.

Ecran solaire rétractable: non.

Coloris: carbone brillant ou mat.

Tailles: XS à XXL. **Poids:** 1 570 g en taille M. **Garantie:** 7 ans. **Prix:** 649 €

Contact: www.roof.fr



Shot Trek Max Vision

La marque française d'équipement off-road Shot pense aux trailistes avec ce joli casque Adventure Trek qui se caractérise par son écran solaire rétractable, son poids relativement contenu et son tarif accessible. Notez que l'intérieur est démontable et lavable et que ce casque est prévu pour recevoir un système de communication.

Coque: thermoplastique. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** bavette anti-vent, Pinlock® 70. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 4. **Tailles:** XS à XXL, 1 taille de coque, 2 tailles d'amortisseur. **Poids:** 1 550 g. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 179,99 €. **Contact:** www.shotracegear.com



SENA PHANTOM ANC

L'intégral Sena Phantom reçoit un intérieur complètement redessiné pour accompagner l'arrivée du système de réduction de bruit actif (ANC), très performant selon ceux qui l'ont essayé (nous en détenons à la rédaction). Homologué ECE 22.06, cet intégral en fibre de verre embarque donc un système de communication haut de gamme parfaitement intégré avec la réduction de bruit active de la maison coréenne (- 20 dB), mais aussi un écran pare-soleil rétractable et des leds avant et arrière pour améliorer la visibilité. Nous vous en reparlerons très vite.

Coque: fibre de verre. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P - ECE 22.06.

Accessoires fournis: Pinlock®. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** blanc ou noir. **Tailles:** S à XXL. **Poids:** 1 720 g en taille M. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 549 €. **Contact:** www.sena.com

Shoei Neotec 3

Véritable référence, le modulable haut de gamme Shoei en fibres est un des best-sellers du segment, en cours de déploiement au sein de la Gendarmerie nationale. Il se caractérise par sa qualité de fabrication et sa durabilité. Selon Christophe Le Mao (Moto Station) qui l'a essayé, « Shoei a bien travaillé son nouveau produit. Bien que le Neotec soit un casque ouvrable, il donne l'impression d'être un véritable intégral en ordre de marche. Sécurisant ! La polyvalence est donc au rendez-vous, ce nouveau heaume assurant beaucoup de confort dans nombre de situations, quelle que soit la configuration adoptée ».

Coque: fibres de verre et fibres organiques.

Fermeture: micrométrique. **Certifications:** P/J - ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock®, cache-nez, bavette anti-vent. **Ecran solaire rétractable:** oui.

Coloris: 8 unis, 11 décos. **Tailles:** XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 700 g en M. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** 669 € (uni), 769 € (déco). **Contact:** www.shoei-europe.com



AGV K7

La déclinaison de ce casque intégral AGV sport tourisme en trois tailles de calotte et 4 tailles d'EPS permet à la marque italienne de proposer un intégral compact et relativement léger, malgré la présence d'un écran solaire rétractable (1 450 g en petite taille). En outre, le profil de protection de la clavicle conçu par AGV, réduit considérablement le risque de lésions de celle-ci en cas d'impact.

Coque: fibre composite. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Fermeture:** boucle 2D. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 5 unis, 11 décos.

Tailles: XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 450 g en taille S. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** 479 € (uni), 579 € (déco). **Contact:** www.agv.com



AGV Pista GP RR Panthera

Le Pista GP RR à coque 100 % fibre de carbone est utilisé par les pilotes de la marque en MotoGP. Son intérieur dit « 360° Adaptive Fit » permet de le personnaliser complètement à la tête. Son tarif de 1 815 € dans cette déco en série limitée à 2 000 exemplaires « Panthera » fait de lui le casque 22.06 le plus cher du marché.

Coque: 100 % carbone. **Fermeture:** boucle 2D
Certifications: P E22.06 – FIM 1.

Accessoires fournis: écran fumé foncé, Pinlock®. **Double écran solaire:** non.

Coloris: uni, déco, séries limitées.

Tailles: XS à XXL, tailles de coques NC.

Poids annoncé: 1 450 g en taille M.

Garantie: jusqu'à 5 ans. **Prix public conseillé:**

1 815 € (série limitée), 1 430 € (uni), 1 540 € (déco). **Contact:** www.agv.com



HJC RPHA 60

Nouveauté 2025, le RPHA 60 est un casque Adventure Touring haut de gamme en fibres de verre, fibres de carbone et fibres organiques, un composite qui offre de véritables avantages en termes d'absorption, de résistance et de poids. Il bénéficie en outre d'un écran solaire rétractable, d'une fermeture par boucle double D et d'une préparation pour recevoir un système Bluetooth® SmarHJC de seconde génération.

Coque: fibres PIM Evo. **Fermeture:** boucle double D

Certifications: P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120, cache-nez et bavette anti-remous.

Double écran solaire: oui. **Coloris:** unis, decos.

Tailles: XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 600 g en taille S. **Garantie:** 5 ans. **Prix public conseillé:** 499,90 € (uni), 599,90 € (déco).

Contact: www.hjchelmets.eu

Airoh Matryx

Casque routier sportif en carbone et fibres de verre (version présentée), le Airoh Matryx est lauréat 2024 d'un prix de design reconnu dans le monde entier, le iF Design Award.

Au-delà de ça, il est testé en soufflerie, bénéficie d'un système de retrait rapide des joues et peut recevoir un intercom Airoh et dispose d'un espace dédié pour la batterie ménagé à l'intérieur du casque.

Coque: HPC (fibres et carbone) ou full carbone. **Fermeture:** boucle double D.

Certifications: P – ECE 22.06.

Accessoires fournis: Deux bavettes anti-remous (été et hiver), Pinlock® 120 XLT, cache-nez amovible.

Double écran solaire: oui.

Coloris: unis, déco, carbone.

Tailles: XS à XXXL, 2 tailles de coques.

Poids: 1 500 g – 1 420 g en full carbone.

Garantie: 2 ans. **Prix:** à partir de 369,99 €.

Contact: www.airoh.com



HJC RPHA 72 Carbone

Si le RPHA 72 est qualifié de « carbone », sa coque est composée d'un mélange de fibres de verre, fibres de carbone et fibres organiques, un composite, donc, qui lui permet quand même d'afficher 1 375 g en taille M malgré la présence d'un écran pare-soleil rétractable. Pas mal pour un casque GT ! Ce casque bénéficie d'une préparation pour recevoir un système Bluetooth® SmarHJC 21B (219,90 €) ou Mesh 50B (349,90 €).

Coque: fibres PIM Evo. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120, cache-nez et bavette anti-remous. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** unis, 2 decos. **Tailles:** XXS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 375 g en taille M. **Garantie:** 5 à 7 ans. **Prix:** 559,90 € (uni), 599,90 € (déco). **Contact:** www.hjchelmets.eu



Cardo Beyond GTS

Construit en carbone, l'intégral Cardo Beyond GTS embarque un système de communication de casque dernier cri doublé d'un système de réduction active du bruit, d'un feu de position / stop, d'un système de détection d'accidents et d'une batterie amovible de 2000 mAh. Il détecte quand il est porté et sinon, il se met en veille. Le tarifs est en rapport (dispo à l'été 2026).

Coque: carbone composite. **Fermeture:** boucle 2D. **Certifications:** ECE 22.06 & DOT. **Accessoires fournis:** Pinlock® 200. Système de communication et réduction de bruit intégré. **Double écran solaire:** oui. **Coloris:** noir. **Tailles:** XS à XXL, 4 tailles de coque. **Poids:** 1 520 g. **Garantie:** 5 ans. **Prix public conseillé:** 1 199 €.

Contact: www.cardosystems.com

Shoei NXR2

De par son poids réduit, son confort intérieur, son relatif silence et sa robustesse dans le temps, le Shoei NXR2 est une référence du segment. Il s'adapte aussi bien à la piste qu'au tourisme, en passant par le quotidien et reste plutôt bon marché, surtout lorsqu'il est en promotion. Une valeur sûre !

Coque: fibre de verre / composite AIM
Fermeture: double D. **Certifications:** ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock®.
Ecran solaire rétractable: non. **Coloris:** unis, déco, réplique. **Tailles:** XXS à XXXL, 5 tailles de coque. **Poids:** 1 415 g vérifiés en taille M avec Pinlock® et cache-nez. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** 479 à 599 €. **Contact:** www.shoei-europe.com



Shoei X SPR Pro 02

Il aura suffi d'un système de verrouillage de l'écran plus développé et d'un petit renfort positionné à l'arrière de la coque pour passer le X SPR Pro 2206 /FIM1 (qui reste au catalogue) à la norme FIM 2. Le tarif et le poids restent plutôt réduits par rapport à la concurrence, de quoi rendre presque accessible ce casque racing presque aussi confortable au quotidien qu'un NXR2 !

Coque: composite AIM+. **Certifications:** P - E22.06 - FIM 2. **Accessoires fournis:** Pinlock®. **Ecran solaire rétractable:** non. **Coloris:** blanc ou noir mat. **Tailles:** XS à XXL, 4 tailles de coque. **Poids:** 1 450 g en taille M. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** 859 €. **Contact:** www.shoei-europe.com



Schuberth C5 ANC

Avec 85 dB(A) revendiqués à 100 km/h sur un roadster, le casque modulable en fibres Schuberth C5 est déjà l'un des plus silencieux du marché. Mais les équipes du fabricant teuton se sont associées à Cardo pour développer une technologie de réduction de bruit active sur ce modèle et proposer cet Active Noise Cancelling à l'efficacité réelle (nous l'avons essayé à Milan). Notez que le système intercom / ANC est optionnel et rend le prix final conséquent, même s'il n'est pas beaucoup plus cher qu'un intercom mesh adaptable.

Coque: fibres composite. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P/J - ECE 22.06. **Accessoires fournis:** -. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** noir mat, blanc, gris. **Tailles:** XS à XXL, 2 tailles de coque. **Poids:** 1 660 g sans intercom. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** casque : 799 €, ANC : 529 €. **Contact:** www.schuberth.com



LS2 Challenger II FF817

Complètement remanié pour 2026, l'intégral fibre Touring phare de LS2 voit son aérodynamisme retravaillé (nouvel aileron) et son champ de vision élargi. Le prix reste très compétitif pour un casque en fibres équipé d'un écran solaire rétractable et d'un Pinlock® 120.

Coque: fibre de verre. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P - ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 4 unis et 9 décos. **Tailles:** XXS à XXXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 500 g. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 329 € (uni), 359 € (déco). **Contact:** www.ls2helmets.com



Naca Le Castellet

Les casques français Naca, dont nous vous avons parlé dans les pages précédentes, sont fabriqués selon un procédé breveté sans équivalent dans la production. Entièrement personnalisables, ils se caractérisent par un gabarit franchement réduit et un poids plume (1 064 g vérifiés en taille M mais ECE 22.05). Bertrand Gold a essayé et il partage son expérience : « En levant les yeux, on constate que la matière ne déborde que très peu de notre visage, libérant franchement le champ de vision. À ceci s'associe la légèreté du casque. L'expérience est d'abord troublante avant de devenir addictive. » Tout est dit !

Coque: nid d'abeille carbone / nomex. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P - ECE 22.06. **Accessoires fournis:** écran teinté. **Ecran solaire rétractable:** non. **Coloris:** à la demande. **Tailles:** XS à XXL. **Poids:** 1 190 g (22.06). **Garantie:** 6 ans. **Prix:** 1 190 €. **Contact:** www.nacahelmet.com



Kenny Extreme

Construit en thermoplastique, ce casque trail Kenny Extreme bénéficie d'un double écran solaire et d'un intérieur entièrement démontable. 5 coloris sont proposés pour un tarif particulièrement doux.

Coque: thermoplastique injecté. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P - ECE 22.06. **Accessoires fournis:** -. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 5 décos. **Tailles:** XS à XXL, 2 tailles de coque. **Poids:** 1 500 g en taille M. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 179,95 €. **Contact:** www.kenny-racing.com





SENA OUTLANDER

De plus en plus présent dans le domaine du casque depuis qu'elle possède sa propre usine, la marque coréenne lance en 2026 son premier casque Adventure en fibre de verre. Homologué ECE 22.06, cet intégral embarque un système de communication haut de gamme parfaitement intégré avec intercom Mesh 3.0 (mais pas de réduction de bruit ANC), alimenté par une batterie de 1000 mAh offrant jusqu'à 20 h d'autonomie.

Dispo: été 2026.

Coque: fibre de verre. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P ECE 22.06. **Accessoires fournis:** -, **Écran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** blanc ou noir. **Tailles:** S à XXL. **Poids:** NC. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 549 €. **Contact:** www.sena.com



Shark Aeron GP FIM 2

Comme sur la version FIM1, la coque du Shark Aeron GP FIM2 reste composée à 80 % de carbone et 10 % d'aramide. Le casque de Johann Zarco (et de Bertrand Gold) reste reconnaissable entre tous avec son spoiler à volets adaptatifs. Le poids annoncé passe de 1 410 g à 1 480 g pour la première taille de calotte. La coque reste composée à 80 % de carbone et 10 % d'aramide, et le Shark Aeron GP est toujours reconnaissable entre tous avec son spoiler doté de volets adaptatifs. Le poids annoncé passe de 1 410 g à 1 480 g pour la première taille de calotte.

Coque: 80 % carbone, 20 % aramide. **Fermeture:** boucle 2 D. **Certifications:** P – E22.06 – FIM 2. **Accessoires fournis:** sac de transport, écran fumé foncé, 5 tear-offs, 2 masque antibuée, 5 filtres anti-pollution, 1 planche de stickers. **Écran solaire rétractable:** non. **Coloris:** uni, décors, réplique. **Tailles:** XS à XXL, 2 tailles de coque. **Poids:** 1 480 g pour la première taille de calotte. **Garantie:** 5 ans. **Prix:** à partir de 1 119,99 €. **Contact:** www.shark-helmets.com

Icon Threshold

Fabriquée en fibre de verre, le nouveau casque modulable Icon Threshold se caractérise par ses lignes agressives caractéristiques de la marque US et certaines décors très originales. Il est homologué intégral uniquement.

Coque: fibre de verre.

Certifications: P - ECE 22.06 & DOT. **Fermeture:** NC. **Accessoires**

fournis: écran teinté. **Écran solaire rétractable:** oui.

Coloris: 3 unis, 3 décors. **Tailles:** XS à XXXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 700 g en taille M. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 379 € (uni), 395 € (déco). **Contact:** www.rideicon.com



Alpinestars Supertech R10

Construit en carbone, fibre de verre et aramide, l'intégral racing Supertech R10 utilisé en MotoGP a demandé à Alpinestars 10 ans de développement. Son système d'amortissement intérieur est étudié pour mieux absorber les accélérations rotationnelles. Un spoiler racing est livré avec le casque.

Coque: carbone, aramide, fibre de verre.

Fermeture: double D. **Certifications:**

P E22.06 / FIM. **Accessoires fournis:** écran clair, écran fumé, Pinlock®, tear-offs, déflecteur de souffle, sac à casque. **Double écran solaire:** non.

Coloris: 2 unis, 10 décors, 4 réplique.

Tailles: XS à XXL, 4 tailles de coque.

Poids: 1 540 g en taille M. **Garantie:** 2 ans.

Prix: 999,95 € (uni), 1 199,95 € (déco), 1 349,95 € (réplique).

Contact: www.alpinestars.com



Nexx X Rally Pro

Construit en fibres de carbone et fibres de verre (5 %), le nouveau Nexx X Rally Pro est un casque adventure « 80 % off-road », prévu pour être utilisé avec un masque même s'il comporte de nombreux aspects pratiques (il s'utilise avec ou sans écran, avec ou sans visière, plusieurs accessoires sont offerts).

Ce casque existe en version FIM 2 pour le rallye. Il existe aussi une version fibre X Rally en fibres (+ 150 g, 499 €).

Coque: fibre de carbone (95 %) et fibre de verre.

Fermeture: boucle double D. **Certifications:** P – E22.06

(existe en FIM 2). **Accessoires fournis:** écran photochromique, Pinlock® 200, support de camera. **Écran solaire rétractable:** non. **Coloris:** uni, 3 décors, version FIM 2. **Tailles:** XS à XXXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 560 g

vérfiées en taille M (configuration avec écran, Pinlock® et visière). **Garantie:** 5 ans. **Prix:** de 699,99 € à 899,99 € (FIM 2). **Contact:** www.nexx-helmets.com



Zyon

Toute nouvelle marque (espagnole) sur le segment du casque, Zyon développe actuellement ce casque modulable haut de gamme en fibre composite dont l'originalité principale est d'embarquer un système performant de filtration de l'air. Il est aussi équipé d'un système de communication intégré et d'un feu arrière. Arrivée sur le marché de la première série (limité à 3 000 exemplaires): fin 2026.

Coque: fibres composite. **Fermeture:** NC.

Certifications: P/J – ECE 22.06.

Accessoires fournis: système de communication intégrée. **Écran solaire rétractable:** oui.

Coloris: noir / blanc. **Tailles:** NC. **Poids:** NC.

Garantie: NC. **Prix:** NC (pré-reservation 30 €).

Contact: www.zyonhelmets.com



LS2



X-MASTER

EXPLOREZ VOS LIMITES

VESTE & PANTALON

 **shelrex** Plus





Roof R0200S Carbone

Avec 1 130 g annoncé (taille non précisée), l'intégral sportif français Roof R0200S Carbone en fibres de carbone et fibres de verre est 60 g plus léger que le Naca Le Castellet mais coûte 2 fois moins cher ! Le casque intégral 22.06 garanti 7 ans le plus léger du marché est livré avec un écran solaire additionnel, une lentille Pinlock® et coûte moins de 500 €. Le vente se fait uniquement en ligne.
Coque: fibre de carbone et fibre de verre.
Fermeture: boucle double D. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** spoiler carbone, écran solaire, Pinlock®, sac à dos.
Ecran solaire rétractable: non. **Coloris:** noir, noir rouge, noir jaune. **Tailles:** XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 130 g. **Garantie:** 7 ans. **Prix:** 499 €. **Contact:** www.roof.fr

Scorpion Exo 1500 Air

Plus accessible que la version carbone, la version fibre de l'intégral Touring haut de gamme Scorpion a été redessinée et bénéficie de nombreuses améliorations pratiques, comme le réglage de l'écran solaire interne sur deux positions de hauteur tout en conservant bien sûr le système Airfit de gonflage des joues.
Coque: fibres. **Fermeture:** micrométrique. **Certifications:** P/J / E22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 70, cache-nez.
Ecran solaire rétractable: oui. **Coloris:** 3 unis, 13 décos.
Tailles: XS à XXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1 550 g.
Garantie: 5 ans. **Prix:** 319,90 € (uni), 369,99 € (déco).
Contact: www.scorpionexo.com



All One Nardo

Construit en polycarbonate léger, le All One Nardo est homologué P/J. Son écran anti-rayures est prévu pour accueillir un film Pinlock® 70 Max-V (non inclus) et il dispose d'un écran solaire rétractable. Deux coloris unis sont proposés : noir mat et gris Nardo. **Coque:** polycarbonate. **Fermeture:** boucle micrométrique. **Certifications:** P/J / E22.06.
Accessoires fournis: -. **Double écran solaire:** oui. **Coloris:** noir mat / gris Nardo. **Tailles:** XS à XXL, 2 tailles de coques (XS/M – L/XXL). **Poids:** 1 600 g en taille M. **Garantie:** 5 ans. **Prix public conseillé:** 109,99 €. **Contact:** www.dafy-moto.com

LS2 Dragon FF807

Cet intégral sportif LS2 positionné sous les 500 € se caractérise par sa coque 100 % fibres de carbone, son gros spoiler sportif et sa jugulaire à double D. Il sait néanmoins rester pratique avec son écran solaire rétractable et son intérieur douillet et démontable.
Coque: 100 % fibres de carbone. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 120, écran fumé. **Ecran solaire rétractable:** oui.
Coloris: unis et décos. **Tailles:** XXS à XXXL, 3 tailles de coque. **Poids:** 1450 g. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 479 € (uni), 499 € (déco).
Contact: www.ls2helmets.com



Givi X 36

Grosse nouveauté Givi 2026, le X36 Flip Back est un casque modulable homologué jet et intégral, à mentonnière rotative à 180°. Originalité de ce modèle, il est disponible en carbone (photo), fibre de verre (379 à 389 €), ou technopolymères (matières plastiques, 279 à 289 €).
Coque: carbone. **Certifications:** P/J - ECE 22.06.
Fermeture: micrométrique. **Accessoires fournis:** Pinlock®, deuxième écran fumé, déflecteur anti-vent. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** uni ou déco. **Tailles:** XS à XXL. **Poids:** 1 590 g. **Garantie:** 2 ans. **Prix:** 479 € (uni), 489 € (déco). **Contact:** www.givi.fr



Shark Skwal Cup

Réplique accessible financièrement de l'Aeron GP, le Skwal Cup est un casque sportif, en matières plastiques, qui bénéficie d'un spoiler développé en soufflerie, mais aussi d'une boucle 2D. Son poids reste plutôt contenu, sachant qu'il est équipé d'un écran solaire rétractable.
Coque: polycarbonate Lexan. **Fermeture:** boucle double D. **Certifications:** P – ECE 22.06. **Accessoires fournis:** Pinlock® 70, écran fumé. **Ecran solaire rétractable:** oui. **Coloris:** 12 coloris. **Tailles:** XS à XXL, 2 tailles de coque. **Poids:** 1 580 g pour la première taille de coque.
Garantie: 2 ans. **Prix:** 269,99 € (uni), 339,99 € (déco).
Contact: www.shark-helmets.com



GS27
Moto

PRÉPAREZ VOTRE CHAÎNE

DOMINEZ LA ROUTE



- > GAIN DE PUISSANCE MAXIMAL
- > POUVOIR ANTIFRICTION RENFORCÉ
- > TECHNOLOGIE GRAPHÈNE

Fabrication française Depuis 1968

Retrouvez tous nos produits sur [GS27.com](https://www.gs27.com)
et en magasins spécialisés



Veillez à toujours suivre les informations figurant sur l'étiquette du produit.





Grand Prix de Thaïlande

Poker menteur

Le silence a couvert le vacarme annoncé. Alors que le paddock s'attendait à une avalanche de communiqués pendant le week-end du Grand Prix de Thaïlande, rien, ou presque, n'a filtré. Pourtant, en coulisses, l'essentiel est acté : les principales figures du plateau ont déjà scellé leur avenir, à l'image de Marco Bezzecchi, vainqueur de ce premier GP.

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



La course sprint aura été de toute beauté, notamment grâce à ce duel qui a opposé plusieurs tours durant Marc Márquez (n° 93) à Pedro Acosta (n° 37), duel remporté par l'officiel KTM par décision des arbitres...

Les contrats sont prêts, les poignées de main échangées. Mais les signatures restent confinées dans les tiroirs. Cette retenue n'a rien d'un hasard. Elle s'inscrit dans un contexte politique explosif. Depuis l'annonce du rachat de Dorna Sports par Liberty Media pour 4 milliards de dollars, les constructeurs réunis au sein du MSMA ont décidé de hausser le ton. À l'heure de négocier le prochain bail qui les liera au promoteur de 2027 à 2031, ils réclament une part plus importante des revenus générés par un championnat dont la valeur n'a jamais été aussi élevée. Cette montée en tension explique en grande partie le silence observé à Buriram. Fabio Quartararo, Pedro Acosta, Jorge Martin, Francesco Bagnaia et Alex Márquez ont pourtant tous arrêté leur choix pour la saison prochaine. Mais aucune officialisation n'a été faite. Ce mutisme est stratégique. « Tant qu'aucun contrat n'est rendu public, on conserve un levier dans la discussion », glisse un représentant d'un constructeur européen. Dans un bras de fer, chaque élément de communication peut devenir une arme. Annoncer aujourd'hui des transferts majeurs reviendrait à montrer que, quoi qu'il arrive, les marques restent pleinement engagées.

Quartararo fait profil bas

Alors qu'il est désormais de coutume que tous les pilotes défilent en salle de presse après les essais et les courses, aucun représentant Yamaha ne s'est présenté devant les journalistes à l'arrivée du Grand Prix de Thaïlande. C'est Paolo Pavesio qui s'est pointé pour dire combien c'était difficile pour les siens d'accepter la situation du moment. Le nouveau V4 est loin du compte, et il n'y a pas à grand-chose à espérer de mieux avant le mois de mai... Meilleur pilote Yamaha, Fabio Quartararo a franchi la ligne d'arrivée en quatorzième position à 30 secondes. La veille, il s'était classé seizième du sprint. La place qu'il occupait sur la grille de départ. Depuis les tests de Sepang, le Niçois a compris qu'il allait devoir ronger son frein toute l'année. « Depuis la version du mois de septembre, la moto est restée la même, déplore-t-il. Il n'y a pas d'ambition à avoir cette saison. Il n'y a pas d'objectif, si ce n'est de toujours faire le maximum et de ne pas se blesser. » Durant les tests de Buriram, Quartararo s'est encore montré très agacé. Une attitude qu'il dit vouloir corriger cette année pour devenir un meilleur pilote. « Je le sais, je dois grandir par rapport à ça, en tant que pilote mais aussi en tant qu'athlète, pour éviter des choses qui ne doivent pas se faire. Je les regrette,

Je ne sais même pas comment l'expliquer. Quand on est vraiment à bout, il y a des choses qu'on ne peut pas contrôler. Je dois essayer de mieux réagir, pour les autres dans le box mais aussi pour moi, pour ma santé mentale. Maintenant, la moto est trop importante pour pouvoir faire des résultats tout seul. Si on n'a pas le matériel pour se battre, ça peut difficilement se jouer ailleurs. »



GP de Thaïlande

Bezzecchi vainqueur, Acosta leader

Pour la première fois depuis le Grand Prix d'Europe 2020, aucune Ducati n'a intégré le top 5. Et il faut remonter à Aragon 2021 pour retrouver une course sans une Desmosedici sur le podium. À Borgo Panigale, l'alerte est sérieuse. Le contraste est saisissant avec l'ouverture 2025 en Thaïlande, dominée par les frères Márquez. Cette année, aucun des deux n'a vu le drapeau à damier : chute pour Alex, abandon pour Marc à cause d'une jante arrière endommagée sur un vibreur. La veille, pourtant, le champion du monde s'était battu pour la victoire face à Pedro Acosta, avant de prendre une pénalité pour un dépassement jugé trop musclé. « On avait déjà senti qu'Aprilia revenait fort en fin de saison dernière, admet Tardozi. Là, ils ont confirmé. À nous de nous remettre au travail. » Car au-delà du double podium d'Acosta qui, grâce à son talent, devient le premier pilote KTM leader du championnat MotoGP, le véritable fait marquant de ce premier week-end de course vient de Noale. La RS-GP, qui avait conclu 2025 par trois succès consécutifs, a repris en 2026 comme elle avait terminé : fort. Très fort. Quatre motos dans le top 5, une démonstration collective qui tranche avec le passé, où Aprilia dépendait davantage d'un leader unique. « Ce qui me rend le plus fier, c'est que nos quatre pilotes ont été performants, souligne Massimo Rivola. Bezzecchi a survolé la course du dimanche, Martín a impressionné malgré une préparation tronquée, Fernández a serré les dents avec une épaule douloureuse, et Ogura a osé des dépassements incroyables après un mauvais départ. » Tout n'a pas été parfait. La chute de Bezzecchi en sprint, alors qu'il partait en pole, est resté en travers de la gorge du patron du service course

Aprilia. « Quand on peut tout gagner, il faut le faire », martèle Rivola. Mais l'Italien refuse d'accabler son pilote : « Il savait déjà qu'il avait commis une erreur. Dans ces moments-là, il faut soutenir. » Rivola garde néanmoins la tête froide. « Ce n'est que la première course. Marc sera là, Acosta aussi. » Mais une tendance se dessine : depuis la mi-2025, la RS-GP a gagné en constance et en polyvalence, tout en conservant sa vitesse naturelle en courbe rapide.



C'est pour ce contact imaginaire entre les deux pilotes que Marquez (à droite) a dû rendre une place à Acosta, finalement déclaré vainqueur lors de la course sprint.



La sanction sera plus dure le lendemain : victime d'un choc avec un vibreur, Marquez sera contraint à l'abandon.



Fabio Di Giannantonio aura été le meilleur pilote Ducati du week-end, loin des Aprilia, intouchables en Thaïlande.

En gardant ces accords confidentiels, elles entretiennent l'idée qu'elles disposent d'options, voire qu'elles pourraient revoir leur position si leurs revendications n'étaient pas entendues. La seule entorse à cette discipline collective est venue d'Aprilia avec la prolongation de Marco Bezzecchi. Sportivement, le choix ne surprend personne. Mais politiquement, le timing a suscité quelques crispations. En interne, Massimo Rivola aurait reconnu que l'annonce intervenait à un moment délicat, alors que l'unité des constructeurs constitue précisément leur principale force dans la négociation. Les griefs des marques dépassent la simple question du partage des bénéfices. Elles estiment que leur contribution à la valorisation du championnat n'est pas suffisamment reconnue. Investissements techniques massifs, développement continu, engagement marketing croissant : le coût d'une présence en MotoGP se situe aujourd'hui entre

MOTO2

Revoilà Gonzalez

Thomas Lüthi a été le premier à saluer la victoire de son vice-champion du monde. Encore ému par le succès acquis quelques minutes plus tôt par David Almansa, l'ancien pilote suisse, aujourd'hui responsable de l'équipe Liqui Moly Dynavolt Intact GP, n'a évidemment pas manqué de souligner la résilience de Manuel Gonzalez qui n'avait plus gagné depuis le mois de juin et le Grand Prix d'Italie. Battu sur le fil l'année dernière par Diogo Moreira après avoir longtemps mené le championnat du monde Moto2, l'Espagnol a réussi à digérer sa douloureuse déception pour attaquer 2026 sur les chapeaux de roue. « On disait de lui qu'il n'avait pas supporté la pression et que sa défaite lui avait coupé les jambes, rappelle Lüthi. Manuel a prouvé aujourd'hui qu'il pouvait rebondir. Il a fait de sa défaite de l'an dernier une source de motivation pour revenir encore plus fort cette année. » Remporter le Grand Prix de Thaïlande comme il avait réussi à le faire l'an dernier n'a tout de même pas été simple. Avec deux drapeaux rouges et une course finalement réduite à sept tours, cette première épreuve a mis les nerfs des pilotes à rude épreuve. Seulement quatrième sur la grille, en difficulté aux essais avec les réglages de sa machine, Manuel Gonzalez s'est bien repris pour aller chercher sa cinquième victoire en Grands Prix. Remporter ce titre qui lui a filé l'an dernier entre les doigts ne sera pas pour autant une simple formalité. Plusieurs pilotes semblent désormais en mesure de briger eux aussi la couronne, comme Daniel Holgado, auteur de la pole et troisième sous le drapeau à damier, Izan Guevara qui a repris des couleurs avec le team Pramac, ou encore David Alonso qui, à Buriram, a été malheureusement pris dans un accrochage qui aurait pu avoir de terribles conséquences.



Pas de pénalité cette fois (et c'est heureux) quoi que l'action n'était pas moins engagée, et encore un très beau duel entre Acosta et Martin (n° 89), de retour pour de bon aux affaires.



Zarco veut gérer ses émotions

Si la Honda RC213V a progressé, Johann Zarco est encore loin d'en exploiter le plein potentiel. Le pilote LCR l'avoue : « Si on la pilote bien, cette moto peut correctement tourner. Mais je n'arrive pas à toucher cette zone-là. C'est encore trop d'effort. On n'a pas encore les réglages et l'équilibre qui me permettraient de mieux l'utiliser. J'aimerais que les chronos descendent vraiment. Mais actuellement ça ne le fait pas, alors il faut que je reste calme, qu'on travaille sur ce qu'on peut... Il ne faut pas trop se comparer avec les mecs de devant, pour ne pas se perdre en chemin. » Dans le top dix à l'arrivée du sprint et onzième sous le drapeau à damier dimanche après-midi, Johann a quitté la Thaïlande avec onze points dans la musette. Deuxième pilote Honda derrière Marini, le Français explique que sa course a été marquée par une dégradation des gomme et une Honda qui réclame encore trop

d'énergie. « J'ai géré la course du mieux que je pouvais, dit-il. Je n'avais pas plus, je ne pouvais pas avoir plus. » Il pointe une chute des performances du pneu à la fin, mais relativise face aux déboires de la concurrence : « Mine de rien, ça a mieux tenu que Mir, qui a dû abandonner, ou même que Marc. Donc ça m'a permis de gagner des places. » L'avenir, il le sait, passe un travail minutieux avec son équipe. « C'est la clef, dit-il. Honda bosse dur pour nous fournir des améliorations, l'équilibre de la moto, c'est avec mon team que je dois le trouver. Il y a quatre pilotes Honda, mais chacun a son style et son gabarit. Tout se joue sur les détails et la patience. C'est là où je veux évoluer sur les deux années qui me restent à faire. Le talent de pilote est là, la motivation est là, la forme physique est là. C'est vraiment un contrôle d'émotions qui va faire que je ne perds pas patience. »

LE BILLET DE BEEFY

CHRISTOPHE BOURGUIGNON, DIRECTEUR TECHNIQUE DU TEAM LCR



Ça s'est resserré

Lors des tests de Buriram, une seconde seulement séparait les dix-huit pilotes les plus rapides. Il y a encore quelques années, ils étaient seulement six à tenir dans un tel écart. Nous sommes dans la dernière phase du règlement technique actuel, et tout le monde a optimisé son matériel. De notre côté, on avait déjà bien progressé l'an dernier sur la fin de saison. Honda n'a rien révolutionné cet hiver, mais la moto a continué à évoluer par petites touches. Le nouveau système de travail mis en place au HRC commence également à porter ses fruits, et côté pilotes l'expérience et les références acquises permet aussi

d'optimiser le potentiel de la moto. Évidemment, les autres aussi ont progressé. On voit qu'Aprilia a passé un nouveau cap avec son aéro qui permet certainement d'utiliser plus de couple moteur. En tout cas, la RS-GP a fait sensation en Thaïlande avec Bezzecchi, mais aussi Fernandez, Ogura et Martin qui n'a pas mis longtemps à faire des chronos pour son retour. KTM a aussi surpris à Buriram, mais là c'est plus difficile d'y voir clair avec un Acosta qui fait clairement partie de la catégorie des extraterrestres. Voilà qui nous promet en tout cas une belle saison.



Pecco Bagnaia signe deux 9^e places en Thaïlande. Pas la meilleure façon de débiter l'année pour le double champion du monde MotoGP 2022 et 2023.





Zarco qui mène le bal devant les pilotes Yamaha, mais reste en deçà du rythme des Honda officielles. Le bilan comptable n'est cependant pas mauvais.

30 et 40 millions d'euros par saison pour les structures européennes. Une somme conséquente, d'autant que certaines maisons mères traversent des périodes moins favorables. Les ventes du groupe Piaggio sont ainsi orientées à la baisse. Ducati observe avec attention la conjoncture du groupe VAG, dont elle dépend. KTM, de son côté, sait que le soutien de Bajaj Auto ne constitue pas un blanc-seing illimité. Face à ces fragilités, les géants japonais disposent de moyens financiers plus importants, avec des budgets souvent deux fois supérieurs. Le déséquilibre est réel et alimente les inquiétudes. À cela s'ajoute la multiplication des obligations promotionnelles. « On nous demande d'être présents aux lancements de saison, à Bangkok l'an dernier, à Kuala Lumpur cette année, avec pilotes et personnel, rappelle un responsable Ducati. Nos pilotes sont sollicités en permanence pour des opérations marketing. Tout cela représente du temps et de l'argent. Si la MotoGP a pris de la valeur, c'est aussi grâce à notre engagement. » Du côté du promoteur, on défend un autre point de vue. On souligne que la croissance du championnat repose sur un travail de long terme et que les équipes indépendantes bénéficient d'un soutien financier conséquent – environ 2,5 millions d'euros par pilote pour la location des motos – sans qu'aucune obligation contractuelle stricte ne l'impose. L'argument est simple : la discipline s'est structurée, professionnalisée et valorisée sous l'impulsion

MOTO3

un Espagnol peut en cacher un autre

Plus d'un tiers d'Espagnols composant le plateau Moto3, il est rare que la péninsule ibérique ne glisse pas l'un des siens sur le podium de la catégorie d'introduction. La première épreuve de la saison n'a pas échappé à la règle. Si un Argentin est monté sur la troisième marche, les deux premières ont été conquises, sans surprise, par deux Espagnols. Moins attendu, en revanche, fut le nom du vainqueur. Âgé de 20 ans, David Almansa n'avait effectivement encore jamais remporté un Grand Prix. Voilà qui est fait. Né le 22 janvier 2006, le Madrilène a rejoint cette année le team Liqui Moly Dynavolt Intact GP, après avoir été écarté de l'équipe Leopard. Il pilote désormais une KTM et tout va mieux pour lui. « Cela a tout changé, confirme celui qui avait remporté son premier titre à 13 ans avant de briller en Cuna de Campeones Moto5. J'ai trouvé une équipe à mon écoute et une moto

avec laquelle je me sens super bien. Je dois dire aussi que j'ai travaillé dur cet hiver pour pouvoir conserver ma place en Grands Prix. » Almansa confirme également les progrès qu'il avait laissé entrevoir sur la fin de saison 2025 avec ce premier podium en Malaisie. Passé par le Mondial Junior en 2022, Almansa est peut-être arrivé un peu tôt en Grands Prix. Les piges qu'il avait réalisées

en 2023 avec CFMoto Racing Prüstel GP puis Finetwork Intact GP n'avaient pas été faciles. Sa première saison complète avec le team Rivacold Snipers en 2024 non plus. Quelques points marqués mais aucun top dix... Malmené chez Leopard, David Almansa semble désormais paré pour se battre régulièrement aux avant-postes. Ne lui reste plus qu'à le confirmer.



Adelaïde, la patte Liberty

L'édition 2026 du Grand Prix d'Australie sera la dernière organisée sur le circuit de Phillip Island (photo). Annoncée par MotoGP Sports Entertainment Group, le nouveau nom donné à Dorna Sports par Liberty Media, la nouvelle a évidemment suscité de très nombreuses réactions. Plusieurs pilotes ont fait savoir leur tristesse de perdre l'un des tracés les plus mythiques du championnat. Mythique et singulier, mais aussi devenu trop dangereux et trop isolé aux yeux du promoteur du MotoGP. « Les contraintes logistiques et météorologiques étaient devenues compliquées, explique Carlos Ezpeleta. De plus sa capacité d'accueil n'était plus en phase avec ce qu'est devenu le MotoGP. » Après avoir envisagé d'organiser l'épreuve australienne sur le nouveau circuit The Bend, les responsables de MotoGP Sports Entertainment Group ont finalement opté pour une piste inédite qui sera tracée dans la ville d'Adelaïde, en reprenant grosso modo ce que fut le circuit historique emprunté un temps par la F1. Un circuit urbain qui, évidemment, répondra aux

exigences de sécurité du MotoGP. « C'est un défi énorme, reconnaît Ezpeleta. Il va falloir installer des tonnes de gravier et les enlever par la suite puisque ce ne sera pas un circuit permanent... » Une réponse à ceux qui imaginent pouvoir dupliquer ce modèle dans d'autres villes. « Adelaïde dispose de parcs qui permettent d'envisager une course, ce qui n'est pas le cas de nombreuses villes, poursuit Ezpeleta. Il ne faut donc pas imaginer que l'avenir passe par ce type d'épreuves, même si évidemment cela peut amener plus de public au MotoGP. Quoi qu'il en soit, l'idée pour l'avenir est de se rapprocher de lieux permettant d'attirer et d'accueillir davantage de public. C'est aussi pour cela que nous retournerons l'an prochain en Argentine sur le circuit historique de Buenos Aires qui a été entièrement rénové. » En Thaïlande, le directeur sportif du championnat a fait d'autres confidences aux journalistes présents. Rappelant qu'il n'y aura pas, à l'avenir, plus de 22 Grands Prix, le fils de Carmelo Ezpeleta a rappelé qu'il souhaitait revenir

à une ouverture au Qatar pour profiter, là encore, d'un circuit plus facile d'accès que celui de Buriram : « Le problème pour 2027, c'est que cela risque de nous faire commencer plus tard à cause des dates du ramadan. Et comme les constructeurs souhaitent réduire le nombre de journées de tests pour réduire les coûts, on ne sait pas encore comment sera organisé l'ouverture du championnat. » D'où l'idée de finir la saison fin novembre en Australie, ce qui laisserait par ailleurs plus de temps à la ville d'Adelaïde pour achever les travaux de son circuit. Ezpeleta affirme aussi ne pas vouloir toucher au nombre de courses des championnats Moto2 et Moto3. Il veut en revanche diminuer les coûts de ces deux catégories pour en relancer l'intérêt dans des championnats nationaux et faciliter la formation des jeunes pilotes. Concernant le bras de fer dans lequel le promoteur est engagé avec les constructeurs, Ezpeleta veut obtenir un salaire minimum pour les pilotes en échange de nouvelles compensations financières accordées aux équipes.



Joan Mir n'aura pas été récompensé de son excellente course, contraint à l'abandon par l'usure de ses pneumatiques.



Les deux Paolo en grande discussion, et Campinoti (à droite) boss du team Pramac de demander certainement à Pavesio (Yamaha usine) plus de performances.



de Dorna Sports. Certains observateurs voient dans la situation actuelle un écho à la crise traversée par la Formule 1 à la fin des années 1970, qui avait conduit à la signature des Accords Concorde en 1981. Ces derniers avaient permis aux écuries de bénéficier d'une part significative des profits générés par le championnat. « *En MotoGP, il n'existe même pas de prime pour un titre mondial, souligne un team manager. Introduire une récompense, ne serait-ce que pour le classement des équipes indépendantes, changerait la dynamique sportive et économique.* » Dans ce climat tendu, le marché des pilotes s'est paradoxalement emballé. Dès le mois de janvier, Alberto Puig a convaincu Fabio Quartararo de rejoindre Honda, poussant Yamaha à réagir en faisant des offres à Jorge Martin et Francesco Bagnaia. Plus vraiment en odeur de sainteté chez Aprilia, le premier a accepté la proposition de la marque aux trois diapasons, tandis que le second, évincé de chez Ducati par Pedro Acosta, a préféré rejoindre Marco Bezzecchi fort d'un contrat de quatre ans avec le constructeur de Noale. « *Il faut aller très vite pour s'adapter au marché, confie Albert Valera, l'agent de Martin et Acosta. Les constructeurs qui ont les moyens avancent les premiers. Si vous attendez, vous perdez vos opportunités.* » Ce dynamisme en coulisses contraste avec l'apparente inertie publique. En réalité, le paddock évolue dans une zone grise : tout le monde sait que les mouvements sont actés, mais personne ne veut être le premier à officialiser. Le silence est devenu un outil de négociation. Pour l'heure, Liberty Media observe sans intervenir directement, laissant la

Aprilia, leader de l'aéro

Impressionnante en Thaïlande, l'Aprilia RS-GP est clairement la moto qui a le plus progressé cet hiver. Parmi les évolutions qui ont permis à ses pilotes de franchir un nouveau cap, son aéro fait beaucoup parler. En MotoGP, la vitesse de pointe ne se résume plus à la cavalerie des moteurs. À 350 km/h, la puissance brute ne suffit pas : l'ennemi, c'est l'air. Un mur invisible qui freine, déstabilise et pénalise le moindre aspérité. Chez Aprilia, les ingénieurs de la RS-GP ont choisi d'attaquer le problème avec une idée aussi subtile qu'ingénieuse, rapidement surnommée en interne l'astuce du « coude-bouchon ». Le constat de départ est simple : une MotoGP doit évacuer l'air chaud généré par son moteur via des ouïes latérales. Or ces flux, en ressortant de manière désordonnée, créent des turbulences qui dégradent la pénétration dans l'air. À très haute vitesse, ces perturbations coûtent de précieux km/h, comme si la moto traînait un frein aérodynamique invisible. La parade imaginée par

l'équipe de Fabiano Sterlacchini consiste à utiliser le pilote lui-même comme élément actif du flux. Un conduit spécifique a été intégré au carénage, exactement à l'endroit où le coude vient se plaquer lorsque le pilote se recroqueville derrière la bulle en ligne droite. Bras rentré, le coude obstrue l'ouverture et modifie la pression interne du carénage : l'air extérieur s'écoule alors de manière plus propre le long de la machine, réduisant les turbulences et améliorant la

vitesse de pointe sans solliciter davantage le moteur. En virage, lorsque le pilote déhanche et ouvre l'angle, le conduit se libère naturellement, permettant à l'air de circuler de nouveau pour assurer le refroidissement. L'intelligence du système tient aussi au réglage : aucun dispositif actif, aucun mécanisme automatisé. Juste la physique, exploitée avec finesse, et le mouvement naturel du pilote transformé en interrupteur aérodynamique.





Au fond du peloton MotoGP pour cette première course, mais au milieu du peloton Yamaha, Toprak Razgatioglu va devoir ronger son frein.

Quand Lorenzo coache Viñales

C'est le tandem qui fait le plus jazzer en ce début d'année. « Ça s'est fait un peu par hasard, raconte Lorenzo. Quand j'étais pilote d'essai, il y a cinq ou six ans, je me souviens qu'il était pilote Yamaha et je l'avais suivi pendant quelques tours. Je lui avais donné quelques conseils par rapport à ce que j'avais vu en piste, et on avait commencé à discuter. Mais il n'y avait rien eu de plus pendant quatre ou cinq ans. Quand il a gagné à Austin avec Aprilia, en 2024, je l'ai félicité en story sur Instagram. Il m'a répondu, on s'est mis à discuter. Je sentais que je pouvais l'aider, aussi bien sur le plan de la technique que du mental. Au final, on a signé un accord au bout d'un an et demi et on s'est mis au travail. »

Jusqu'à quand tiendra cet attelage ? La question donne déjà lieu à des paris au sein du garage Tech3... « J'ai prévu de faire les cinq premiers Grands Prix à ses côtés, glisse Jorge qui travaille également avec Victor Cubeles, un jeune pilote de 15 ans engagé en European Talent Cup. On verra comment ça se passe. Je sais qu'on est deux forts caractères... Mais pour l'instant Maverick m'écoute et fait ce que je lui demande. On a une très bonne relation. Tant que c'est comme ça et que ça lui convient... » A 31 ans, père de deux petites filles, Maverick Viñales dit avoir choisi de

travailler avec Jorge Lorenzo pour se donner les meilleures chances à l'aube de signer ce qui pourrait être son dernier contrat. Annoncé l'an prochain dans l'équipe officielle KTM avec Alex Marquez, l'Espagnol rêve d'accrocher un succès avec le constructeur autrichien, ce qui lui permettrait de compter des victoires en MotoGP avec quatre marques différentes. Pour cela, Maverick a enchaîné les kilomètres à l'entraînement, qu'il pleuve ou qu'il vente, sous la baguette de son nouveau coach. « Qu'il pleuve un peu, beaucoup ou énormément, il faut y aller parce que, qui sait, la course se fera peut-être dans

les mêmes conditions, assure Lorenzo qui s'inspire des méthodes de son père Chicho. Même sur une piste de dirt-track, avec de très mauvais pneus, sans poser le pied par terre et dans des conditions très glissantes, il faut qu'il fasse le maximum. Plus que de la technique, c'est surtout du mental de toujours penser de façon positive et de se dire "OK, c'est ce qu'on a et il faut donner le maximum". C'est comme ça que font Max Verstappen et Fernando Alonso. Ils aiment la compétition, et ils savent que plus ils s'entraînent en pilotant, meilleurs ils sont. Mentalement, il faut se donner tous les jours. »



famille Ezpeleta gérer les discussions. « Il est normal qu'un changement d'actionnaire pousse chacun à réévaluer ses attentes, tempère Carlos Ezpeleta. Mais vouloir profiter du succès du MotoGP implique aussi un engagement clair. Depuis trois ans, nous avons augmenté les aides aux équipes et nous souhaitons continuer dans cette voie, dans des limites raisonnables. Je suis confiant : nous avons besoin les uns des autres. » Un compromis semble inévitable. L'échéance officieuse est déjà fixée : le Grand Prix des Amériques, où les nouveaux propriétaires doivent apparaître publiquement. D'ici là, les communiqués resteront probablement en attente, suspendus à l'issue d'une négociation qui dépasse largement le simple jeu des transferts. ■

LA CHRONIQUE DE NICO

NICOLAS GOYON, TEAM MANAGER TECH3

Phase d'adaptation

Avec la vente au groupe d'investisseurs emmenés par Günther Steiner, le team Tech3 est entré dans une nouvelle ère. Pour le moment, nous sommes encore en phase d'adaptation à ce nouveau management. Jusqu'à cet hiver, le fonctionnement était simple. Au moindre problème ou à la moindre question, il suffisait d'aller frapper à la porte du bureau d'Hervé Poncharal pour obtenir une réponse. Aujourd'hui, je dois m'adresser à un nouveau patron qui vit aux Etats-Unis, découvre le MotoGP, et doit référer par ailleurs au board du groupe désormais propriétaire de Tech3 pour

obtenir lui-même des réponses. Autant dire que la mécanique est légèrement plus compliquée, surtout lorsqu'on se trouve en Asie et que l'on a douze heures de décalage horaire avec les Etats-Unis. Nous sommes donc encore dans une phase d'adaptation même si, sur le terrain, cela ne se voit pas vraiment. En résumé, on part sur ce qu'on sait faire, ce qui a été créé par Hervé, et on évolue avec les changements de direction du nouveau management. Ceci étant, nous ne pouvons pas nous permettre de perdre trop de temps car nous sommes dans une année cruciale.

Nous devons renégocier notre contrat avec MotoGP Sports Entertainment, le nouveau nom de Dorna Sports, et signer un nouveau bail avec un constructeur qui, a priori, devrait rester KTM. Et tant que tout ça n'est pas fait, on ne peut pas se mettre en chasse de pilotes. Or, on l'a vu, le marché a pris feu dès le mois de janvier. Pratiquement tous les tops se sont déjà engagés, et si on veut encore avoir un peu de choix, il ne va pas falloir traîner. Autant dire que nous sommes actuellement plutôt bien occupés...



Un jeudi à Buriram

Quand sonne la cloche

Chaque année le même rituel se répète. À la veille de la première journée d'essais du premier Grand Prix de la saison, entre deux photos de classe, pilotes et motos passent aux vérifications techniques.



otoGP 2026

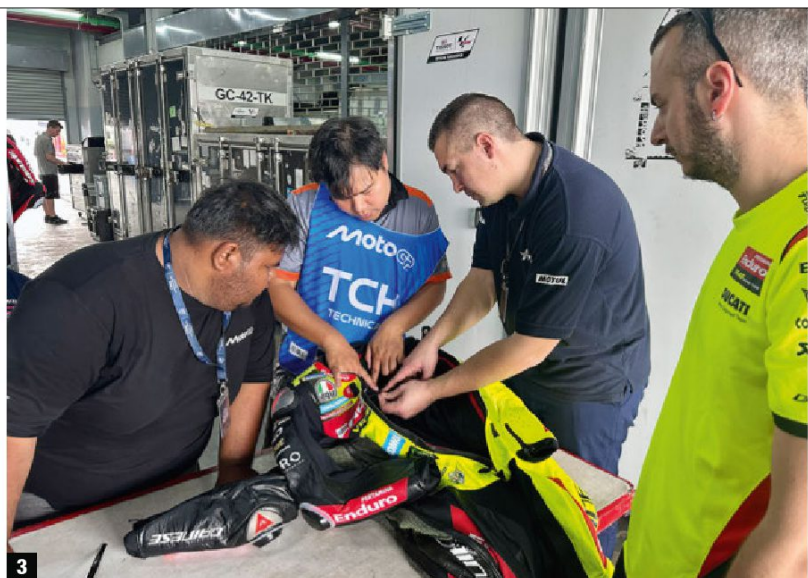
S'il est un jour qui, dans une saison de Grands Prix, ressemble à s'y méprendre à celui que vit n'importe quel pilote licencié, c'est bien celui qui précède l'ouverture du championnat MotoGP. Ce n'est pas souvent, en effet, que l'on peut croiser un pilote de la catégorie reine trimballer dans la voie des stands son équipement pour le faire vérifier aux commissaires techniques mandatés par la FIM pour s'assurer de sa conformité. Car si certains envoient leur assistant, leur père ou leur sœur pour remplir cette mission, d'autres l'assument sans renâcler. « Pour nous, c'est une journée très importante, explique Dominique Hébrard, le directeur technique de

la FIM. Contrairement aux courses suivantes, cette journée inaugurale donne lieu à une vérification complète des équipements. Casques, combinaisons, protections dorsales et pectorales, airbags : tout est examiné, scanné et enregistré. Ensuite, durant la saison, nous effectuons des contrôles aléatoires, notamment sur les grilles de départ pour nous assurer qu'il y a bien les certifications que nous avons apposés. » Ces vérifications rapides complètent le travail approfondi réalisé en début de championnat. Les contrôles techniques concernent également les machines. Les motos des trois catégories passent au sonomètre avant de subir un examen visuel durant lequel les

commissaires s'assurent de la présence des éléments de sécurité exigés par le règlement. La gestion des chutes fait également partie du dispositif. Lorsqu'un pilote tombe, son casque est récupéré par les équipes médicales ou à la base technique, puis transmis au Racing Service. S'il présente des dommages, le fabricant le rapporte afin qu'il soit déclaré comme accidenté dans la base de données de la FIM. Cette procédure permet d'assurer un suivi précis et d'éviter qu'un équipement fragilisé ne soit réutilisé. La traçabilité est assurée événement par événement. Si ces contrôles sont coordonnés par la FIM, ils s'appuient sur un dispositif élargi. En collaboration avec l'IRTA et la fédération



2



3



4

1 Une partie de la classe reine prend la pose devant l'objectif, une rentrée des classes où les instances sportives en profitent pour vérifier motos et équipements des pilotes.

2 Les pilotes sont pesés avec leurs équipements, pour respecter le poids mini (moto-pilote) correspondant aux différents règlements par catégorie. Ici Aron Canet pour la classe Moto2, soit 217 kg minimum.

3 Les cuirs sont inspectés, si on ne vérifie pas leur état comme dans les championnats nationaux où les matériels sont parfois abîmés, les contrôleurs s'attardent sur les étiquettes d'homologation des combinaisons, et sur l'adaptabilité des airbags rendus obligatoires depuis des années. **4** Les motos sont scrutées, notamment tout ce qui concerne les organes de sécurité.

5 Les casques doivent répondre aux nouvelles normes édictées par la FIM, et vérifier que les modèles présentés ne sont pas des prototypes.

nationale du pays hôte, environ 22 commissaires techniques locaux interviennent sur chaque Grand Prix. Leur présence est prévue par le règlement MotoGP. « Avant le début de l'épreuve, un briefing est organisé afin d'harmoniser les méthodes et rappeler les procédures, explique Dominique Hébrard. Le chef des commissaires techniques doit disposer d'une licence senior technique FIM niveau 2. Cette certification implique une formation régulière au siège de la fédération, avec des évaluations portant sur les évolutions techniques, les normes de sécurité et les outils de contrôle. Sans validation, il ne peut pas être nommé à ce poste. Ce cadre garantit une continuité dans l'application du

règlement, d'un pays à l'autre. » Les décisions techniques sont préparées en amont au sein de la Commission Grand Prix. Autour de la table figurent la FIM, Dorna Sports, l'IRTA et le MSMA. Chaque entité dispose d'un représentant technique. Les propositions sont travaillées collectivement avant d'être soumises au vote, ce qui permet d'anticiper les évolutions réglementaires et de limiter les désaccords de dernière minute. Ces contrôles, discrets pour le grand public, participent du fonctionnement quotidien du championnat. Ils garantissent le respect des règles communes et assurent un niveau de sécurité homogène pour l'ensemble des pilotes. ■



5

Marc Marquez

« Toujours le même amour pour la moto et la compétition »

Malgré une nouvelle blessure qui a affecté sa préparation hivernale, Marc Marquez demeure favori à sa propre succession cette année. En quête d'un dixième titre de champion du monde, l'Espagnol affiche une sérénité à toute épreuve.





Malgré un hiver contrarié par sa blessure contractée en Indonésie, Marc Marquez (n° 93) a réattaqué 2026 bille en tête ! Le nonuple champion du monde ne va rien lâcher pour accrocher une dixième couronne.

Marc, au Japon, en octobre dernier, au soir de ton dernier sacre, tu déclarais que ce neuvième titre de champion du monde comptait plus que tous les autres. Quatre mois plus tard, penses-tu toujours pareil ?

Oui, sans le moindre doute. Je le pense peut-être même encore plus aujourd'hui qu'à ce moment-là. Ma blessure en Indonésie a malheureusement un peu gâché la fête, mais il ne fait aucun doute que ce septième titre de champion du monde en MotoGP est venu récompenser le challenge le plus difficile que j'aie eu à relever durant toute ma carrière. Même si je suis désormais tourné vers une nouvelle saison, j'en savoure aujourd'hui encore toute sa valeur.

En 2023, alors au fond du trou, tu envisageais de mettre un terme à ta carrière avant de finalement décider de quitter Honda pour essayer de te relancer avec le Ducati et le team Gresini. Qu'est-ce qui t'a vraiment poussé à ce choix ? La soif de vaincre ? La passion de ce sport ? Ton ego ?

C'est la situation dans laquelle je me trouvais et ma mentalité qui m'ont conduit à prendre cette décision. La première chose que j'ai dite au Japon, le soir de mon titre, ça a été : « Maintenant je suis en paix avec moi-même. » En 2023, j'étais vraiment perdu et prêt à

renoncer. Mais il y avait aussi ce feu en moi et cette interrogation essentielle de savoir si, avec une meilleure moto, je serais encore capable de gagner. Je ne pouvais pas arrêter ma carrière avec ce doute. Il fallait que je sache que ce que je valais encore. Et c'est pour cela que j'ai décidé de m'engager avec le team Gresini. Je voulais retrouver le plaisir de piloter et répondre à cette question, pour moi essentielle.

Ta famille, inquiète après toutes tes blessures, n'était pas très rassurée à l'idée de te voir prendre de nouveaux risques...

C'est vrai qu'une bonne partie des miens me poussait à arrêter en me répétant que je n'avais plus rien à prouver, que j'avais suffisamment gagné pour ne pas risquer de nouvelles blessures, sachant que celles-ci pouvaient être dramatiques. Malheureusement pour eux, quand j'ai quelque chose dans la tête je ne l'ai pas dans les pieds (sic). J'ai du caractère, ils ont dû l'accepter. Au final, j'ai vécu la saison dernière des moments formidables, non seulement pour moi, mais aussi pour eux avec tous ces podiums partagés avec mon frère. Je crois que si j'avais arrêté fin 2023, la famille Marquez serait passée à côté de quelque chose.



Avec Ducati, Marc a trouvé une équipe soudée. Il devrait prolonger le bail avec la marque italienne pour 2027 et 2028.



Tout cela valait donc les sacrifices que tu as faits...

Je ne sais pas s'il faut parler de sacrifices. J'ai fait ce que j'ai fait parce que le sentais, parce que j'en avais envie. Cet hiver encore j'ai dû faire des sacrifices pour essayer de récupérer au mieux de ma dernière blessure. Le temps pris pour me soigner l'a été au détriment de ma famille et de mes amis, mais je l'ai fait aussi parce que derrière tout ça il y a la passion de course. Malgré toutes les années et les difficultés que j'ai rencontrées, j'ai toujours le même amour pour la moto et la compétition.

Cette passion est plus importante que ton besoin de vaincre ?

La passion, c'est ce qui fait tourner le moteur. Tu peux avoir la passion de la moto et la satisfaire en sortant te balader sur la route. Moi, cette passion est liée à la course, et donc au désir de gagner. Tout cela est lié et fait qu'année après année, tu essaies toujours de t'améliorer pour continuer à progresser.

Cette dernière blessure à l'épaule, une semaine après le titre, à Mandalika, ne t'a-t-elle pas à nouveau plongé dans le doute et l'interrogation ?

C'est sûr que ça a été un mauvais coup, d'autant plus qu'elle s'est révélée plus sérieuse que ce nous avions imaginé dans un premier temps. Elle a compliqué ma préparation

hivernale, mais j'étais suffisamment en forme pour y faire face, les succès de ces deux dernières saisons m'ayant redonné de l'énergie. On verra maintenant ce que ça donne sur les premières courses. Même si mon expérience des blessures fait que je ne sais jamais vraiment quel sera mon potentiel en étant revenu à 100 %, je pense que je ne devrais pas être trop gêné pour la suite, mais pour l'instant je n'ai pas vraiment d'assurance à ce sujet.

C'est aussi pour cela que tu as décidé d'attaquer la saison avec l'aéro 2024...

Oui, il rend la moto moins physique à emmener

dans les virages. Pour le moment, je ne peux pas piloter comme je le faisais l'an dernier. J'ai encore dû adapter mon pilotage à cette nouvelle blessure.

Tu as désormais 33 ans, tu es engagé dans une relation sérieuse avec Gemma... Le temps est-il venu de fonder une famille ?

(Rires) C'est elle qui t'a soufflé cette question, non ? Blague à part, nous sommes dans un bon moment de vie et nous en profitons. On verra ce que la suite nous réserve...

Quand tu es arrivé en MotoGP, tu étais le gamin qui bataillait avec Rossi, Lorenzo et Pedrosa. Tu es maintenant l'ancien que les jeunes rêvent de battre. Cela change-t-il ta façon d'aborder la course ?

Oui, un peu quand même. Il faut adapter sa stratégie. Tu n'as pas tout à fait le même tempérament à 33 ans qu'à 20 ans. En revanche tu as plus d'expérience et c'est de ça qu'il faut se servir. Mais, évidemment, si tu n'as pas la vitesse, l'expérience n'est pas suffisante pour gagner un championnat. Je suis honnête, je sais qu'arrivera un jour et une saison où je serai battu par un pilote plus jeune. C'est un processus naturel. Ça ne veut pas dire que j'ai été meilleur que les pilotes que j'ai battu et que les jeunes qui me battront seront meilleurs que moi. N'importe quel athlète dans n'importe quel sport connaît ça. Une carrière n'est pas rectiligne, il y a toujours un moment où l'on devient moins performant que ce qu'on a été, où un nouveau talent arrive et performe mieux que toi.

Le fait qu'on ait l'an prochain une nouvelle réglementation et de nouvelles motos participe-t-il de ta motivation de remplir pour deux nouvelles saisons ?

Je pense, oui. On n'a encore rien signé, mais les discussions avancent. Je veux prendre le temps de voir comment évolue mon épaule et mettre tout correctement en place, pour la partie professionnelle comme pour la partie personnelle. Être pilote MotoGP, ça veut dire faire de son travail la priorité de sa vie. C'est comme ça que j'interprète le fait d'être pilote. J'essaie toujours de profiter de ce que j'ai appris par le passé. J'ai appris que quand je suis blessé, ou quand je ne suis pas dans un bon moment, je ne peux prendre aucune décision, pas même signer un contrat. Mais je le répète, nous en sommes très proches, je leur ai juste demandé d'attendre que je comprenne comment je me sens. Les tests sont une chose, un week-end de Grand Prix en est une autre. Mais je suis optimiste, je suis très heureux chez Ducati et j'espère que Ducati l'est avec moi. ■

Marc Marquez en 23 dates

1993 : naissance le 17 février à Lérida, Espagne

1998 : premières courses d'Enduro

2002 : 3^e de la Coupe Conti de Catalogne

2005 : champion de Catalogne 125

2006 : 8^e du championnat d'Espagne 125

2008 : débuts en Grands Prix, premier podium à Donington, 13^e du championnat du monde 125

2009 : 9^e du championnat du monde

2010 : première victoire en GP. Champion du monde 125

2011 : vice-champion du monde Moto2

2012 : champion du monde Moto2

2013 : champion du monde MotoGP avec le team Honda Repsol

2014 : champion du monde MotoGP

2015 : 3^e du championnat du monde MotoGP

2016 : champion du monde MotoGP

2017 : champion du monde MotoGP

2018 : champion du monde MotoGP

2019 : champion du monde MotoGP

2020 : blessé dès la première course, il n'inscrit aucun point

2021 : 7^e du championnat MotoGP, il remporte ses trois dernières victoires avec Honda

2022 : 13^e du championnat MotoGP

2023 : 14^e du championnat MotoGP

2024 : s'engage avec le team Ducati Gresini et renoue avec la victoire. 3^e du championnat MotoGP

2025 : rejoint l'équipe officielle Ducati et décroche son neuvième titre de champion du monde, le 7^e en MotoGP.



Davide Brivio

« C'est mon travail d'obtenir plus »

Team manager emblématique, Davide Brivio est celui qui a fait passer Valentino Rossi de Honda à Yamaha et ramené Suzuki en MotoGP. Passé ensuite par la Formule 1 avec Alpine, l'Italien est de retour depuis deux ans en MotoGP avec le team Trackhouse. Avec toujours la même ambition.





Davide Brivio (à gauche) en discussion avec Massimo Rivola en charge du programme MotoGP pour Aprilia. Constructeur avec lequel le team Trackhouse doit négocier avant de s'engager pour les prochaines années.

Davide, après avoir gagné avec Yamaha et Suzuki, tu as obtenu l'an dernier une nouvelle victoire avec Aprilia grâce à Raul Fernandez. Peu de responsables d'équipes ont connu le succès avec trois constructeurs différents. En es-tu fier ?

D'autres l'on fait avant moi. Livio Suppo a gagné avec Ducati, Honda et Suzuki... Tu pourrais aussi mentionner que j'ai connu la victoire en F1 avec Alpine (ndr, GP de Hongrie 2021 avec Esteban Ocon). Mais bon, c'était un coup de bol, je n'ai eu aucun mérite dans cette histoire. (Il se marre) Quand à savoir si je suis fier des succès récoltés, je dirais qu'ils m'ont surtout apporté du bonheur. Mais je ne suis pas quelqu'un qui vit dans le passé, je regarde toujours devant. Quand on a la chance d'avoir goûté à la victoire, on a envie de connaître à nouveau le plaisir qu'elle procure. C'est ce qui fait qu'on en veut toujours plus.

Avec Yamaha et Suzuki, tu dirigeais des équipes officielles, le team Trackhouse est une structure indépendante... Cela change-t-il quelque chose ?

Les différences, elles sont surtout dans le système de travail. Les usines japonaises et les constructeurs européens fonctionnent différemment. J'ai toujours beaucoup apprécié de travailler avec des Japonais. J'aime leur

rigueur, leur précision, la façon qu'ils ont de tout planifier. J'ai toujours pensé que le mélange et l'association entre Japonais et Latins pouvait donner de très bonnes choses. C'est pour moi une très bonne combinaison. Les Japonais peuvent nous freiner quand nous avons tendance à aller trop loin, et de notre côté nous pouvons les secouer pour éviter qu'ils ne soient trop lents. En Europe, nous avons cette passion de la course dans le sang qui nous pousse à gagner coûte que coûte. Les Japonais ont une approche beaucoup plus rationnelle. Ils veulent gagner, bien sûr, mais souvent dans le cadre d'une mission confiée par l'entreprise. Ils ne veulent pas gagner, ils doivent gagner. Chez nous, c'est très personnel. Cela dit, chez tous les constructeurs japonais, on trouve aussi de vrais passionnés de course. Il y a en a chez Yamaha, chez Suzuki et Honda. Mais on le sait, les Japonais ne sont pas démonstratifs.

La différence est-elle plus marquée entre équipes officielles et équipes indépendantes, ou entre constructeurs japonais et européens ?

Les deux. Entre Japonais et Italiens, bien sûr, mais aussi entre équipe d'usine et équipe indépendante. Même si aujourd'hui, techniquement, les équipes satellites ont accès aux motos d'usine. La vraie différence, c'est

l'influence. Dans une structure officielle, on peut influencer sur la stratégie, le développement, les projets. Dans une équipe indépendante, on reçoit le matériel et on applique la stratégie décidée par l'usine. Et puis il y a le budget. Une équipe indépendante ne peut pas se permettre de recruter des pilotes à cinq millions par an. Il faut être plus créatif, avec les pilotes, les ingénieurs, l'organisation.

Tu diriges une équipe dont le propriétaire est américain, Justin Marks, et ne vient que très rarement sur le championnat MotoGP. Comment fonctionnez-vous ?

Nous avons un lien direct. Il est très impliqué, très enthousiaste vis-à-vis du MotoGP. La victoire de l'an dernier a été très importante : Trackhouse est désormais une équipe victorieuse à la fois en NASCAR et en MotoGP, ce qui est assez unique. Pour nos collègues américains, ces deux premières années ont surtout servi à comprendre le MotoGP, qui est une compétition très différente du NASCAR. C'est un championnat mondial qui implique des constructeurs différents et fait appel à des technologies plus nombreuses que celles qu'on retrouve en NASCAR. Maintenant, nous travaillons ensemble pour construire quelque chose pour l'avenir.



En Thaïlande, les quatre Aprilia ont été à la fête, terminant dans le top 5 de la course du dimanche. Ogura (n° 79) a participé à la fête, signant une superbe remontée jusqu'à la cinquième place.



Ai Ogura et Raul Fernandez (à droite) forment un duo performant pour le team Trackhouse.

À t'écouter on se dit que tu aimerais travailler à nouveau avec un constructeur japonais. Le contrat liant Trackhouse à Aprilia arrivant à échéance en fin d'année, peut-on imaginer que vous trouviez un accord avec un autre constructeur ?

Pour le moment, la volonté est de prolonger notre collaboration avec Aprilia. Nous avons une machine qui a bien progressé et qui est capable de gagner, on l'a vu l'an dernier. Je ne pense pas que ce soit le bon moment de quitter Aprilia.

Même si vous vous connaissez bien, tu ne t'es quand même pas toujours montré satisfait durant ces deux dernières années de collaboration avec Massimo Rivola...

Non, franchement, nous n'en avons une très bonne relation. Bien sûr, parfois je me plains, parce que c'est mon travail d'obtenir plus. Si on reçoit une évolution en Autriche, on aurait aimé l'avoir en Allemagne. C'est normal. Je mets un peu de pression pour le bien de mon équipe, mais cela ne remet pas en cause notre satisfaction globale.

Que t'a apporté ton expérience en Formule 1 ?

Beaucoup de choses. C'est l'une des raisons pour lesquelles j'ai accepté d'y aller, je voulais découvrir un autre univers et apprendre. Même si tout ne s'est pas déroulé comme prévu, je ne regrette absolument pas cette expérience. J'ai appris énormément sur l'organisation, la communication au sein de l'usine, les réunions, les procédures... Je réfléchis encore à la façon de transposer certaines idées en MotoGP.

Qu'est-ce qui pourrait être amélioré ?

Le niveau d'organisation, la manière dont le garage est structuré, la collaboration entre ingénieurs. Il y a des choses très intéressantes qui pourraient améliorer l'efficacité des groupes de travail.

Tu n'aimeras pas revenir à la tête d'une équipe officielle ?

Je pense que je pourrais être utile... Avoir plus

de ressources, plus d'influence sur l'organisation, c'est forcément excitant. Mais en même temps, j'aime aussi le défi de tirer le meilleur d'une équipe indépendante. Gagner une course face aux équipes d'usine, c'est une grande satisfaction.

L'an dernier, ton équipe a connu des hauts et des bas. Que faut-il améliorer cette saison ?

Ogura manquait d'expérience et a été freiné par des blessures. Raul, de son côté, a eu un début de saison difficile, mais il a progressé grâce aux évolutions de la moto et à la confiance acquise par ses résultats. La victoire en Australie et le podium à Valence ont été déterminants. Aujourd'hui, Raul sait qu'il peut gagner. Ogura a gagné en expérience. Voyons ce que nous pouvons faire cette année. (ITW réalisée avant la course).

Est-il difficile de travailler avec de jeunes pilotes ?

Non, c'est même plus facile. Ils sont encore en formation, plus ouverts à l'écoute. Avec les pilotes expérimentés, il y a davantage de convictions déjà établies.

Toi qui amené des pilotes de Superbike en Grands Prix, penses-tu qu'il est plus difficile aujourd'hui de passer du WSBK au MotoGP ?

Oui, je pense que c'est plus difficile qu'avant. Les motos sont très différentes aujourd'hui, avec l'aérodynamique, les correcteurs d'assiette, les pneus... Je suis très curieux de voir ce que va faire Toprak en MotoGP. C'est une excellente référence pour comparer les deux mondes.

Ducati domine depuis plusieurs années. Combien de temps cela peut-il durer ?

L'histoire montre que les cycles changent souvent à cause des pilotes autant que de la technique. Ducati a très bien préparé l'après-Dovizioso avec une nouvelle génération de pilotes. Tout le monde essaie de les battre : Aprilia, et surtout les constructeurs japonais qui misent beaucoup sur 2027 et le nouveau règlement. Ce sera intéressant à suivre.

Le marché des transferts a démarré sur les chapeaux de roue. Tout ne va-t-il pas trop vite ?

Oui, peut-être, mais il n'y a rien de scandaleux. Il n'y a pas de réglementation... Les constructeurs essaient de sécuriser les meilleurs pilotes, surtout avec les énormes investissements réalisés en vue de 2027. C'est normal que Honda se soit positionné très vite. C'est le constructeur qui a le plus gros budget et qui doit impérativement trouver un top pilote. Après tout se passe en cascade, ceux qui ont le plus d'argent essaient d'assurer leurs arrières. Si Yamaha perd Quartararo, il leur faut aussi

trouver un gros calibre. Personne n'est à blâmer dans cette histoire. Quand les gros poissons seront pêchés, ce sera au tour des équipes satellites de faire leur marché. D'abord les pilotes à dix millions, puis ceux à huit, à six... Comme cela se pratique en football, une fenêtre officielle pourrait être une bonne idée, pour plus de sérénité, pour les équipes, les pilotes et même le public. Ça laisserait à tout le monde le temps de comprendre ce qui se passe, et cela troublerait moins l'image des équipes. C'est difficile de faire de la promotion avec un pilote quand celui-ci a déjà signé avec une autre marque avant même que la saison ne débute.

Qu'espères-tu de Liberty Media ?

Nous espérons tous une évolution similaire à celle de la Formule 1 : plus d'audience, plus de territoires, plus de mise en valeur des pilotes. Il nous manque des personnages charismatiques, il faudrait les créer. Le spectacle en piste est déjà excellent. Ce qui peut encore progresser, c'est la promotion, l'image, le storytelling. Et Liberty Media est probablement le mieux placé pour cela. ■

Brivio Digest

Né le 17 juillet 1964 à Lecco, tout près du circuit de Monza, Davide Brivio a couru en motocross avant de devenir speaker, journaliste dans la presse moto puis attaché de presse auprès de Fabrizio Pirovano, alors pilote en Mondial Superbike. En 1992, l'Italien se retrouve aux commandes du team Belgarda Yamaha Racing dans ce même championnat. Rien ne semble pouvoir arrêter sa progression. De 1995 à 2000, il dirige l'équipe officielle Yamaha. Colin Edwards, Scott Russell et Noriyuki Haga évoluent sous sa baguette. C'est avec le Japonais que Davide Brivio accède aux Grands Prix, en 2001. Un an plus tard, Yamaha lui demande de prendre en charge le team MotoGP qui aligne alors Max Biaggi et Carlos Checa. Davide en profite pour démanteler la structure européenne de la marque aux trois diapasons. L'équipe quitte ainsi les Pays-Bas pour s'installer en Italie, à Germe di Lesmo. Mais c'est en 2004 que le team manager transalpin prend toute sa dimension dans la sphère Yamaha en aidant Lin Jarvis à recruter Valentino Rossi. Davide devient vite l'un des hommes de confiance de la star du MotoGP avec laquelle il décroche quatre titres de champion du monde. Aussi, quand Rossi quitte Yamaha pour rejoindre Ducati à la fin de la saison 2010, Brivio décide de rendre son tablier pour s'occuper de ses affaires. Il en sera ainsi jusqu'à ce que Suzuki fasse appel à lui en 2014 pour préparer son retour en Grands Prix. Sept ans plus tard, l'Italien quitte le MotoGP pour une nouvelle aventure en F1 avec l'équipe Alpine en tant que "Racing Director". Ne trouvant jamais sa place dans ce nouvel univers, il revient en MotoGP fin 2023 pour diriger la nouvelle équipe Trackhouse Racing.

RESULTATS

GRAND PRIX DE THAÏLANDE

▶ LA COURSE SPRINT : GP DE THAÏLANDE

1. Pedro Acosta, 13 tours, 19'39"155
2. Marc Marquez à 0"108
3. Raul Fernandez à 0"540
4. Ai Ogura à 2"100
5. Jorge Martin à 3"851
6. Brad Binder à 4"612
7. Joan Mir à 4"924
8. Fabio Di Giannantonio à 5"748
9. Francesco Bagnaia à 6"910

▶ LA COURSE MOTOGP : GP DE THAÏLANDE

- 1. M. Bezzecchi (I-Aprilia), les 26 tours en 39'36"270 (179,3 km/h)**
2. P. Acosta (E-KTM) à 5"543
 3. R. Fernandez (E-Aprilia) à 9"259
 4. J. Martin (E-Aprilia) à 12"182
 5. A. Ogura (I-Aprilia) à 12"411
 6. F. Di Giannantonio (I-Ducati) ... à 16"845
 7. B. Binder (RSA-KTM) à 17"363
 8. F. Morbidelli (I-Ducati) à 18"227
 9. F. Bagnaia (I-Ducati) à 18"340
 10. L. Marini (I-Honda) à 19"101
 11. J. Zarco (F-Honda) à 19"903
 12. E. Bastianini (E-KTM) à 23"386
 13. D. Moreira (BRA-Honda) ... à 24"686
 14. F. Quartararo (F-Yamaha) .. à 30"823
 15. A. Rins (E-Yamaha) à 32"955
- Meilleur temps en course : M. Bezzecchi (I-Aprilia), 5^e tour, 1'30"487 (181,1 km/h)



▶ LA COURSE MOTO2 : GP DE THAÏLANDE

- 1. M. Gonzalez (E-Kalex), les 7 tours en 11'11"575 (170,8 km/h)**
2. I. Guevara (E-Boscoscuro) à 0"099
 3. D. Holgado (E-Kalex) à 0"454
 4. I. Ortola (E-Kalex) à 1"138
 5. C. Veijer (NL-Kalex) à 2"667
 6. C. Vietti (I-Boscoscuro) à 3"211
 7. A. Lopez (E-Kalex) à 4"220
 8. D. Muñoz (E-Kalex) à 4"340
 9. D. Öncü (TUR-Boscoscuro) à 5"835
 10. A. Sasaki (J-Kalex) à 6"180
 11. A. Canet (E-Boscoscuro) .. à 6"550
 12. A. Escrig (E-Forward) à 6"788
 13. T. Arbolino (I-Kalex) à 7"103
 14. B. Baltus (B-Kalex) à 9"740
 15. A. Ferrandez (E-Boscoscuro) ... à 9"776
- Meilleur temps en course : M. Gonzalez (E-Kalex), 2^e tour, 1'35"379 (171,8 km/h)



▶ LA COURSE MOTO3 : GP DE THAÏLANDE

- 1. D. Almansa (E-KTM), les 19 tours en 32'14"186 (161,0 km/h)**
2. M. Quiles (E-KTM) à 0"003
 3. V. Perrone (ARG-KTM) à 9"480
 4. A. Carpe (E-KTM) à 9"573
 5. V. Pratama (INA-Honda) à 9"687
 6. A. Fernandez (E-Honda) à 9"723
 7. B. Uriarte (E-KTM) à 11"068
 8. M. Morelli (ARG-KTM) à 11"334
 9. J. Esteban (E-KTM) à 11"541
 10. D. Muñoz (E-KTM) à 11"657
 11. C. O'Gorman (IRL-Honda) à 11"863
 12. S. Ogden (GB-KTM) à 13"732
 13. A. Cruces (E-KTM) à 16"365
 14. J. Kelso (AUS-Honda) à 17"264
 15. E. O'Shea (GB-Honda) à 17"459
- Meilleur temps en course : V. Perrone (ARG-KTM), 3^e tour, 1'41"228 (161,9 km/h)



CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTOGP

	THAÏLANDE	ÉTATS-UNIS	QATAR	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAÏS-BAS	ROYAUME-UNI	SAINTE-MARINE	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1. P. Acosta (E/KTM)	32																			32
2. M. Bezzecchi (I/Aprilia)	25																			25
3. R. Fernandez (E/Aprilia)	23																			23
4. J. Martin (E/Aprilia)	18																			18
5. A. Ogura (I/Aprilia)	17																			17
6. B. Binder (RSA/KTM)	13																			13
7. F. Di Giannantonio (I/Ducati)	12																			12
8. M. Marquez (E/Ducati)	9																			9
9. F. Morbidelli (I/Ducati)	8																			8
10. F. Bagnaia (I/Ducati)	8																			8
11. L. Marini (I/Honda)	6																			6
12. J. Zarco (F/Honda)	5																			5
13. E. Bastianini (I/KTM)	4																			4
14. D. Moreira (BRA/Honda)	3																			3
15. J. Mir (E/Honda)	3																			3
16. F. Quartararo (F/Yamaha)	2																			2
17. A. Rins (E/Yamaha)	1																			1
18. M. Viñales (E/KTM)	0																			0
19. T. Razgatioglu (TUR/Yamaha)	0																			0
20. J. Miller (AUS/Yamaha)	0																			0
22 classés																				

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO2

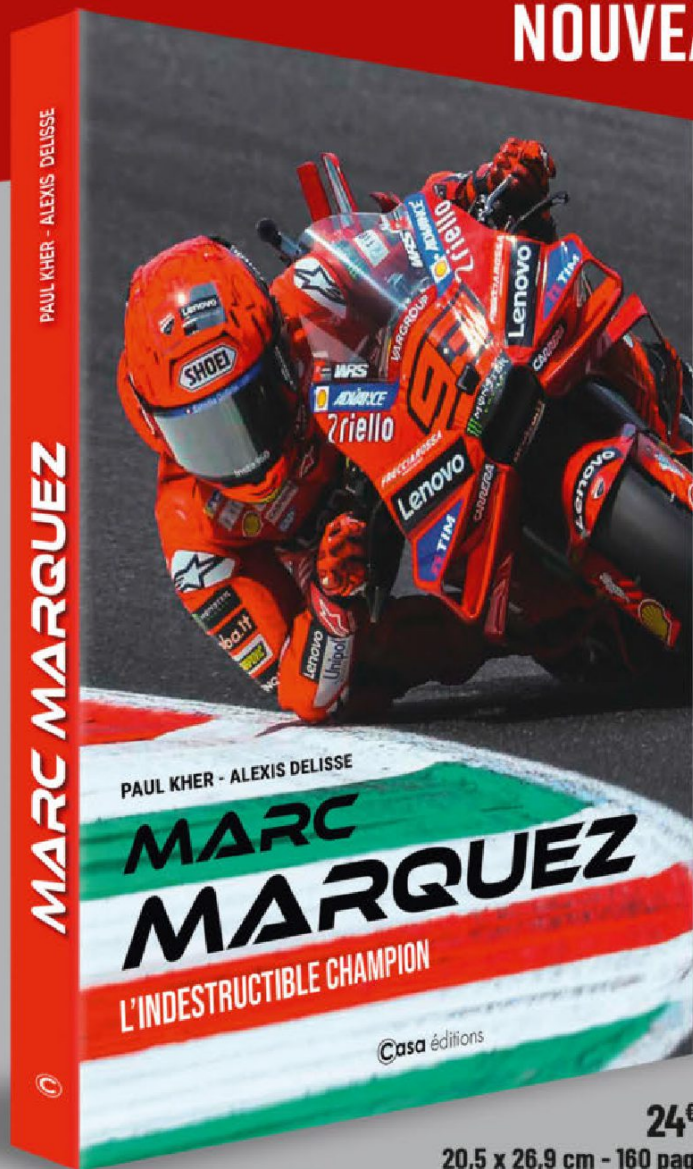
	THAÏLANDE	ÉTATS-UNIS	QATAR	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAÏS-BAS	ROYAUME-UNI	SAINTE-MARINE	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1. M. Gonzalez (E/Kalex)	25																			25
2. I. Guevara (E/Boscoscuro)	20																			20
3. D. Holgado (E/Kalex)	16																			16
4. I. Ortola (E/Kalex)	13																			13
5. C. Veijer (NL/Kalex)	11																			11
6. C. Vietti (I/Boscoscuro)	10																			10
7. A. Lopez (E/Kalex)	9																			9
8. D. Muñoz (E/Kalex)	8																			8
9. D. Öncü (TUR/Boscoscuro)	7																			7
10. A. Sasaki (J/Kalex)	6																			6
11. A. Canet (E/Boscoscuro)	5																			5
12. A. Escrig (E/Forward)	4																			4
13. T. Arbolino (I/Kalex)	3																			3
14. B. Baltus (B/Kalex)	2																			2
15. A. Ferrandez (E-Boscoscuro)	1																			1
16. T. Furusato (J/Kalex)	0																			0
17. J. Navarro (E/Forward)	0																			0
18. S. Agius (AUS/Kalex)	0																			0
19. F. Salac (CZE/Kalex)	0																			0
19 classés																				

CLASSEMENT DU CHAMPIONNAT DU MONDE MOTO3

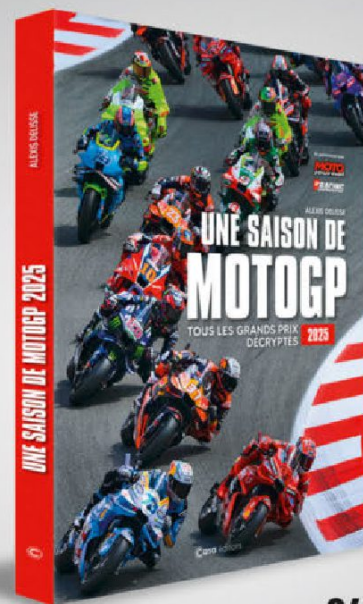
	THAÏLANDE	ÉTATS-UNIS	QATAR	ESPAGNE	FRANCE	CATALOGNE	ITALIE	HONGRIE	TCHÉQUIE	PAÏS-BAS	ROYAUME-UNI	SAINTE-MARINE	AUTRICHE	JAPON	INDONÉSIE	AUSTRALIE	MALAISIE	PORTUGAL	VALENCE	TOTAL
1. D. Almansa (E/KTM)	25																			25
2. M. Quiles (E/KTM)	20																			20
3. V. Perrone (ARG/KTM)	16																			16
4. A. Carpe (E/KTM)	13																			13
5. V. Pratama (INA/Honda)	11																			11
6. A. Fernandez (E/Honda)	10																			10
7. B. Uriarte (E/KTM)	9																			9
8. M. Morelli (ARG/KTM)	8																			8
9. J. Esteban (E/KTM)	7																			7
10. D. Muñoz (E/KTM)	6																			6
11. C. O'Gorman (IRL/Honda)	5																			5
12. S. Ogden (GB/KTM)	4																			4
13. A. Cruces (E/KTM)	3																			3
14. J. Kelso (AUS/KTM)	2																			2
15. E. O'Shea (GB/Honda)	1																			1
16. L. Rammerstorfer (A/Honda)	0																			0
17. J. Rios (E/Honda)	0																			0
18. H. Danish (MAL/KTM)	0																			0
19. R. Salmela (SF/KTM)	0																			0
20. G. Pini (I/Honda)	0																			0
24 classés																				

NOUVEAUTÉ

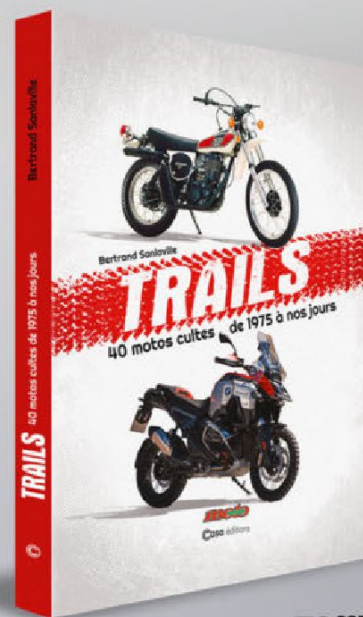
Casa éditions



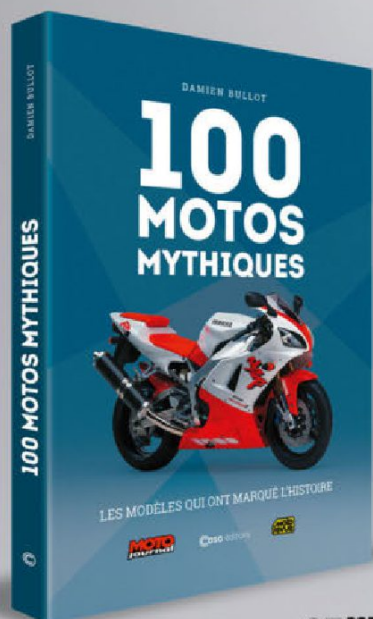
24 €95
20,5 x 26,9 cm - 160 pages



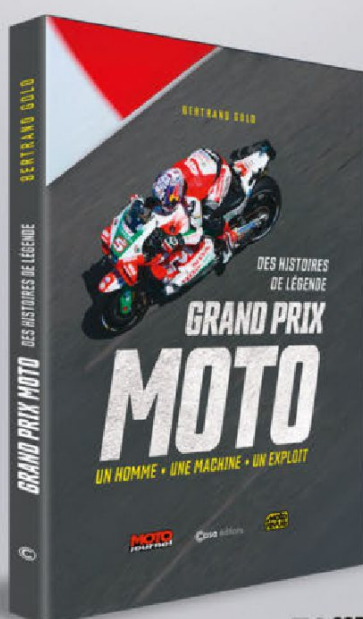
24 €95
20,5 x 26,9 cm - 144 pages



39 €95
23,5 x 31 cm - 192 pages



25 €95
23,5 x 31 cm - 208 pages



39 €95
23,5 x 31 cm - 160 pages

SIMPLIFIEZ-VOUS
LA VIE
COMMANDEZ
EN UN FLASH

Boutique
Larivière



DISPONIBLE EN LIBRAIRIE



WORLD SUPERBIKE À PHILLIP ISLAND (AUSTRALIE)

Boulimique Bulega

Au vu de ce qu'a réalisé le pilote n° 11 en Australie, et si toute la saison répète la même démonstration, on pourrait alors facilement imaginer Nicolo Bulega débarrasser d'un de ses 1 la bulle de sa Ducati Panigale pour n'en conserver qu'un seul d'ici la fin de la saison... Car comme on s'y attendait, Nicolo Bulega a réalisé un sans-faute sur le circuit de Phillip Island, qui marquait l'ouverture de la saison 2026. En signant un imparable doublé, Bulega devient le plus capé des pilotes italiens dans la discipline et dépasse le record de victoires que détenait Max Biaggi avec 21 succès (désormais 23 pour Bulega, série en cours...) Si le pilote Ducati était attendu à

un tel niveau, lui qui avait fini l'année en trombe en disputant le titre à Toprak Razgatlioglu jusqu'au dernier départ de la saison, c'est peut-être encore davantage Bimota qui a fait sensation. Avec trois podiums obtenus en un week-end, la marque italienne se rapproche déjà à une unité du total glané en 2025. Supportée à fond par Kawasaki, le retour en Superbike mondial la saison passée après 24 ans d'absence (elle était revenue pour une unique saison en 2014), Bimota pourrait bien décrocher cette saison sa 12^e victoire dans la catégorie. La première, et elle était historique, datant de 1988, pour la toute première course de la discipline. Une course remportée par Davide

Tardozi (aujourd'hui team manager pour Ducati en MotoGP). La dernière victoire de Bimota remonte à avril 2000 – avec Anthony Gobert – sur ce même circuit de Phillip Island. 26 ans plus tard, l'Australie a un nouvelle fois souri aux pilotes Bimota et notamment à Axel Bassani qui a terminé 2^e en Superpole comme dans la seconde manche, signant ainsi deux podiums consécutifs. Un résultat que Bimota espère renouveler au Portugal, quitte à pourquoi pas encore légèrement l'améliorer... En attendant le 27 mars, saluons l'entrée en matière convaincante de l'ex-pilote de MotoGP Miguel Oliveira dans le championnat du monde Superbike. Parti du fond de

la grille à cause de problèmes techniques, l'officiel BMW a réussi des remontées spectaculaires lors des deux courses principales, comme lors de la course 2 où il a gagné 13 positions (de 21^e à 7^e). Un week-end inaugural qui laisse présager une saison intéressante.

Résultats

Classement provisoire après une épreuve (sur 12) :

1. Nicolo Bulega (ITA-Ducati), 62 pts ; 2. Axel Bassani (ITA-Bimota), 42 ; 3. Yari Montella (ITA-Ducati), 26 ; 4. Lorenzo Baldassarri (ITA-Ducati), 25 ; 5. Alvaro Bautista (ESP-Ducati), 19 ; 6. Iker Lecuona (ESP-Ducati), 19 ; 7. Tarran Mackenzie (GBR-Ducati), 17 ; 8. Miguel Oliveira (POR-BMW), 17 ; 9. Sam Lowes (GBR-Ducati), 16 ; 10. Danilo Petrucci (ITA-BMW) 16... 19 classés.

WORLD SUPERSPORT À PHILLIP ISLAND (AUSTRALIE)

ARENAS PREND LA TÊTE, DEBISE FAIT DES PROMESSES

Dans la catégorie Supersport, les pilotes n'ont pas chômé non plus. Chômé ou Jaume (ha ha ha... blague) pour Masia ? Le pilote espagnol a signé la pole position, mais sur la première ligne au moment du départ, ce n'est pourtant pas lui qui a fait sensation, mais bien le Français Valentin Debise qui a réussi à placer son inédite ZX-moto sur la troisième place. Au-delà de ce bon résultat lors des premières qualifs de la saison, la machine chinoise a répondu aux promesses entrevues lors des tests de présaison effectués à Jerez, « pendant les essais qu'on a fait en Espagne, tout de suite j'ai compris que la moto était bonne et qu'on avait une grosse marge pour rouler vite avec cette moto », nous a confié Valentin. Si ses performances en courses n'ont pas suivi la même

dynamique, elles ont permis d'accompagner le lancement de la saison 2026. Sur ses terres et au guidon d'une Triumph, Oli Bayliss (fils de Troy, triple champion du monde SBK) a signé son premier podium en mondial lors de la course 1, derrière Jaume Masia et Philipp Oettl. Un premier podium qu'il ne risque pas d'oublier puisqu'avec cette troisième place, il devient le plus jeune pilote Australien à monter sur un podium à domicile. Le dimanche, Arenas s'est imposé pour la première fois (photo ci-dessous) en Supersport, devant Aldi Satya Mahendra et Matteo Ferrari. Aucun de ces trois pilotes n'était encore monté sur un podium dans la catégorie, autant dire que l'Australie avait pour tous ces jeunes pilotes un goût particulier, un goût pas prêt d'être oublié.

Résultats

Classement provisoire après une épreuve (sur 12) :

1. Albert Arenas (ESP-Yamaha), 38 pts ; 2. Jaume Masia (ESP-Ducati), 31 ; 3. Matteo Ferrari (ITA-Ducati), 26 ; 4. Philipp Oettl (ALL-Ducati), 25 ; 5. Aldi Mahendra (INA-Yamaha), 23 ; 6. Can Öncü (TUR-Yamaha), 22 ; 7. Oli Bayliss (AUS-Triumph), 20 ; 8. Roberto Garcia (ESP-Yamaha), 17 ; 9. Alessandro Zaccane (ITA-Ducati), 17 ; 10. Andrea Giombini (ITA-MV Agusta) 13...19 classés.



BELSTAFF
MOTORCYCLE



Blouson Aviateur en coton ciré 8oz British Millerrain Ultracore exclusivité Belstaff, couleurs Black ou Army green, Doublure en coton à carreaux emblématique, Poche interne zippée, deux poches latérales à pressions, Poche zippée manche gauche avec logo Belstaff, manches réglables par pressions, protections CE amovibles coudes et épaules, une poche zippée pour recevoir une dorsale. Homologation: AA



Surchemise en cordura stretch à carreaux imprimés, couleur Belstaff olive/Black, toile canvas haute tenacité, logo Belstaff sur la poitrine et sur l'une des manches, poche interne à zip, deux poches poitrines à pressions. Approuvé CE niveau A avec des protections souples amovibles aux coudes et épaules. Une poche zippée pour recevoir une dorsale.

Distributeur exclusif France www.accessoires-diffusion.com

ENDUROPALE DU TOUQUET

KELLETT POUR LA 50^E

L'Enduropale du Touquet fêtait son 50^e anniversaire l'an dernier et sa 50^e édition cette année, ce décalage étant dû à l'annulation de l'édition 1991, pour cause de guerre du Golfe (à l'époque, l'Armée de terre était sollicitée pour aider les concurrents dans les dunes et n'était donc pas disponible pour la grande course de sable cette fois-là). Cette « interruption de programme » a coïncidé avec une rupture dans l'histoire de cette épreuve lancée en 1975 par Thierry Sabine et la ville du Touquet. Alors que les années 1980 avaient vu la participation de nombreuses stars des championnats du monde de motocross et les séries victorieuses du Néerlandais Kees van der Ven (de 1982 à 1986) et du Belge Eric Geboers (de 1988 à 1990), par la suite, la course allait voir son palmarès s'enrichir de noms correspondant à de purs spécialistes de ce type d'épreuves, la plupart du temps français.

À commencer par le recordman de l'épreuve, Arnaud Demeester, septuple vainqueur sur « sa » côte d'Opale (entre 1995 et 2008), Jean-Claude Moussé (quadruple vainqueur entre 1999 et 2013), Thierry Béthys (triple vainqueur entre 2000 et 2003), Adrien van Beveren (triple vainqueur de 2014 à 2016), ou encore Milko Potisek (triple

vainqueur entre 2018 et 2022), sans parler de son regretté cousin, Timotej Potisek (double vainqueur en 2006 et 2009). Aujourd'hui, c'est donc le Britannique Todd Kellett qui occupe le trône de roi de cette course très particulière, où la vitesse de pointe est aussi importante que la faculté à slalomer entre les innombrables pilotes attardés.

Kellett qui est aussi champion du monde et champion de France des courses sur sable, et qui rêve d'égaliser l'an prochain celui qui l'inspire, Kees van der Ven, qui avait donc gagné au Touquet cinq fois de suite à l'époque où l'épreuve avait acquis sa dimension internationale. On connaît déjà le favori de l'édition 2027.



Résultats

1. Todd Kellett (GB-Yamaha), en 3 h 10'21"
2. Cyril Genot (B-Honda) à 1'44"
3. Milko Potisek (F-Yamaha) à 11'24"
4. Lars van Berkel (NL-Fantic) à 13'09"
5. Hakon Fredriksen (NOR-Honda) à 14'30"
6. Jeremy Knuiman (NL-Yamaha) à 15'55"
7. Camille Chapelière (F-Suzuki) à 18'00"
8. Adrien van Beveren (F-Honda) à un tour
9. Tias Cellens (B-Yamaha)
10. Jérémy Hauquier (F-Yamaha)
11. Alexis Collignon (F-Honda)
12. Daymond Martens (B-Yamaha)
13. Joey Nuques (F-Yamaha)
14. Alix Antoine (F-Yamaha)
15. Andy Béthys (F-Yamaha)...





SUPERCROSS US

Duel Lawrence/Tomac

Avec huit épreuves sous la ceinture, soit la moitié du championnat déjà effectuée – ou presque, car 17 épreuves sont au programme en Supercross US 450 – au moment d'écrire ces lignes (le 2 mars dernier), on pouvait d'ores et déjà supposer que ledit championnat allait se jouer entre ceux qui paraissaient les plus solides : Hunter Lawrence (n° 96) et Eli Tomac (n° 3). Le premier nommé, l'aîné de la fratrie Lawrence, privé de son cadet blessé début décembre (et en convalescence de son pied droit opéré), a pris le relais de son « frerot » et surpris les observateurs par une régularité étonnante. Jugez plutôt : en enchaînant huit résultats d'une constance rare (4/2/2/2/2/4/1/2), il menait avec... un point d'avance (!) le classement provisoire devant Eli Tomac, le plus brillant des deux (1/1/3/4/12/1/2/1), en dehors de son « loupé » de Glendale - où il n'a pas pu faire mieux que 12^e après une chute au premier virage et un redémarrage difficile. Reste qu'après ces huit courses, l'écrémage était fait. Ne trouvant visiblement pas ses marques sur une Kawasaki avec laquelle il a pourtant gagné à Anaheim 2, Chase Sexton était par exemple absent à Daytona, touché à une hanche et au bas du dos à

l'entraînement dans les jours précédents. Sexton, peut-être le plus grand mystère du Supercross US et la grande déception de ce début de saison... Jason Anderson était aussi absent à Daytona, pour des raisons non précisées sur le moment (on a appris plus tard qu'il s'agissait de violences conjugales), et quant à Jorge Prado, pas remis d'une lourde chute aux qualifications de Seattle, il était également forfait. Sans parler de « notre » Français, Dylan Ferrandis, souffrant d'un pouce et abandonnant la finale de Daytona après deux tours, pointaient également aux abonnés absents RJ Hampshire (pilote officiel Husqvarna) et Justin Barcia, (coéquipier de Ferrandis chez Ducati) blessé dès la première course à Anaheim et qu'on ne reverra peut-être pas en Supercross cette année (il souffrait d'une commotion et de deux vertèbres dorsales fracturées). Bien engagé donc sur la voie d'un duel opposant Hunter Lawrence à Eli Tomac – lequel, au passage a gagné Daytona pour la 8^e fois (c'était aussi sa 57^e victoire en SX US) –, le pronostic quant à l'issue du millésime 2026 aura pu encore s'affiner le mois prochain, avec trois épreuves supplémentaires (Indianapolis, Birmingham et Detroit).

Résultats

Houston : 1. Cooper Webb (USA-Yamaha) ; 2. Hunter Lawrence (AUS-Honda) ; 3. Ken Roczen (ALL-Suzuki) ; 4. Eli Tomac (USA-KTM) ; 5. Chase Sexton (USA-Kawasaki) ; 6. Jason Anderson (USA-Suzuki) ; 7. Jorge Prado (ESP-KTM) ; 8. Malcolm Stewart (USA-Husqvarna) ; 9. Justin Cooper (USA-Yamaha) ; 10. Dylan Ferrandis (FRA-Ducati)...

Glendale : 1. Ken Roczen ; 2. Hunter Lawrence ; 3. Cooper Webb ; 4. Justin Cooper ; 5. Jorge Prado... 7. Chase Sexton... 9. Dylan Ferrandis... 12. Eli Tomac...

Seattle : 1. Eli Tomac ; 2. Cooper Webb ; 3. Justin Cooper ; 4. Hunter Lawrence ; 5. Chase Sexton... 9. Dylan Ferrandis ; 10. Ken Roczen...

Arlington : 1. Hunter Lawrence ; 2. Eli Tomac ; 3. Cooper Webb ; 4. Ken Roczen ; 5. Justin Cooper ; 6. Chase Sexton... 10. Dylan Ferrandis...

Daytona : 1. Eli Tomac ; 2. Hunter Lawrence ; 3. Ken Roczen ; 4. Cooper Webb ; 5. Joey Savatgy...

Classement provisoire après 8 épreuves (sur 17) : 1. Hunter Lawrence, 171 points ; 2. Eli Tomac, 170 ; 3. Ken Roczen, 151 ; 4. Cooper Webb, 151 ; 5. Chase Sexton, 122 ; 6. Justin Cooper, 122 ; 7. Joey Savatgy, 112 ; 8. Aaron Plessinger, 95 ; 9. Dylan Ferrandis, 87 ; 10. Jason Anderson, 84 ; 11. Malcolm Stewart, 75... 13. Jorge Prado, 73...

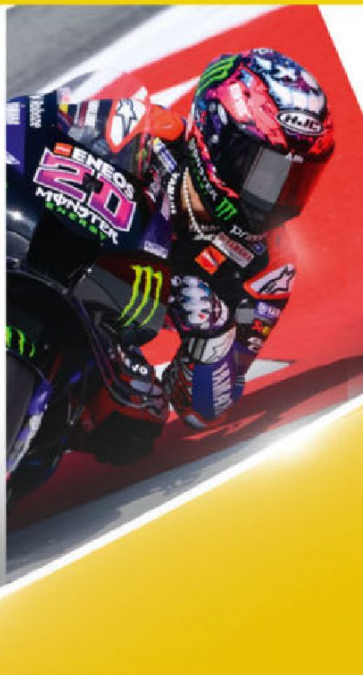
LE SITE LEADER

DE L'INFO 2 ET 3 ROUES

MOTO STATION LA 2^È ET LA 3^È ROUE ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER

NEWSLETTERS NOS MAGAZINES

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



MOTO-STATION.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS



MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.



Moto revue

COM 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 Casanovas.

Présidente du directoire :
Sophie Casanovas.

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

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

RÉDACTION

Directeur de la rédaction : David Dumain.
Rédacteur en chef : Thierry Traccon (31 89).
Rédacteur en chef adjoint : Christian Batteux (31 90).
Rubrique actualités : Thomas Loraschi (32 67).

Rédacteurs-photographes :
Bertrand Gold (32 13), Bruno Sellier (32 64).
Directeur artistique : Olivier Mallardeau (34 37).
Chef de studio : Valérie Comandré-Mareau (31 82).

www.moto-station.com :

Alexis Delisse (31 88) et Christophe Le Mao.

PHOTOGRAVURE

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

Ont participé à la réalisation de ce numéro :

Michel Turco (LBSM),
Céline Pochon Jacques Vivant,
Pierre Siedzianowski, Pat for ever.

PUBLICITÉ MAGAZINE ET WEB

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

SERVICE CLIENTS ABONNEMENTS,

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

Correspondance :

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

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

Promotion /abonnements :

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

Directrice de la publication :
Stéphanie Casanovas.

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

Dépôt légal : 1^{er} trimestre 2026.

Commission paritaire : n° 0328K82835

N° de TVA intracommunautaire : FR 96 572 071 884

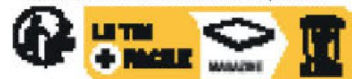
N° ISSN : 1275-9341

Impression : RotoFrance impression 77185 Lognes.

Papier issu de forêts gérées durablement.

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

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.



MOTO STATION Éditions Larivière

Espace Clichy, immeuble Agena
6 rue Olof Palme 92110 Clichy.

Tél. : 01 41 40 32 32. Fax : 01 41 40 32 50



1 AN D'ABONNEMENT



12 NUMÉROS

4 HORS-SÉRIES

VERSION DIGITALE OFFERTE

85€

ABONNEZ-VOUS
EN UN
FLASH



Découvrez toutes nos offres sur BOUTIQUELARIVIERE.FR

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/MORP4173

► Je m'abonne pour :

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

► Je choisis de régler par :

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

Pour un paiement par Carte Bancaire,
rendez-vous sur votre espace client sur
boutiquelariviere.fr/MORP4173

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

► Mes coordonnées:

MORP4173

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

CP* : Ville* :

Tel :

INDISPENSABLE POUR LA LECTURE DE VOTRE VERSION NUMÉRIQUE

► E-mail* (en majuscules) :

Je souhaite bénéficier des offres promotionnelles de Moto Revue.

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

PRIX DU NEUF

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
AJP		
PR7	11 890	
APRILIA		
TUONO 457**	6 650	
RS 457**	7 250	
TUONO 660 FACTORY 70/35 KW*	13 050	
RS 660 ET VERSION 70/35 KW*	11 850	
TUONO 660 FACTORY	10 999	
RS 660 FACTORY	14 050	
TUAREG 660*	12 250	
TUAREG 660 RALLY	14 050	
TUONO V4	18 050	
TUONO V4 FACTORY***	21 050	
TUONO V4 FACTORY SE-09 SBK***	20 499	
RSV4	22 050	
RSV4 FACTORY***	27 050	
BIMOTA		
KKB4	34 000	
KB4 RC	36 164	
TESI H2	64 000	
TESI H2 TERA	40 495	
KB 998 RIMINI	44 524	
BENELLI		
IMPERIALE 400**	4 699	
LEONCINO BOBBER 400**	5 999	
LEONCINO 500**	6 399	
LEONCINO 500 T**	6 699	
TRK 502**	6 799	
TORNADO 550*	6 999	
TRK 702**	7 699	
TRK 702X**	8 299	
752S**	6 599	
LEONCINO 800**	6 799	5799
LEONCINO 800T**	7 199	6199
BETA		
ALP 4.0	5 890	
BMW		
G 310 GS**	6 700	
G 310 R**	5 700	
F 450 GS**	7 500	
F 800 GS*	9 500	
F 900 GS	14 500	
F 900 GS ADVENTURE	15 000	
F 900 R*	7 900	
F 900 XR*	10 500	
S 1000 R	17 000	
S 1000 RR	21 500	
M 1000 R	23 600	
M 1000 RR	37 000	
S 1000 XR	20 800	
M 1000 XR	27 600	
R 12*	15 000	
R 12 S	22 990	
R 12 NINE T*	18 300	
R 12 GS	17 660	
R 1300 R	17 000	
R 1300 RS	17 500	
R 1300 GS	21 300	
R 1300 GS ADVENTURE	23 900	
R 1300 RT	24 500	
K 1600 GT	28 900	
K 1600 GTL	31 100	
K 1600 B***	29 800	
K 1600 GRAND AMERICA***	32 000	
R18*	21 600	
R18 100 ANS*	25 640	
R18 CLASSIC*	24 000	
R18 OCTANE*	26 200	
R18 B*	28 200	
R18 TRANSCONTINENTAL*	30 200	
BRIXTON		
CROMWELL 250**	3 599	
FELSBERG 250**	3 699	
CROSSFIRE 500**	5 999	
CROSSFIRE 500 XC**	6 299	
CROSSFIRE 500 XC**	6 799	
CROSSFIRE 500 STORR**	NC	
CROMWELL 1200	9 999	
CROMWELL 1200 X	10 899	
BLUROG		
BULLIT HERO 250**&***	3 499	
BULLIT V-BOB 250**	3 499	
BSA		
350 BANTAM**	4 299	
650 SCRAMBLER**	6 999	
650 GOLD STAR**&***	7 799	
CF MOTO		
450 NK**	5 199	
450 CL-C**	6 299	
450 SR**	6 499	
450 MT**	5 999	
675 NK*	6 499	6 249,00 €
675 SR-R*	7 899	
700 MT*	6 999	6 499,00 €
800 NK SPORT*	6 990	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
800 NK ADVANCED*	7 999	
800MT SPORT +*	8 999	
800MT EXPLORE*	10 999	9 999,00 €
800 MTX*	9 999	8999
1000 MTX*	10 500 (ESTIMATION)	
DUCATI		
HYPERMOTARD 698 MONO (&35/70 KW)*	13 190	
SCRAMBLER ICON DARK*	9 990	
SCRAMBLER ICON* ET***	11 190	
SCRAMBLER FULL THROTTLE*	12 590	
SCRAMBLER NIGHTSHIFT*	12 790	
SCRAMBLER 10* ANNIV. RIZO. ED.* ET***	14 990	
FORMULA 73*	16 390	
MONSTER (&35/70 KW)*	12 590	
MONSTER + (&35/70 KW)*	12 890	
MULTISTRADA V2	16 590	
MULTISTRADA V2 S***	19 290	
PANIGALE V2	16 490	
PANIGALE V2 S	19 190	
PANIGALE V2 MM93	22 190	
PANIGALE V2 FB63	22 190	
STREETFIGHTER V2	15 690	
STREETFIGHTER V2S	18 190	
DESERT X 2026	NC	
DESERT X	17 490	
DESERT X DISCOVERY	19 990	
DESERT X RALLY	21 990	
STREETFIGHTER V4	25 290	
STREETFIGHTER V4S	28 890	
STREETFIGHTER V4 SUPREME	47 500	
PANIGALE V4	28 390	
PANIGALE V4 S	35 190	
PANIGALE V4 R	43 990	
PANIGALE V4 TRICOLORE	54 000	
PANIGALE V4 LAMBORGHINI	74 490	
PANIGALE V4 MM 2025 WC REPLICA	89 300	
MULTISTRADA V4***	21 590	
MULTISTRADA V4 S***	25 690	
MULTISTRADA V4 RALLY	29 090	
MULTISTRADA V4 PIKES PEAK	32 790	
MULTISTRADA V4 S GRAND TOUR	27 790	
MULTISTRADA V4 RS	39 790	
DIAVEL V4	28 590	
DIAVEL FOR BENTLEY	60 000	
X DIAVEL V4	30 390	
DIAVEL V4 RS	39 990	
FANTIC MOTOR		
CABALLERO SCRAMBLER 500**	7 090	HORS FTD
CABALLERO RALLY 500**	7 690	HORS FTD
CABALLERO DELUXE 500**	7 290	HORS FTD
CABALLERO EXPLORER 500**	7 790	HORS FTD
STEALTH 500**	6 490	HORS FTD
CABALLERO SCRAMBLER 700*	9 290	HORS FTD
CABALLERO DELUXE 700*	9 290	HORS FTD
CABALLERO TRAVEL 700*	9 690	HORS FTD
FB MONDIAL		
PIEGA 452**	5 999	
HARLEY DAVIDSON		
NIGHTSTER*	11 390	
NIGHTSTER SPECIAL*	13 950	
SPORTSTER S*	16 350	
PAN AMERICA 1250 ST*	20 250	
PAN AMERICA 1250 S*	20 800	
CVO PAN AMERICA*	27 200	
FAT BOB 114 NOIR***	22 290	
FAT BOY 114 NOIR***	27 990	
ROAD GLIDE LIMITED	35 500	
STREET GLIDE LIMITED	35 500	
ROAD GLIDE 3***	38 500	
TRI GLIDE 3 LIMITED***	47 700	
BREAKOUT 117 NOIR***	28 290	
LOW RIDER S 117 CI***	22 990	
LOW RIDER ST 117 CI***	25 590	
STREET GLIDE***	32 850	
ROAD GLIDE***	32 850	
CVO STREET GLIDE ST	49 100	
CVO ROAD GLIDE ST***	49 250	
CVO STREET GLIDE LIMITED***	50 900	
CVO STREET GLIDE***	54 690	
CVO STREET GLIDE 3 LIMITED***	60 500	
HERO		
HUNK 440**	3 599	
HONDA		
CRF 300 L**	6 199	
CRF 300 L RALLY**	7 199	
GB350S**	4 599	
CB 500 HORNET**	6 699	
CB 500 HORNET E-CLUTCH**	7 199	
NX500**	7 499	
NX500 E-CLUTCH**	7 999	
CMX500 REBEL**	6 499	
CBR500R**	7 499	
CBR500R E-CLUTCH**	7 999	
CL500**	6 199	
CB600RR*	11 699	
CB650R E-CLUTCH*	9 199	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
CBR650R E-CLUTCH*	9 949	
X-ADV DCT*	13 099	
NC750X DCT*	8 999	
CB 750 HORNET*	7 990	
CB 750 HORNET E-CLUTCH*	8 490	
XL 750 TRANSALP 2026*	NC	
XL 750 TRANSALP E-CLUTCH 2026*	NC	
CB1000F	12 099	
HORNET 1000	10 599	
HORNET 1000SP	11 799	
CB1000GT	13 999	
CB1000R BLACK EDITION	15 149	
CBR1000RR-R FIREBLADE 2024	22 749	
CBR1000RR-R FIREBLADE SP 2024	26 749	
AFRICA TWIN*	14 999	
AFRICA TWIN ES*	17 599	
AFRICA TWIN ADV SPORTS SE DCT***	19 999	
AFRICA TWIN ADV SPORTS SE***	18 899	
CMX1100 REBEL SE	13 249	
CMX1100 REBEL DCT	12 099	
CMX1100 REBEL TOURING DCT	12 949	
CMX1100 REBEL DCT SE	13 299	
NT1100 MT	14 799	
NT1100 DCT	15 799	
NT1100 DCT SE	16 799	
GOLDWING DCT	28 849	
GOLDWING TOURING DCT AIRBAG	37 999	
GAS GAS		
SM 700*	11 749	
ES 700*	11 749	
HUSQVARNA		
SVARTPILEN 401**	6 749	6 049
VITPILEN 401**	6 649	5 949
701 ENDURO*	12 649	
701 SUPERMOTO*	12 649	
SVARTPILEN 801	10 890	
SVARTPILEN 801 L*	10 890	8 390
VITPILEN 801 ET L	10 890	
NORDEN 901	14 699	
NORDEN 901 EXPEDITION	16 399	
HYOSUNG		
BOBBER GV 300 R**	3 499	
INDIAN		
SCOUT SIXTY BOBBER* ET***	12 890	
SCOUT SIXTY CLASSIC* ET***	13 690	
SPORT SCOUT SIXTY*	14 690	
SPORT SCOUT RT*	18 690	
SCOUT CLASSIC***	15 690	
SCOUT BOBBER***	15 390	
SPORT SCOUT***	15 690	
SUPER SCOUT***	18 990	
SCOUT 101***	18 990	
CHIEF VINTAGE	20 990	
CHIEF DARK HORSE	17 990	
CHIEF BOBBER DARK HORSE	19 990	
SPORT CHIEF RT	23 990	
SUPER CHIEF LIMITED	24 590	
SUPER CHIEF DARK HORSE	24 590	
CHALLENGER DARK HORSE (***)	34 390	
CHALLENGER LIMITED (***)	33 390	
CHIEFTAIN POWERPLUS LIMITED (***)	33 390	
CHIEFTAIN POWERPLUS DARK HORSE (***)	34 390	
ROADMASTER POWERPLUS LIMITED (***)	37 290	
ROADMASTER POWERPLUS DARK HORSE (***)	36 790	
PURSUIT LIMITED (***)	37 290	
PURSUIT DARK HORSE (***)	36 790	
ROADMASTER ELITE	44 990	
CHALLENGER ELITE	45 390	
PURSUIT ELITE	47 990	
KAWASAKI		
W230**	5 199	
MEGURO S1**	5 899	
NINJA ZX-4 R*	8 999	
NINJA ZX-4 RR*	9 649	
KLE 500** ET***	7 399	
Z500** ET***	5 999	
Z500 SE** ET***	6 349	
NINJA 500** ET***	6 599	
NINJA 500 SE** ET***	7 099	
Z 7 HYBRID	7 999	
NINJA 7 HYBRID	7 999	
ELIMINATOR 500**	6 499	
ELIMINATOR 500 SE**	6 899	
NINJA ZX6R***	11 699	
Z650 S*	7 599	
NINJA 650* ET***	8 199	
VERSYS 650* ET***	8 449	
Z 650 RS*	8 349	
VULCAN S* ET***	8 299	
W800**	10 999	
Z900***	9 999	
Z900 70/35 KW* ET***	9 699	
Z900 SE***	12 149	
Z900 RS***	13 299	
Z900 RS SE***	14 899	
NINJA ZX-10R	21 099	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
NINJA ZX-10RR	28 999	
NINJA H2R	56 000	
Z H2	19 299	
Z H2 SE***	21 949	
NINJA H2 SX***	25 999	
NINJA H2 SX SE***	29 199	
Z 1100	11 999	
Z 1100 SE	13 799	
VERSYS 1100 S***	15 899	
VERSYS 1100 SE***	17 999	
NINJA 1100 SX	15 699	
NINJA 1100 SX SE	17 399	17 299

KOVE

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
450 RALLY		
QJMOTOR		
SRK 421 RR**	5 999	
SRV 550**	5 999	
SRV 600 V2*	6 599	
SRV 600 V4*	7 599	
SRK 600*	5 899	
SRK 600 RS*	6 499	
SRT 600 SX TOURING*	6 899	
SRT 700 SX TOURING*	8 249	
SRK 800 DARK*	6 799	
SRK 800*	8 599	
SRK 800 RR*	9 299	
SRT 900 SX TOURING*	9 999	
SRK 921	10 399	
SRK 921 RR	13 499	

KTM

390 ADVENTURE X**	6 199	
390 RC**	7 399	
390 DUKE**	6 299	
390 ENDURO R**	6 599	
390 SMC R**	6 449	
390 ADVENTURE R**	7 199	
690 ENDURO R*	12 649	
690 SMC R*	12 649	
790 DUKE*	8 599	
790 ADV.*	11 299	
890 ADV. R	15 899	
890 SMT	13 999	
RC8C	39 900	
990 DUKE	12 949	
990 DUKE R	14 949	
990 RC R	15 949	
1290 SUPER DUKE GT 2024	22 849	18 849
1390 SUPER DUKE R	20 749	
1390 SUPER DUKE R EVO	22 749	
1390 SUPER ADVENTURE S	21 149	
1390 SUPER ADVENTURE S EVO	23 149	
1390 SUPER ADVENTURE R 2024	21 549	

LIVEWIRE

ONE***	12 390	
S2 DEL MAR***	19 990	

MASH

TWO FIFTY 250** ET***	3 099	
FIVE HUNDRED 400** ET***	3 199	
SIX HUNDRED 650** ET***	3 499	
X-RIDE 650** ET***	3 999	
X-RIDE 650 21** ET***	4 499	
FR 750* ET***	6 399	
K 750* ET***	6 899	
GT 750* ET***	11 999	

MORBIDELLI

T 502 X**	5 999	
T 1002 VX	9 999	
C 1002 VX	9 999	

MOTO GUZZI

V7 STONE*	9 550	
V7 SPECIAL*	10 050	
V7 SPORT*	11 050	
V 85 TT*	13 550	
V 85 TT TRAVEL*	15 050	
V 85 TT STRADA*	12 550	
V100 MANDELLO	15 750	
V100 MANDELLO S	19 050	
V100 MANDELLO WIND TUNNEL	18 999	
STELVIO***	16 550	
STELVIO PFF	17 300	

MOTO MORINI

3 1/2 SPORT**	NC	
RUMBLE**	NC	
ALLTHRIKE**	NC	
X-CAPE 650*	6 999	
RUMBLE*	NC	
X-CAPE 700*	7 999	
650 CALIBRO CUSTOM*	7 499	
650 CALIBRO BAGGER*	8 399	
SEIEMEZZO STREET*	5 999	
SEIEMEZZO SCRAMBLER*	6 999	
X-CAPE 1200	NC	
CORSARO	NC	
CORSARO SPORT	NC	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
CORSARO GT	NC	
MV AGUSTA		

BRUTALE R	15 600	
BRUTALE RR	19 500	
DRAGSTER R	17 500	
DRAGSTER RR SCS	22 999	
DRAGSTER RC SCS	25 500	
TURISMO VELOCE R	17 900	
TURISMO VELOCE LUSO SCS	24 300	
TURISMO VELOCE RC SCS	25 800	
SUPERVELOCE 800	22 600	
SUPERVELOCE S	27 500	
SUPERVELOCE 98	31 099	
F3 R	19 000	
F3 800 RR	24 500	
F3 RC	27 500	
F3 COMPETIZIONE	33 400	
ENDURO VELOCE***	24 500	
LXP***	30 000	
BRUTALE 1000 RS	28 500	
BRUTALE 1000 RR	36 500	
BRUTALE 1000 RR ASSEN	45 599	
SUPERVELOCE 1000 ORO	72 690	
RUSH	50 000	

NORTON

MANX R	NC	
MANX	NC	
ATLAS GT	NC	
ATLAS	NC	

RIEJU

AVENTURA RALLY 307	4 799	
AVENTURA RALLY 307 R	NC	
AVENTURA 500	6 199	
XPLORA 557 S	6 459	
XPLORA 557 X	6 799	
XPLORA 707 S	6 799	
XPLORA 707 X	7 199	

ROYAL ENFIELD

HUNTER 350** ET***	4 490	
METEOR 350** ET***	4 790	
CLASSIC 350** ET***	5 290	
BULLET 350** ET***	5 240	
GOAN CLASSIC 350**	5 590	
HIMALAYAN 450** ET***	5 890	
GUERRILLA 450** ET***	5 890	
CLASSIC 650** ET***	7 090	
BEAR 650** ET***	7 540	
SHOGUN 650** ET***	7 590	
CONTINENTAL GT 650** ET***	7 690	
INTERCEPTOR 650** ET***	7 690	
SUPER METEOR 650** ET***	7 890	

SUZUKI

DR-Z4S**	8 999	
DR-Z4SM**	8 999	
SV650*	6 999	
SV650X*	7 999	
SV7 GX*	NC	
V-STROM 650* ET***	8 999	7 799
V-STROM 650XT* ET***	9 599	8 399
GSX-S 85* ET***	8 999	7 999
GSX-S 8T*	10 899	
GSX-S 8TT*	11 599	
GSX-8R* ET***	9 899	
V-STROM 800SE* ET***	10 299	9 799
V-STROM 800 DE* ET***	11 299	10 799
GSX-S 950 35/70 KW*	10 499	9 999
V-STROM 1050 SE	14 599	
V-STROM 1050 DE	14 999	
KATANA	14 299	
GSX-S1000	13 599	13 199
GSX-S1000 GT***	14 999	14 299
GSX-S1000 GT+***	16 999	16 299
GSX-S1000 GX	18 099	15 999
GSX-S1000 GX+	20 099	17 999
HAYABUSA***	15 599	

TRIUMPH

SPEED 400**	5 945	
SCRAMBLER 400X**	6 645	
SCRAMBLER 400XC**	7 445	
TRIDENT 660*	8 695	
TIGER SPORT 660*	9 995	
DAYTONA 660*	9 795	
STREET TRIPLE 765 R	10 495	
STREET TRIPLE 765 RS	13 095	
STREET TRIPLE 765 RX	14 195	
STREET TRIPLE 765 MOTO 2 ED	15 995	
TRIDENT 800*	9 995	
TIGER SPORT 800*	12 395	
STREET TWIN* ET***	9 745	
SPEED TWIN 900***	10 295	
SCRAMBLER 900*	11 995	
BONNEVILLE T10* ET***	11 695	
TIGER 900 GT PRO***	16 395	
TIGER 900 RALLY PRO***	17 395	
BONNEVILLE T120***	14 595	
SPEED TWIN 1200	15 295	

MODÈLE	PRIX NEUF	PRIX PROMO
SPEED TWIN 1200 RS	17 595	
SPEED TWIN 1200 CAFÉ RACER ED	18 995	
BONNEVILLE BOBBER***	15 695	
BONNEVILLE SPEEDMASTER	16 695	
SCRAMBLER 1200 X	14 995	
SCRAMBLER 1200 XE***	17 195	
SPEED TRIPLE 1200 RS	20 195	
SPEED TRIPLE RX	21 695	
TIGER 1200 GT PRO	21 595	
TIGER 1200 GT EXPLORER	22 995	
TIGER 1200 RALLY EXPLORER	23 995	
ROCKET III STORM R	27 195	
ROCKET III STORM GT	27 195	

UM MOTORCYCLE

RIVERDALE 401*	NC	
VOGE		
300 R**	4 250	
300 RALLY**	4 695	
300 DS**	4 380	
525 R**	6 095	
525 DSX**	6 695	
525 ACX**	6 595	
625R*	5 795	
DS625X*	6 999	
650 DS** ET***	7 200	
650 DSX EQUIPÉE* ET***	8 995	
800 RALLY* ET***	8 990	
DS900X*	10 990	

YAMAHA

MT-03**	6 499	
MT-03 2025**	6 599	
R3** ET***	6 999	
R6 RACE	13 999	
R6 GYTR	NC	
MT-07 PURE 2023*	7 599	
MT-07 2024*	7 999	
MT-07 2025*	7 999	
TRACER 7*	9 999	
TRACER 7 GT*	11 499	
TENERE 700*	11 299	
TENERE 700 2025*	11 199	
TENERE 700 RALLY*	12 499	
TENERE 700 WORLD RALLY*	14 299	
TENERE 700 RALLY EDITION	12 699	
TENERE 700 WORLD RAID*	13 299	
TENERE 700 EXTREME*	11 899	
TENERE 700 EXPLORE EDITION*	11 799	
XSR 700* ET***	8 799	
XSR 700 LEGACY* ET***	9 299	
R7* ET***	9 999	
MT-09 2024	10 499	
MT-09 2025	10 699	
MT-09 SP 2023	12 499	
MT-09 2024	10 799	
MT-09 SP 2024*	12 699	
TRACER 9	12 499	
TRACER 9 2025	12 499	
TRACER 9 GT	15 799	
TRACER 9 GT 2025	15 699	
TRACER 9 GT+ 2025	18 999	
XSR 900	11 499	
XSR 900 2025	11 199	
XSR 900 GP	13 499	
R 9*	13 699	
NIKEN GT	17 999	
MT-10	15 999	
MT-10 SP	18 999	
R1	20 499	
R1 RACE	20 799	
R1 M	27 999	
R1 GYTR 2023	28 299	
R1 GYTR 2025	NC	

ZERO

ZERO FX**	13 895	
ZERO FXE**	14 115	
ZERO S**	18 145	
ZERO SR**	18 555	
ZERO SR/F***	23 435	
ZERO SR/S***	23 595	
ZERO DSR***	19 560	
ZERO DSR X***	23 695	
ZERO DS***	19 170	

ZONTES

350 T**	5 690	
350 GK**	5 490	4 699
703 F TOURING*	7 999	
703 F ADVENTURE*	7 999	
703 F*	7 999	
703 RR*	7 599	

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 3 jeans Spidi J-Fit Superslim



Ce mois-ci, nous vous proposons de gagner trois pantalons Spidi, deux jeans homme et un modèle femme. Des modèles aux coupes près du corps, fabriqués dans un coton denim incorporant de l'élasthanne et des fibres synthétiques Cordura pour plus de résistance à l'abrasion. De quoi rouler chic contre les chocs.

- Coton renforcé avec du Cordura, fibres tissées avec celles de coton.
 - Élasthanne.
 - Genoux légèrement préformés.
 - Protections CE de type Warrior Lite niveau 1 aux genoux, amovibles et ajustables en hauteur
 - Préd disposition pour des protections CE aux hanches
 - 6 passants pour la ceinture
 - 2 poches devant, 2 poches derrière
 - Boucle pour mousqueton
 - Passant pour connecter à un blouson
 - Équipement certifié CE EN 17092-4 : 2020
 - Poids : 1 kg
- Tailles US : hommes 28 à 40 / femmes 26 à 34
Coloris : bleu foncé ; bleu clair
Prix : 159,90 euros
Infos sur : www.spidi.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° 4172, cinq places pour le Bol d'Or étaient en jeu. Les extraits des phrases à retrouver étaient en pages 24, 65 et 114. Le tirage au sort a désigné Christophe Arienti, de Pont-Saint-Esprit (30), qui roule sur une Yamaha 600 XTE, Patrick Viargues, de Aigrefeuille (31), qui roule sur une BMW R 1250 GS, Jean-Michel Roube, de Tressan (34), qui roule sur une Honda CB 500, Léo Pautrel, de Guipavas (29), qui roule sur une Moto Guzzi V100 (et une Suzuki GSX-R 750 K7), et Gilles Aru, d'Antibes (06), qui roule sur une BMW R 1250 R. Merci à tous et rendez-vous dans notre prochain numéro, qui sortira à partir du 11 avril.

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 27 MARS)

Extrait n° 1 : « Pas étonnant que ce marché animé par une centaine de marques soit particulièrement dynamique ! » Page :

Extrait n° 2 : « Ce moteur et cette transmission très souples rendent la moto hyper facile à emmener. » Page :

Extrait n° 3 : « Proposé en bleu clair ou bleu foncé, il se porte, comme son type l'indique, collé au corps. » 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

NEXT-GEN TOURING

* Touring Nouvelle Génération

Écran solaire QSV-2

- Conforme à la norme DIN EN1836 pour verres solaires
- Zone de protection plus grande



Système SHOEI Comlink

- Intégration du système intercom SRL-3 (en option)
- Aérodynamisme parfait



Nouvelles sangles jugulaires

- Plus légère, plus agréable
- Boucle micrométrique en acier inoxydable



Écran CNS-1C

- Verrouillage central
- Large champ de vision

GT-Air-3

www.shoei-europe.com

ECE 2206

YOUR FUTURE IS IN YOUR HANDS*

NOUVEAU
FIVE RSX

EN SAVOIR PLUS



© FIVE GLOVES 2026. *Ton avenir est entre tes mains.



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



FIVE-GLOVES.COM

FIVE