

LEADER DE LA PRESSE **MOTO TT** DEPUIS 1974

moverte

moverte

ENDURO



Match

Les 125 se déchaînent
TM/Beta/Sherco

TEST PRODUIT



Test

Sherco SE 300 XTrem

Quel pneu FIM

pour scratcher ?

7 gommes au crible

CADEAU
POSTERS
COLLECTOR
Vimond 1986
Tortelli 1998



TRAIL



EXCLUSIF
INTERVIEWS

Jeffrey Herlings
Benjamin Melot

- ▶ **Kawasaki 500 KLE**
- ▶ **Rieju 307 Rally R/Honda CRF 300 L**



▶ **CLASSIC**
Yamaha 490 IT
« Rhhhaaaa Lovely ! »



▶ **MEMORY**
Jacky Vimond
40 ans plus tard, le livre !

Bimestriel - AVRIL/MAI 2026 N° 605 - France Métro: 7,20 € -
DOM 8,20 € - BEL 8,20 € - CHU 13,00 CHF - CAN 12,50 CAD -
ESP 6,00 € - UK 8,20 € - LUX 8,20 € - MAR 8,70 MAD - NCL 12,70 XPF



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

YOU SERVICES | YAMALUBE | GYTR

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

Pensez à covoiter #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.



- 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.





BERTRAND SANLAVILLE
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

DEMAIN EST UN AUTRE JOUR !

On ne va pas vous raconter d'histoires. La presse écrite n'est pas au sommet de sa forme, chahutée par le tsunami du web, reléguée pour une partie de la population en 3ème ou 4ème division de l'information. Le tout numérique installé au forceps par les allumés de la silicon valley et la gratuité (de façade !) proposée par internet a conduit depuis le début des années 2000 à un lent effritement des ventes de journaux et de magazines, érosion poussée plus encore par la disparition d'un grand nombre de points de vente « presse ». Les marques ont opportunément profité d'une situation sinon floue, au moins fluctuante et instable pour réorienter leurs budgets, diriger parfois leur communication vers les feux moins onéreux du web où il est aisé de créer du contenu, de rassembler une communauté, de transmettre un message linéaire, positif et enthousiaste. Surtout pas contradictoire, évidemment. Mirage ou magie, l'avenir le dira, mais tout ça n'a plus grand-chose à voir avec le journalisme et une certaine crédibilité de l'information, ce qui constitue la vertu d'un magazine digne de ce nom et qui assoit souvent le succès d'un produit. Bref... Moins de pub, moins de ventes, une dispersion de l'info, c'est ce qui a conduit en début d'année à stopper la parution d'MX Magazine, petit cousin de MV, après 28 années de sport, de passion, d'enquêtes et d'essais. MX Mag, porté lors de son lancement en début de saison 98 par le succès incroyable de Sébastien Tortelli au SX de Los Angelès, a suivi et encouragé l'explosion du MX tricolore au plus haut niveau avec l'avènement d'une multitude de champions du monde, le premier succès de l'équipe de France au MX des Nations avant une farandole de triomphes, la montée en puissance du FMX, le passage au 4 temps, on vous en passe. Une presque triple décade sur papier laisse derrière elle un paquet de beaux sujets et de posters. C'est ainsi. Séchez vos larmes, jetez les couronnes, les fleurs et les kleenex, aujourd'hui il fait jour et beau. Il y a matière à rester positif. L'arrêt d'MX Mag (comme d'autres titres avant lui et certainement d'autres titres après lui !) ne siffle pas la fin de la récréation pour la presse écrite, loin s'en faut ! Le magazine que vous tenez entre les mains est là pour s'en assurer. L'équipe d'MX Mag a fusionné avec MV pour



vous générer désormais un bimestriel plus costaud (132 pages), plus aérien (poster collector dans chaque numéro), plus expert aussi avec son lot de tests vérité, ses essais implacables, loin de ressembler au consensus mou qu'on vous distille souvent sur la toile en conclusion de tests objectivement bien réalisés, honnêtement plus aléatoires... Rien à voir avec l'école des fans, qu'on se le dise ! Arc bouté sur des bases qui ont fait de Moto Verte le leader incontesté de la presse off road depuis 1974, nous vous promettons de garder le cap pour développer dans chaque numéro des sujets pertinents, de bon sens, jeter un regard pointu sur l'histoire mais plus encore anticiper l'avenir en enquêtant sur les nouvelles tendances, en vous présentant les pépites montantes du sport, en révélant

les bienfaits de l'électrique... ou ses vertus destructrices pour l'avenir du TT-passion. On ne tournera pas en rond en vous racontant la messe après vous avoir dépouillé de 7,20 euros mais on vous dira la vérité. Nos vérités en tous cas. Mais puisque c'est l'occasion de vanter le journalisme plus que la communication, l'enquête contradictoire plus que la création de contenu, je vous invite -quand même- à rester attentif à la toile. Motoverte.com se renove. Un nouveau site 100% MV, plus moderne, plus agile, plus mobile, joliment habillé, s'appuyant sur beaucoup de productions vidéo et rebondissant sur la version « papier » ne va pas tarder à voir le jour. Là-aussi vous retrouverez le ton journalistique et l'information vérifiée (d'où une version « premium » payante) qui nous tiennent à cœur grâce à nos « influenceurs » exclusifs sur le terrain, en MX, en enduro, sur les rallies. Moto Verte « print » + motoverte.com, le combo gagnant en 2026 avec des numéros spéciaux inédits à venir. Merci de votre fidélité ! **MV**



Hayden Deegan
Yamaha Star Racing

LA PERFORMANCE **EST ENTRE VOS MAINS**



la Gamme de Guidons Best Seller

CONTOUR

et toutes les pièces performances PROTAPER sont disponibles chez Moraco

DISTRIBUTEUR FRANCE



www.moraco.fr





078

T'en veux du boudin, en v'la ! Julien Jagu et Guédaro ont mis la gomme pour tester une journée entière sept trains de pneus FIM.

Couverture

Jeffrey Herlings (@ Infront Moto Racing)

VOS RENDEZ VOUS

- ▶008 Larivière family
- ▶010 Block Pass
- ▶012 Flash
- ▶016 Tétines
- ▶026 Opinion
- ▶028 Tout vu, tout entendu
- ▶086 Shopping
- ▶088 Occasion
- ▶090 Prix du neuf
- ▶130 Ils font bouger la Moto Verte

030 Match enduro

Trois 125 euros en action !

042 Face à face trail

Rieju vs Honda, deux 300 en mode « rallye »...

048 Test enduro

Sherco pousse la 300 SE à l'XTrem...

054 Test trail

Le retour de la Kawasaki 500 KLE...

060 Guide minis

Electrique ou thermique pour débuter ?

064 Circuit MX

La FFM poursuit l'achat de terrains...

070 Classic

L'Atelier 46 fait revivre la Yamaha 490 IT...

078 Test pneus

7 gommess enduro pour scratcher !

092 Visite

50factory envoie de la pièce !

096 Interview Herlings

JH84-Honda, couple de rêve ?

104 Memory

Jacky Vimond se raconte...

112 Interview Melot

Qui est le vainqueur du Dakar en « malle moto »...

118 Touquet

La passe de 4 pour Kellett !

126 Supercross US

Des leaders et une affaire...



030

L'Europe au centre de l'univers enduro 125. Sherco, Beta et TM représentent ce qui se fait de mieux sur le marché !



042

Des petits trails pour verts avertis ! On a opposé une étonnante Rieju à la Honda 300. Une même philosophie à des tarifs assez éloignés...



ABONNEZ-VOUS P.91

Abonné au magazine papier ?

Vous bénéficiez des avantages suivants :

- ▶ Accès au web premium de Moto Verte
- ▶ Hors-Série Classic de MV offert
- ▶ Édition digitale sur votre smartphone, tablette ou ordinateur



DISPONIBLE SUR PC OU MAC
moto-station.com/moto-verte

Télécharger dans l'App Store

DISPONIBLE SUR Google Play

096

Il rêvait de porter les couleurs de Honda et du HRC. Jeffrey Herlings débarque chez Honda avec les yeux qui pétillent et des ambitions affirmées.



LE

KIOSQUE

Moto

Un bien joli raid en prévision pour les trailers aventuriers entre Biarritz et Ouarzazate, des mags vélo/moto qui envoient de l'info et des vidéos qui claquent sur motoverte.com. N'en jetez plus, l'actu se lit, se voit et se vit dans le groupe Larivière...

Sur la toile

Le sport a repris fort avec le Touquet bien sûr puis l'ouverture du championnat MX Elite avant le MXGP en Argentine. Février a aussi donné rendez-vous aux passionnés à Lyon où s'est tenu le salon du deux Roues. Que de belles expos qu'on vous fait découvrir en vidéo... N'oubliez pas de laisser tomber les clopes et de craquer pour notre offre « premium ». Motoverte.com permet de rester connecté à l'actu 7 jours/7. A partir de 2,99 euros/mois, ça ne se refuse pas...



Vidéo Enduropale : Le Touquet avec Antoine Méo !

Todd Kellet a gagné haut la main mais derrière, un sacré bonhomme en jaune et rouge a affolé les compteurs, revenant de la quasi dernière place à la 21ème alors qu'il roulait pour la

première fois au guidon de la Ducati 450 Desmo. MV vous fait vivre les coulisses de l'exploit grâce à la présence exclusive d'un vidéaste MV dans son ombre. Un doc!



Vidéo Rétro MX : une collection de fou !

Il en possède plus de 90 mais il a pour la première fois accepté d'en exporter 50 hors d'Italie, au salon du 2 roues à Lyon. Un pur passionné italien a présenté dans la Capitale

des Gaules l'histoire du motocross pré-70 via des modèles aussi rares que beaux. Nicolas Jarreau, véritable père Castor du MX, nous raconte en images ce morceau d'histoire...



Vidéo Dakar : les motos de l'ère Thierry Sabine

Il a créé les deux événements les plus importants de l'histoire de la moto tout-terrain en France. Rien que ça ! Thierry Sabine a lancé l'Enduro du Touquet avant de mettre sur pied le

Paris-Dakar. Hommage XL à Lyon avec la présentation des motos iconiques qui ont marqué le rallye africain entre 1979 et 1986. Yamaha, Honda, Suzuki mais aussi Ligier ou BMW. Magnifique. Philippe Vassard est au micro!



MR Classic Le souffle de l'histoire

Quand Moto Revue, Moto Journal et Moto Verte dressent le panorama de l'actualité moto moderne, MR Classic jette un œil à l'histoire sous toutes ses coutures. Il se trouve que le TT occupe une belle place. Notamment dans ce numéro actuellement en kiosque où l'on peut découvrir des Barigo d'exception (50 ans pour la marque!) et un atelier de restauration d'XR formidable (Classic Red).

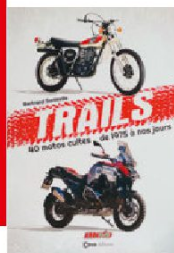
VTT, Gravel, élec' à la Une



VTT Mag, leader de la presse VTT depuis l'âge de pierre, envoi du lourd avec ce numéro de mars. Une pluie de missiles à la Une, une rando au cœur de l'Aveyron et ses bases secrètes de fabrication d'aligot, la rencontre avec Thomas Lemoine qui ajoute une dimension à la pratique du vélo, des gravel comme s'il en pleuvait, des conseils mécaniques, du pilotage... Tous aux abris! Direction les relay H et autres kiosques!

Livres

Trail de légende



A l'heure où le marché du trail s'étoffe encore et toujours, l'histoire résonne à travers les modèles iconiques qui ont pimenté un demi-siècle de moto. Directeur de Moto Verte, Bertrand Sanlaville évoque la carrière de ces trails mis en lumière par les rallyes africains. 40 modèles sont

disséqués, montrés, détaillés.

Chez Casa Editions. 39,95 euros.



Le phénomène Marc Marquez

Un livre pour un phénomène. Normal. L'incroyable trajectoire du pilote espagnol, de ses débuts flamboyants à sa domination et sa résurrection. Débarqué chez Ducati en 2024 après bien des pépins physiques, il devient champion du monde en 2025 pour la septième fois

en MotoGP. Plongez dans l'univers d'un homme qui défie le temps, les machines et les pronostics.

24,95 euros. Chez Casa Editions.

Voyage



Biarritz-Ouarzazate en trail !

Un voyage d'exception en prévision monté par Larivière Voyage avec nos confrères de Moto Revue. Un raid d'environ 3 500km, mélange de tout-terrain et de route. Il partira de Biarritz pour rejoindre le désert marocain et le spot de Ouarzazate. Sacrée aventure pour les amoureux d'évasion et de trail. Les détails du trip (dates précises et prix) restent à peaufiner mais c'est dans les cartons.

Infos : www.lariviere-voyage.com

LS2



X-FORCE PRO

NÉ POUR LA COMPÉTITION



CARBONE



FIM RACING
HOMOLOGATED
HELMET

HOMOLOGATION FIM 2



DÉCOUVREZ-EN PLUS



XAVIER AUDOUARD
DIRECTEUR SPORTIF SX DE PARIS

CHANGEMENTS DE CRÈMERIE

Tomac, Sexton, Prado, Herlings, Gajser. La particularité de la saison 2026 SX/MX, sur la scène américaine comme sur la scène mondiale, est le fait qu'un nombre inhabituel de pilotes aux palmarès XXL aient « changé de crèmerie », à l'issue d'une saison 2025 « sans ».

Voilà qui donne incontestablement un piment particulier aux championnats en cours (SX US) et à ceux qui vont débiter (MXGP – lignes écrites à quelques jours de « l'ouverture » en Argentine) ! Ce « mercato » historique, qui ultimement ne pourra faire au mieux qu'un seul heureux par catégorie (et donc pas mal de frustrés), obéit à des mécanismes classiques et immuables mais chaque cas reste particulier. Décryptage...

Rappelons d'abord que le carburant principal du moteur interne de tout grand champion est la confiance. Par définition, le champion ne peut douter de sa propre capacité à gagner : sans celle-ci, il redeviendrait un pilote « ordinaire », ce que son ego ne saurait supporter. Face à l'échec, il lui faut donc trouver des raisons autres que ses propres insuffisances et celles-ci tournent logiquement autour des deux autres aspects majeurs de la performance : le physique et la mécanique. Étant donné le ratio et la diversité de blessures affectant peu ou prou la totalité du plateau sur l'échelle d'une saison, le physique constitue l'explication à la fois la plus courante et la plus acceptable : on ne peut décemment reprocher à un pilote physiquement diminué de ne pas gagner.

Mais pour celui qui ne peut se retrancher derrière une blessure pour expliquer une série de contre-performances, reste l'explication « mécanique ». Ne pouvant (trop) ouvertement dénigrer la qualité intrinsèque du matériel mis à sa disposition par une marque qui le paie précisément (cher) pour promouvoir ses produits, le pilote en est réduit à mettre en cause de sempiternels « réglages » (soit « moteur », soit « suspensions », soit les deux). Partant du principe que a) les motos modernes sont toutes performantes et b) les teams officiels disposent d'une large palette de pièces spéciales, voire désormais de solutions électroniques extraordinairement pointues, pour satisfaire le pilote le plus exigeant en la matière, les excuses liées aux « réglages » ne font illusion qu'un temps et celui qui y a systématiquement recours finit par se décrédibiliser lui-même... jusqu'au jour où, un champion restant un champion, le succès finit par arriver ! Dès lors, le voilà qui relève la tête, sur l'air du « je vous l'avais bien dit ». Si, confiance retrouvée aidant, le succès se répète, voilà notre champion relancé sur



Ca n'allait plus chez KTM. Ca ne va pas mieux chez Kawasaki malgré une optimisation des possibilités de réglages. Sexton est dans le dur...

la bonne trajectoire. Mais s'il reste sans lendemain, c'est de nouveau la crise...

Celui qui illustre le mieux actuellement ce yo-yo de la confiance et des résultats est Chase Sexton. Personne ne met sérieusement en cause son formidable talent (illustré par une victoire imparable à Anaheim 2) mais peu doutent à ce stade que le « cas Sexton » relève bel et bien d'une incapacité notoire à régler sa moto, que celle-ci soit une Honda, une KTM ou désormais une Kawasaki. Ou, pire encore, d'une instabilité mentale chronique, empêchant Chase de maintenir un niveau de confiance

minimum en son matériel et entraînant une litanie de changement stérile de composants suspensions (tés de fourche, amortisseur, biellettes, bras oscillant, etc). Le team Kawasaki, pourtant réputé rigide face aux demandes de ses pilotes (« la moto est bonne, c'est à toi de t'y adapter »), a laissé faire son leader, sans parvenir à enrayer la chute de confiance (mutuelle). Forfait à Daytona sans raison vraiment crédible, Sexton reproduit, pour ses détracteurs, une séquence déjà vue chez KTM l'an dernier. Pour ses supporters c'est la KX officielle, qui avait déjà écoeuré Jorge Prado en 2025, qui est en cause ! Justement, voilà que l'Espagnol, dont la crédibilité avait touché le fond l'an dernier en vert (n'avait-il pas volontairement cherché à ne pas se qualifier lors d'un outdoor, sabotage unique dans les annales des pilotes d'usine ?), épate tout le monde après un retour « à la maison » chez KTM ! Même si une blessure a coupé son élan, Jorge en a montré suffisamment (podium à Anaheim 1, pole-position, victoire en série, vitesse dans les whoops...), lui dont l'expérience en SX est pourtant réduite, pour renvoyer le doute vers la Kawa officielle et, du même coup, réhabiliter la KTM tant décriée la saison dernière par... Sexton ! Au demeurant, le team orange n'a même pas besoin de la résurrection de Prado pour relever fièrement la tête : avec déjà quatre victoires au compteur (dont un historique 8ème Daytona !), l'insubmersible Eli Tomac (en qui Yamaha ne croyait plus assez pour payer ce qu'il réclamait), réputé très compliqué à satisfaire côté matériel, clame très haut à quel point il a-do-re son autrichienne à cadre acier ! Du côté MXGP, les transferts des serial winners Tim Gajser (de Honda à Yamaha) et Jeffrey Herlings (de KTM à Honda) relèvent d'une certaine usure d'une (longue) relation team-pilote, de motifs financiers et (dans le cas de Herlings) de l'émergence de jeune talent (Lucas Coenen) plutôt que d'une insatisfaction technique. Pour autant, à ce stade de leur carrière respective, « changer de crèmerie » est un vrai défi et il va falloir trouver au plus vite « les bons réglages » ! **MV**

« FACE À L'ÉCHEC, UN CHAMPION DOIT TROUVER DES RAISONS AUTRES QU'À SES PROPRES INSUFFISANCES... »

50FACTORY.com

PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS MOTOS, QUADS, SCOOTERS, VÉLOS, TROTTINETTES ET MOTOCULTURE

LE GRIP PARFAIT, AU BON PRIX !

50FACTORY.com



140/80-18

120/90-18

110/90-19

80/100-21



Servis
TYRES ▶

Exclusivité 50 Factory

FLASH

PICHON, PRENOM LENNY !

Il est loin le temps où un minot juché sur une CR affolait les compteurs, claquait des victoires en minivert puis en cadet... Le temps a passé pour Mickaël Pichon, devenu champion SX 125 aux US et double champion du monde 250. Pas celui de la passion pour le tout-terrain qu'il a infusé à ses garçons. L'an dernier, Zach devenait vice-champion du monde d'enduro. A Castelnau pour l'ouverture de l'Elite, le cadet de la troupe, Lenny, est monté sur le podium 85 alors que son grand-père l'imagine déjà champion du monde d'enduro ! Quelle histoire ! On en reparle... Forcément !





FLASH

PÊCHE ROYALE A LYON !

La Capitale des gaules est bien devenue celle de la moto depuis que Jack Monchanin fait résonner son salon du 2 roues sur tout le territoire et bien au-delà de nos frontières. L'édition 2026, fin février, a flirté avec les 200 000 spectateurs, un record, fort d'expositions fournies, de stands nourris, où chaque passionné peut pénétrer son univers favori. Cross, enduro, trial, trail, vitesse, custom, roadsters et plus encore... C'est simple, on trouve tout. On zieute, on parle, on admire, on roule aussi. Un must uniquement victime de son succès avec des allées bondées. Faut agrandir Jack, faut agrandir...



©G Perret

Le Salon du 2 roues à Lyon n'est pas statique. Il vit grâce aux nombreuses animations et à des opérations commerciales attractives (marché de l'occasion, enchères).



©G Perret



©G Perret

Un bonheur n'arrivant jamais seul, il a fait beau à Lyon fin février. Après la découverte d'une «foultitudes» de belles expos vintage, les nombreux spectateurs ont pu surprendre des motos et des chevaux dans un balai étonnant.



Une piste trail a convaincu nombre de visiteurs de tester une partie de la production 2026.



© JF Muguet



Toni Bou, légende du trial, a fait son show pas loin de l'expo TM.



Goutte à goutte

La météo a joué de sales coups aux organisateurs de cross inter, parfois obligés d'annuler leur épreuve. Si Hawkstone Park en Angleterre a du en venir là, comme ce fut le cas à Sommières l'an passé ou à Lacapelle Marival voici quelques années, Pernes les Fontaines est presque passé entre les gouttes. Pas de quoi freiner les fans venus en masse voir quelques stars des GP, réunies à l'occasion du 100ème anniversaire du club qui compte bien récidiver avec un beau cross inter en 2026.



Anniversaires

Si ça c'est pas beau ! Le chiffre 50 doit plaire à Stéphane Peterhansel. La légende était présente l'an passé pour les 50 ans du Touquet. Il a remis le couvert pour la 50ème édition sur la côte d'Opale dans la course vintage alors qu'il vient de fêter ses 60 printemps. Pour l'occasion, Peter a remis en fonction sa 250 WR du Trèfle (qu'il a racheté à un ex-proprétaire lozérien) vainqueur il y a un peu plus de 30 ans. Ok, il n'a pas joué la gagne mais quelle passion !

LE CHIFFRE DU MOIS



4,6 millions d'euros ce que l'armée française serait prête à déboursier pour s'équiper de trails. Il est question d'une flotte de motos de 125 à 400cm3

capables de s'aventurer en « terrain miné ». Un appel d'offre a été lancé. De quoi mettre un peu de baume au cœur de la marque qui sera choisie...

LES GROUPIES DU MOIS



Après le Touquet chaque année, direction l'Amérique du Sud pour l'Enduro Del Verano. Allez savoir pourquoi, les pilotes goûtent avec un bonheur non dissimulé cette escapade «caliente». Les années passent, le charme opère toujours !



Bleu passion

Carton bleu à l'Africa Eco Race avec la victoire de Kevin Gallas qui a pris le meilleur sur Gautier Paulin dans la dernière étape en vue du lac rose. Les 700 Ténére de Marc Bourgeois ont mené la danse la majeure partie de l'épreuve, ce que n'a pas manqué de célébrer le patron emblématique des rallyes Stéphane Peterhansel, présent le dernier jour pour fêter le retour de Yamaha au top sur le tracé de cœur de Jean-Claude Olivier.



Coach OB1

Si l'envie de faire un peu de compétition le titille toujours, Nicolas Aubin est passé de l'autre côté de la barrière en faisant du coaching quand il n'est pas consultant TV. Il s'occupe notamment de Sleny Goyer, Normand comme lui, qui a brillé à l'ouverture du Junior en attendant le coup d'envoi de l'Europe 125 où il sera l'un des nombreux jeunes tricolores en lice.



Mort de faim

Huitième succès à Daytona pour Eli Tomac, en route pour détrôner Jeremy McGrath et ses 72 succès en SX, même si y'a encore du boulot! ET se souviendra plus encore de cette victoire après s'être pris le trophée dans les dents au moment de célébrer sa victoire. Une victoire en plus mais une incisive en moins, ce qui n'a pas manqué de déclencher une avalanche de délires fantasques sur les réseaux. Merci l'IA!



Sandmen

Joli hommage au premier « sandman » de l'histoire du Touquet Kees Van Der Ven par celui qui rêve d'être son successeur, Lars Van Berkel. Le quintuple vainqueur était présent sur la course vintage (même si finalement il n'a pas roulé) tandis que Lars n'a pu faire mieux que 4ème au guidon d'une Fantic le dimanche. Faudra attendre pour qu'un roi du sable batave reprenne les commandes du Touquet. Non mais !



Battle

S'il n'a duré que le temps de quelques tours à Pernes, le duel entre Romain Febvre et Lucas Coenen valait à lui seul le déplacement. Malheureusement Lucas s'en est mis une peu après avoir repris le meilleur sur Romain, et il en est resté là. On l'a vu plus prudent deux semaines plus tard à Sommières, histoire de ne pas débiter la saison de GP blessé, comme ce fut le cas l'an passé. Depuis cette mise en jambe, l'Argentine aura eu le temps de nous éclairer sur les dispositions de RF et LC en vue du titre mondial 2026.



Fueri d'attaque

Très discret la saison dernière, avec un seul podium à son actif en championnat d'Europe avant de se blesser, Alexis Fueri est de retour au guidon d'un deux temps. Travaillant désormais avec Jacky Vimond, il a réussi à convaincre l'usine Beta de lui fournir du matériel pour une dernière saison en Europe 250. On l'a récemment vu performer en Elite, montant sur le podium de Castelnau de Lévis. Le deux temps n'a pas dit son dernier mot !

Bolt puissance 6



6e titre mondial en SuperEnduro pour Billy Bolt. Une épreuve avant la finale en France, l'officiel Husqvarna s'est imposé à domicile à Newcastle, remportant la saison sans une seule défaite hormis quelques manches laissées à Jonny

Walker ou Mitch Brightmore, 2e et 3e du championnat. Bolt est décidément Mr SuperEnduro.



Husky néo-rétro

Pas de l'IA mais un peu de savoir-faire pour cette Husqvarna FE remasterisée à la sauce rétro-mod: châssis et moteur moderne et un look typique des années 80 avec réservoir en tôle d'aluminium, phare rond, garde-boue AV/AR en tôle et plaques numéros bien rondes. On aime bien également le double silencieux Akra minimaliste.



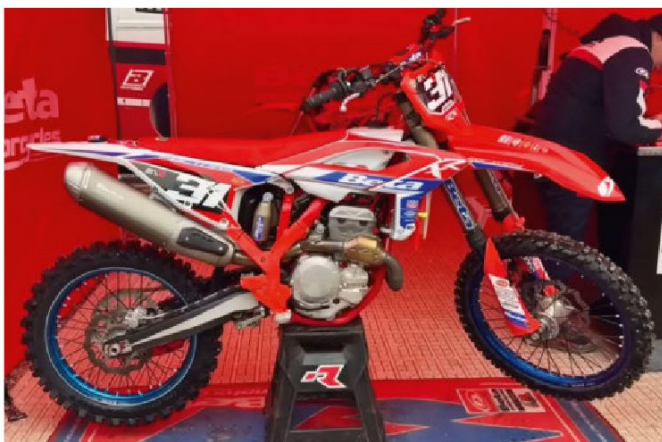
Accord italo-belge

Lucas et Sacha Coenen ont prolongé l'aventure avec KTM pour quelques années, les Autrichiens ne voulant pas les voir partir à la concurrence. La question se posait de savoir s'ils allaient rester au sein du team De Carli comme l'an passé, ou filer dans le team factory. Ils restent finalement côté Italien, où ils seront seuls sous l'auvent puisque c'est Simon Langenfelder qui a pris en quelque sorte la place de Jeffrey Herlings dans l'équipe gérée par Joel Smets.



360 degrés

Ça chauffe dans les esprits autrichiens qui continuent d'innover pour le futur. Surpris en plein testing, ce proto d'une SX 360 deux-temps à injection qui pourrait bien préfigurer une pré-série 2027. Et pourquoi pas déclinée en EXC 360 enduro afin de compenser la disparition des 250 deux-temps homologuées ? On ne peut que supputer pour l'instant, mais l'affaire s'annonce excitante.



Beta 250 à soupapes

On n'est plus dans le prototype chez Beta mais bel et bien dans la pré-série 2027 avec cette 250 quatre-temps maison qui roule déjà en championnat italien. Un premier quart de litre pour le constructeur de Rignano-sull-Arno avec injection et tutti quanti afin de compléter sa gamme MX 250 et 350 deux-temps et on suppose les 350, 390, 430 et 480 quatre-temps enduro. On a hâte de tester.



Malle moto

Histoire de compléter l'interview de Benjamin Melot, vainqueur de la catégorie Malle Moto au dernier Dakar (voir page 112), une vue d'une malle bien remplie, seul contenant autorisé pour ces amateurs sans assistance. Une moto, une malle, six pneus, sa bite et son couteau... chapeau!



Super Mario sur CF moto

Pas d'inquiétude, le champion de hard enduro ne va pas s'attaquer au Mondial sur un trail bicylindre de 180 kilos. Mais l'ex-pilote Sherco a préféré lâcher le constructeur de Nîmes au profit d'un rôle d'ambassadeur pour la marque chinoise, à l'image d'un Pol Tarrès

qu'on voit s'exciter au guidon de la Yam T7. Visiblement, ça paie nettement plus de faire de la vidéo de couillonnades sur un trail quasi routier plutôt que de disputer le championnat du monde extrême. C'est sûr, à un moment, faut bien manger. Le hard ne nourrit pas son homme. C'est plus ce que c'était...

Intrigant



Non, ce n'est pas une KTM 450 Rally compé-client, mais bien une 450 EXC-F enduro rhabillée par les Italiens de Rebel X Sports. Le fabricant d'accessoires vient de lancer ce réservoir de 21 litres adaptable sur les machines d'enduro autrichiennes. Réservoir qu'on peut associer à la tour et son support de navigation du plus bel effet. 2 690 euros pour le réservoir (!!!) ou 3 990

euros l'ensemble kit Rally (re-!!!). Pas donné, mais faut bien l'avouer esthétiquement réussi.

VOS EXPERTS MOTO VOUS ONT CONCOCTÉ UN CATALOGUE PRODUIT AUX PTITS OIGNONS

NOUVEAUTÉS 2026

COMPATIBILITÉS À JOUR

STOCK DISPO



L'EXPERT PIÈCES & ACCESSOIRES MOTO



3AS-RACING.COM

25 CHEMIN DE LOU TRIBAIL - 33610 CESTAS

Tél : +33 (0)5 57 95 56 10 - ventes@3as-racing.com



Le 40e Trèfle Lozérien se prépare



Et oui, déjà la 40e édition pour la reine des classiques qui se disputera cette année du 5 au 7 juin. Toujours au départ de Mende (48) et toujours avec trois boucles en forme de trèfle autour de

la préfecture lozérienne. 600 kilomètres de liaison et 5 spéciales par jour, la classique de printemps a d'ores et déjà annoncé un certain Josep Garcia sur sa liste de départ. Rajoutez le nonuple champion du monde Steve Holcombe désormais sur Sherco et les meilleurs enduristes tricolores, ça devrait claquer du chrono dans les Gorges du Tarn ou sur la Margeride.



Casse-couilles

Rare image d'un amortisseur surpris en pleine action après avoir tenté de défoncer un postérieur qui n'avait rien demandé. L'image date un peu mais on peut facilement se mettre à la place du pauvre pilote qui s'est pris ça à la réception d'une gros double. Maman!

IA kek' chose qui déconne



L'IA, c'est bien joli, ça permet de s'exprimer et de laisser libre court à son imagination ou ses fantasmes. Ça trompe aussi bien plus qu'un éléphant en rut. On a retenu deux images aussi réussies que fausses: une T7 aux roues de VanVan qu'on n'aimerait pas vraiment traîner dans la boue et cette superbe XL 500 joliment montée dans un salon virtuel. On vous laisse juge.



ENDURO



► **Espinasse débute bien.** Première épreuve et premier podium pour Théo Espinasse sur la Fantic 300 deux-temps. C'était lors de l'endurance de la Bassela Race en février dernier où le sudiste a terminé 3e derrière le local Josep Garcia (KTM) et le Belge Antoine Magain (Sherco).



► **Joyon et la Triumph.** Une des rares images du champion de France E2 et champion du monde Junior 1 2025 sur sa nouvelle monture. Quelques courtes vidéos sur Insta, une paire d'apparition en SuperEnduro, Léo s'est fait discret avant ce début de saison.



► **KTM Pro Racing.** L'a fière allure le team KTM Pro Racing managé par Alex Belometti. Ce team italien, support du team KTM Factory de Fabio Farioli fera rouler deux pilotes bien de chez nous cette saison en Mondial. A gauche Gabin Allemand qui va aller chercher le titre Youth. Au milieu, le champion Youth en titre Romain Dagna qui lui va tenter de décrocher une couronne en Junior 2. Quand les Italiens embauchent des jeunes Français pour l'enduro mondial, c'est toujours bon signe.



► **Mondial National.** C'est l'heure de s'inscrire pour le trophée Jean-Claude Charbonnier, épreuve accessible aux pilotes nationaux en parallèle du GP de France d'enduroGP qui se disputera du 17 au 19 juillet à St Agrève (07).



L'occasion de rouler dans les pas de Josep Garcia et ses potes sur les spéciales et la liaison de cette épreuve grandeur nature. On se renseigne sur: www.lesrazmottes.com

► **Régions.** C'est le 22 mars à Chanac en Lozère que se disputera le championnat de France des Régions 2026. Ligue, clubs, teams... etc, il y en aura pour toutes les équipes de trois pilotes avec on s'en doute une épreuve joliment conçue au pays du Trèfle Lozérien.



A bout de bras

Ils sont marrants ces enduristes de l'extrême avec leurs figures imposées. Après le lâché de la mort, voici le porté de Katé en position assise. Fallait oser.

La performance

MOTUL

sur tous les terrains



PERFORMANCE ET PROTECTION MOTEUR



ENTRETIEN



RETROUVEZ TOUS NOS PRODUITS SUR [MOTUL.COM](https://www.motul.com)

SUIVEZ-NOUS SUR :



MOTUL FRANCE



MOTUL_FRANCE



EM avance !

Bleue et un moteur électrique signé Electric Motion. La petite marque française qui monte a dévoilé son futur projet : une moto d'enduro compétitive animé par un moteur maison. Une concurrente de la Stark EX si vous préférez. Elle sera le fruit d'une collaboration entre Yamaha et EM. La perspective, c'est 2027 ! Autre nouveauté sur le stand de Lyon, une petite concurrente à la Oset, la première EM trial pour les 7-12 ans à un tarif attractif. 2490 euros.



Chapeau les artistes

Parmi les collections marquantes du salon du 2 roues à Lyon, l'expo d'une 50aine de pépites MX pré-70 issue de la collection d'un Italien fortuné. Nicolas Jarreau, collectionneur et historien du TT, s'est occupé de mettre en lumière les bijoux présentés. Beaucoup de Husky mais aussi des Cheney, BSA, Rickman et autre Ducati. Soin extrême apporté à l'expo



jusqu'au look de Nicolas, habillé très chic dans une combinaison sur-mesure, comme l'étaient les mécanos de l'époque. Classe!

Trac on the track

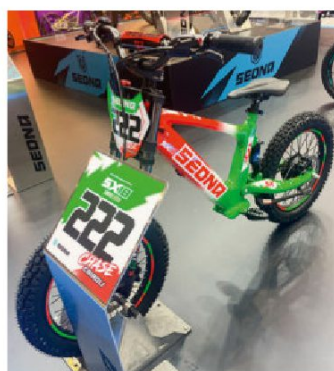


Finisher de l'Africa Eco Race 2025 au guidon d'une Yamaha 700 Ténéré GYTR du team de Marc Bourgeois, notre confrère Trac, rédac' chef de Moto Revue et de GP Racing, aura bissé bien comme il faut pour emmener cette fois sa Honda CRF 450 Rally jusque sur les rives du lac Rose, du côté de Dakar, après avoir accompli 6200 kilomètres depuis Tanger. Intégré au team Honda Off Road Center de David Frétygné, le Bourguignon s'est régalé... Il termine 28ème de l'épreuve sur 130 pilotes au départ. Histoire à découvrir dans un prochain MR.



Desert X 2026

Ca rigole chez Ducati. Les Italiens ont le sourire. Ca roule en vitesse, ça avance en cross, ça progresse en enduro et ça s'installe dans le trail. Notamment avec une 900 Desert X largement revisitée. Nouveau moteur V2 de 890 cm3, châssis affiné et allégé, tableau de bord modernisé, suspensions peaufinées bref, du neuf dans les concessions au printemps ! 17500 euros le bout quand même !



Tricolore

La famille Cairoli s'étant étoffée avec un papa heureux de voir ses enfants s'intéresser aux sports mécaniques, Tony a commandé une draisienne Sedna. Ravi de voir la légende italienne s'intéresser à ses produits, l'entreprise française a produit un modèle personnalisé bien sympa. Vous voulez la vôtre ? Et pourquoi pas...



Le RFX Indoor fait le plein !

C'est devenu une tradition lors du salon du deux roues à Lyon. Il n'y a pas que des motos statiques sur les stands des constructeurs, il y en a aussi qui bougent sur la piste du RFX Indoor ! Un moment de ride convivial et surtout une occasion rare pour des pilotes amateurs de goûter à l'adrénaline d'un indoor dans un cadre spectaculaire et sécurisé. 70 départs ont été lancés sur cette piste dans le Hall 7 par les équipes de JLFO. 2T, 4T, juniors, vétérans, vintages, électriques, ils étaient 584 pilotes à avoir saisi l'opportunité de rouler dans cette « arène » devant un public nombreux. Rendez-vous l'année prochaine !



Histoire de numéros

Pour la première fois depuis des lustres, les deux champions du monde MX2/MXGP en titre ont choisi de porter le numéro 1 cette saison. Ils ne sont pas les seuls à avoir changé de numéro puisque Lucas Coenen a abandonné le 96 pour prendre le 5, une fois.



AWARENESS IN MOTION. PERCEPTION AT PACE.

THE SECOND NATURE



AWAKEN YOUR SENSES



La Capelle attend le MXGP

Cinq ans après avoir organisé le MXGP de France en pleine période Covid, Lacapelle Marival remet ça les 23-24 Mai prochains. Vincent Ayroles et l'équipe du Motoclub recevront une étape des championnats du Monde pour la 9ème fois (Side en 1975-1981-1999-2002-2012, MX3 en 2009-2011 et un MXGP en 2021). Pas moins de quatre catégories au programme avec le MXGP, le MX2, le Mondial Féminin et l'Europe 125. Lacapelle sera la sixième des 19 étapes du Mondial. On vous attend ! Plus d'infos: motoclublacapelle.com



Série spécial trails

The Race Séries. Voilà le premier trophée réservé aux trails et aux machines de rallye avec trois dates. Notez les rendez-vous : 20-21 juin à Préfaisal (04), 18-19 juillet à Salives (21) et 12-13 septembre à Berchères-les-Pierres (28). Sur chacun des week-end, des expos, des essais et des stages de pilotage. Pour les courses, deux catégories : Rallye (450 avec un challenge Kove) sur 2 heures et Marathon (5 catégories) sur 3 heures. Inscriptions sur Engage-Sport.com. Tarifs à partir de 155 €.



Team TM new look

De l'ambition dans le team TM enduro pour la saison en cours. Aux côtés de Zach Pichon en E2 au guidon de la 300Fi 4T, signalons le retour de Matteo Cavallo sur un 300 mais 2T en catégorie E3. Alberto Elgari arrive en catégorie Junior et courra en EJ1 (250Fi 2T). Enfin Manuel Verzeroli accède à la catégorie EJ2 (300Fi 4T). Le tout managé par Jarno Boano.



Dépuçelage

Champion de France junior l'an passé, Matéo Bernard a fait ses grands débuts en MX2 lors de l'ouverture du 24MX Tour à Castelnau. P11 des deux manches au guidon de sa 250 KX, le jeune sudiste est toujours aussi stylé. On gardera un œil sur sa progression tout au long de la saison.



Big Mac

Bon ok, y'avait pas que des stars au RFX indoor de Lyon en parallèle du salon. Surtout dans la catégorie vintage. N'empêche qu'un lapin motivé, reste un lapin gagnant quand il sait qu'une belle carotte l'attend à l'arrivée. Notre Jojo Labbé national, ex-journaliste MV et collaborateur fidèle de votre mag, a remporté pour la deuxième année consécutive la catégorie. Le plus beau, c'est évidemment la moto. Cette CR196, McGrath replica, a séduit la foule réunie pour applaudir notre héros.

24MX Tour Jaspers et Goyer, jeunesse gagnante !



Castelnau-de-Lévis accueillait début mars l'ouverture du 24MX Tour. Chez les jeunes des catégories espoirs et juniors, les manches n'ont pas manqué d'intérêt. Petit bilan avant la seconde épreuve prévue à Saint-Jean d'Angély début avril.

Chez les pilotes 85 cm3, c'est le Néerlandais Kenzo Jaspers qui a remporté cette première course (1/2) devant Tim Lopes (4/1) et Lenny Pichon (3/4). Le pilote Bud Racing et favori pour le titre est tombé en première manche avant se reprendre ensuite. Pour ses débuts chez les espoirs, Lenny Pichon (3/4)

est directement monté sur le podium avec le même nombre de points que Loan Torro (2/7). Notez aussi les débuts convaincants des rookies en provenance du Minivert 65 cm3, Mathys Agullo (6/5) et Arthur Annelot (5/6). En 125, Sleny Goyer s'offre un solide doublé au guidon de l'YZ MJC. Il devance Arno Cazet, lui aussi excellent (2/2) et le champion du monde 85 2025 Rafael Mennillo (3/3) qui a parfaitement géré ses débuts en 125 chez KTM 737 Performance.

► **Espoirs**: 1. Jaspers (Gas) 94 pts, 2. Lopes (Kaw) 88, 3. Pichon (KTM) 78, 4. Torro (HVA) 78, 5. Boutet (KTM) 74, 6. Agullo (KTM) 71, 7. Annelot (Gas) 71, 8. Desbordes (TM) 62, 9. Grondin (HVA) 60, 10. Pinchon (KTM) 60...

► **Juniors**: 1. Goyer (Yam) 100 pts, 2. Cazet (Yam) 88, 3. Mennillo (KTM) 80, 4. Diss-Fenard (KTM) 76, 5. Langue (Yam) 74, 6. Buyschaert (KTM) 65, 7. Casanova (HVA) 65, 8. Herzogenrath (KTM) 63, 9. Suteau (KTM) 63, 10. Muller (Yam) 63...



VX-16 EVO AIR

COLLECTION 2026



ROK BAGGARDS



- COQUE LÉGÈRE EN POLYCARBONATE
- POMPE DE GONFLAGE AIRFIT
- BOUCLE DOUBLE-D HAUTE RESISTANCE
- EXTENSION DE VISIÈRE
- TISSU RESPIRANT KWIKWICK II

*MODÈLE DISPONIBLE EN :
- 6 versions graphiques
- 18 déclinaisons couleurs
- 2 tailles de coques : XS à XXL

SCORPIONEXO.COM





MXGP : QUI POUR SUCCÉDER À ROMAIN FEBVRE ?

Entre l'ouverture argentine du MXGP et la finale australienne prévue le 20 septembre, les stars du Mondial se retrouveront à 18 reprises. Qui prendra la succession de Romain Febvre ? Entre le Français, les poids lourds Herlings et Gajser, la pépite Coenen et une grosse brochette d'ambitieux outsiders, ça devrait faire mal.

YVES DEMARIA



Coach team Honda SR Motoblouz

« Sortir un seul nom, ce n'est pas possible. Sur le papier, cette saison 2026 s'annonce grandiose. Maintenant, on l'a déjà vu par le passé, ça

devait être terrible et finalement, on s'est parfois embêté. Le nerf de la guerre, ce sont les blessures. Si tout le monde évite les pépins, ce qui n'arrive jamais, ça risque d'être quelque chose. Pour en revenir à la question, j'ai envie de sortir trois pilotes : Romain Febvre, Tim Gajser et Lucas Coenen. Le premier est champion en titre, il est toujours aussi motivé, compétitif et ne lâche jamais le morceau. Romain est déterminé et dispose de l'une des plus grosses expériences du plateau. Après sa saison de rookie, ses nombreuses victoires, Coenen fait lui aussi partie des favoris. Il est très rapide, il n'a pas changé de team, s'est préparé sérieusement et dispose d'un an de recul dans la catégorie. Il a toutes les cartes en mains. Avec eux, j'ajoute Gajser. Tim est un grand champion, son adaptation à la Yam se passe bien. Il ne faut pas oublier que l'an dernier, avant de se faire mal en Suisse, il dominait le championnat. Selon moi, le futur champion se trouve dans ce trio. Juste derrière, je place Herlings, mais j'y crois un peu moins, surtout au regard des blessures qui viennent trop souvent le perturber. À voir aussi comment il se sent avec la Honda. Je l'imagine plus dans un second groupe dans lequel je place avec lui Tom Vialle et Maxime Renaux. Tous les trois devraient être dans le coup avec leurs qualités respectives, mais pas forcément pour jouer le titre. »

FABIEN IZOIRD



Sextuple champion SX1

« Un pilote me vient immédiatement à l'esprit, c'est Tim Gajser. Le Slovène connaît la musique, il a déjà été titré quatre fois, il a

remporté plus de cinquante GP. Il n'a pas encore trente ans, dispose d'une grosse expérience et va aborder cette saison avec un esprit de revanche. La fin avec Honda s'est mal passée, ça sera sans doute une motivation supplémentaire de faire briller la Yam d'usine. Gajser, c'est un gros bosseur, j'ai eu pas mal d'échos, il est bien sur l'YZ-F, s'est vite adapté. Pour lui, c'est une bouffée d'air frais. Tu repars sur un nouveau projet, avec de nouvelles personnes, c'est bon pour la motivation. Quand tu changes de team, au début, c'est tout nouveau, tout beau. Malgré tout, je pense vraiment qu'il sera très fort en 2026. J'en fait mon favori. Si je devais laisser parler mon cœur, je dirais Lucas Coenen, un garçon que j'apprécie beaucoup, aussi bien humainement que sportivement. L'an dernier, il a fait très fort pour ses débuts. Je le place juste en dessous de Gajser, surtout par rapport à la constance. Lucas est parfois trop fougueux et ça peut lui jouer des tours. S'il corrige cela en revanche, attention. J'ai hâte de voir comment Romain Febvre va se comporter. On le connaît, c'est une machine, un grand champion. Il a déjà gagné deux titres, sa motivation est-elle intacte ? C'est la question que je me pose. Concernant Herlings, j'ai dû mal à l'imaginer être au top du début jusqu'à la fin. Il sera sans doute intouchable quelques fois, mais sur la longueur, j'y crois moins. »

NICOLAS AUBIN



Coach sportif MJC Yamaha

« Ça va se jouer sur des détails. Ils sont plusieurs à pouvoir envisager de jouer le titre. Le premier, c'est Tim Gajser. J'ai eu la chance de le voir sur ses

deux premières courses avec la Yamaha Kemea. Il m'a fait forte impression. Chez Yam, il débarque quand même dans une équipe qui a beaucoup d'expérience, même si le dernier titre MXGP remonte à 2015. Il est remonté comme une pendule et veut un cinquième titre dans la catégorie reine. En piste, il a toujours toutes ses qualités, techniques, physiques. Il sait gérer un championnat, les temps forts, les temps faibles. L'an passé, avant de se faire mal et après cinq courses, il avait presque quarante points d'avance sur Febvre. Romain justement, je le sens aussi très bien. Il est en place chez Kawa avec une machine qui est championne du monde. Il est aussi déterminé que d'habitude et sera sans doute même plus libéré. Il a deux titres, une superbe carrière, maintenant, ce n'est que du bonus. J'y crois vraiment, il est bon dans le sable, dans la boue, sur le dur. Et puis bien sûr, il y a Lucas Coenen. Il a beaucoup appris l'an passé, il est vice-champion du monde MX2 2024, vice-champion du monde MXGP 2025, c'est remarquable. Mais il faut passer le dernier step. Pour aller au bout, faut éviter les erreurs et bien gérer les jours où il se sent moins bien, c'est la clé. La vitesse, le physique, ce n'est pas un problème, il l'a déjà prouvé. Et pour finir, je pense que Tom Vialle peut vraiment créer la surprise, je l'ai vu à Mantova, j'ai vu pas mal de choses très encourageantes. C'est mon outsider numéro un ! »

L'avis *moto*

Alors que le Mondial vient de s'ouvrir, 2026 s'annonce comme une saison explosive. Si les pépins physiques laissent tranquilles les stars du cross mondial, ça va être dingue. Avec notre world champ tricolore, Herlings et sa Honda du HRC, Gajser au guidon de sa nouvelle Yamaha, ça fait neuf titres dans la catégorie reine derrière la grille ! À ce casting, on ajoute de solides outsiders tous déjà sacrés en MX2 à l'image de Renaux et des trois rookies Vialle, Adamo et De Wolf. Vous parsemez tout cela d'une touche de Lucas Coenen, vice-champion pour ses débuts en 2025, d'un un solide quatuor Seewer/Bonacorsi/Fernandez/Vlaanderen et ça fait mal à la tête. Pourtant, on sait comment ça va se passer chez MV. Jamais deux sans trois. Romain va conserver son titre alors que Tom et Maxime joueront la place de vice-champion lors de la finale australienne. Une belle préparation avant que nos bleus ne remportent le MXDN d'Ernée ! Faites-nous confiance, on a tout prévu...

ACERBIS



**AIR
STRIKE**
FIM RACING#2
CARBON FIBER



**AIR
STRIKE-C**
CARBON FIBER



**AIR
STRIKE-X**
GLASS FIBER

acerbis.com

TOUT VU TOUT ENTENDU



« **HONDA EST LA FERRARI DU MOTOCROSS** »

Jeffrey Herlings



« Ce qui compte pour moi, c'est engranger de l'expérience en motocross avant d'aller en enduro ».

Lenny Pichon

« Il faudrait m'expliquer comment fait Karlsson avec la Stark en SuperEnduro. »

Till De Clercq, ex-pilote Stark Varg en championnat de France d'enduro



« Sortir un chèque pour nous priver de victoire, c'est mal connaître notre capacité de travail et de réaction. Honda va vite comprendre que le chèque sur un pilote, ça ne suffit pas ! T'achètes pas l'Enduropale comme ça ».

Guillaume Davion (Dragon'Tek)



« **LES DUNES EN MAURITANIE, C'EST BIEN GENTIL MAIS MOINS ON LES VOIT, MIEUX ON SE PORTE.** »

Jean-Loup Lèpan à l'arrivée d'une étape de l'Africa Eco Race



« **MON PÈRE, C'EST LE MEILLEUR DES MEILLEURS DANS LE SABLE. LA FAMILLE, C'EST UN TRAVAIL D'ÉQUIPE. SANS EUX, JE SERAI RIEN** ».

Evan Demeester

« Pour faire clair, on n'arrivera jamais à faire moins cher que les constructeurs chinois... Mais on possède un savoir-faire technologique et une capacité à innover qu'il faut qu'on utilise ».

Olivier Prevost (Pdt de Yamaha Europe)

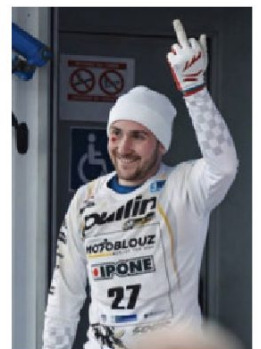


« **JE MANGE UN REPAS PAR JOUR ET EN PLUS QUE DE LA SALADE. JE VAIS FINIR PAR CREVER !** »

Antoine Méo, en pleine prépa avant le Touquet

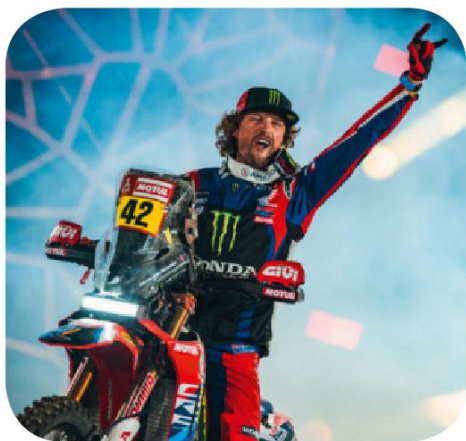
« Merci à tous mes partenaires. Merci à ma famille, à mes amis et à tous les rageux qui me critiquent. Ce petit doigt, il est pour vous !! L'année prochaine, je reviens chez les grands pour faire fermer des bouches. Continuez à me critiquer, vous m'avez surmotivé là !!! »

Florian Miot, vainqueur du vintage



« J'avais vraiment envie de bien faire dès les premiers jours du Dakar. C'était mon objectif. Et avec du recul, ça a été trop mon objectif ».

Adrien Van Beveren



« UNE HORLOGE CASSÉE DONNE LA BONNE HEURE DEUX FOIS PAR JOUR. DONC UN BON RÉSULTAT DE SEXTON PEUT ARRIVER... »

David Vuillemin,
dans DV Talks



« L'ANNÉE 2025 A CONFIRMÉ UNE THÉORIE SIMPLE : LORSQU'ON PROPOSE AU MARCHÉ DES MOTOS ÉLECTRIQUES SUPÉRIEURES AUX THERMIQUES, LES MOTARDS CHANGENT D'AVIS. »

Anton Wass, boss de Stark Future



« On ne se rend pas compte de ce que ça représente un téléphone quand tu es sportif de haut niveau. Je reçois une quantité de sollicitations complètement folle. Tu laisses trois jours

sans ouvrir, tu reviens, il y a 45 messages en attente. Au début, quand j'avais moins de followers, je répondais à tout. C'était cool. Je pouvais échanger. Aujourd'hui, ce n'est plus possible ».

Loïc Bruni, dans VTT Mag



« Après des années au plus haut niveau du motocross, j'ai décidé de faire une pause. Les blessures se sont accumulées. Il arrive un moment où il faut être honnête avec soi-même et écouter son corps ».

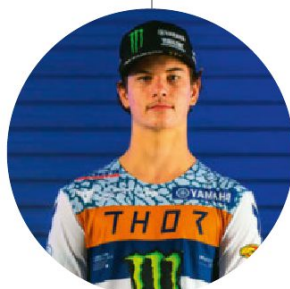
Marc-Antoine Rossi

« Sur la ligne droite, on s'est fait un peu déposer... Je perds la course là, comme d'habitude... »

« Des articles sont sortis après la course qui ne représentent pas ce que j'ai dit ni ce que je pense. Mes mots ont été sortis de leur contexte et transformés en choses que je n'ai jamais dites... »

Donc je vais être clair : je suis fier du travail accompli et je suis fier de là où on en est. Je sais à quel point on a bossé dur. Je sais ce que cette moto m'a donné... »

Cyril Genot, à chaud, à froid au Touquet...



« SI JE ROULE COMME JE SAIS LE FAIRE, PERSONNE NE PEUT ME BATTRE »

Cole Davies (SX250)



BETA - SHERCO - TM

PAR GUÉDARO - PHOTOS JM POUGET

CAVIAR POUR JUNIORS

À défaut de la Fantic non disponible en ce début d'année, ce sont trois 125 enduros versions 2026 que nous avons eu l'occasion d'essayer dans la campagne corrézienne. Les « classiques » Beta et Sherco, accompagnées de « l'injectée » TM. Un pur bonheur ces huitième de litre !



125 RR Race 2T - 9 290 €

BETA



- ▲ Maniabilité, souplesse moteur
- ▼ Allonge limitée

Couronne bi-matière, guide-chaîne « souple », renforts de radiateurs... Dans cette configuration Race, la Beta est résolument « racing ».

En statique, y a-t-il d'importantes différences ?

Oui. Enfin c'est principalement la TM qui se démarque des deux autres. À commencer par son cadre périmétrique en aluminium quand la Sherco et la Beta sont équipées de simples berceaux classiques en acier. Toutefois, côté châssis, d'une certaine façon, la Beta diffère avec un arrière de cadre en technopolymère quand les deux autres sont en aluminium. La TM est dotée d'un amortisseur maison TM Racing, alors qu'on trouve du Kayaba chez Beta et Sherco. Pour démarrer cette dernière, il y a un démarreur comme pour la TM. Un simple kick équipe la Beta. Au niveau des freins, Beta utilise des éléments Nissin alors que c'est du Brembo sur la Sherco. Seulement à l'avant sur la TM avec du Nissin pour l'arrière. L'accès au filtre à air ne

Nous avons essayé la Beta 125 X-Pro RR2T, modèle standard de la gamme enduro, lors de la présentation officielle en juin puis fin juillet. Depuis cette période, la marque toscane a dévoilé les RR Race, versions plus performantes, taillées pour la compétition. Nous avons donc profité de cette session corrézienne pour découvrir cette nouveauté qui cette année s'équipe d'une toute nouvelle boîte de vitesses. La pignonerie est renforcée et l'ensemble idéalement calibré afin de fluidifier le passage des rapports. Cette version Race se distingue de la X-Pro par l'apport de nombreuses pièces spéciales (repose-pieds Ergal, tire-axe de roue avant, selle et habillage racing, couronne bi-matière ZF Sprockets...) mais aussi l'utilisation de suspensions Kayaba, d'une fourche à cartouche fermée et d'un amortisseur C46 RCU. À noter que sur la Race, le graissage séparé est supprimé pour réduire le poids.

nécessite pas d'outil sur les Sherco et Beta équipées d'une trappe latérale. Sur la TM, il faut ôter la selle, soit deux vis, avant de déclipser rapidement le filtre. Outre son cadre alu, celle-ci se démarque sérieusement au niveau de l'alimentation. Elle utilise un système d'injection électronique quand les autres conservent un bon « vieux » carbu Keihin Ø 36 mm. Ici en

configuration Racing, la Beta possède un tire-axe de roue avant, des repose-pieds en Ergal et une pochette sur la housse de selle pour le carton de pointage. Rien de tout ça sur les deux autres.

Quelles sont les premières sensations lors de la prise en main ?

« LA BETA EST TRÈS FACILE À MANŒUVRER DANS LE TECHNIQUE. »



► POIDS TOUS PLEINS FAITS VÉRIFIÉ : ?? KG ► RÉSERVOIR : 9,5 LITRES ► CYLINDRÉE : 124,8 CM³



C'est devenu un standard en enduro, pratique la trappe d'accès au filtre, pas besoin d'outil.



Vue sur le poste de pilotage, on remarque le bouton pour les courbes incorporé à la mousse de guidon.

125 SE Factory - 9 990 €

SHERCO



▲ Motricité, confort
▼ Frein avant

Retour au bleu pour une machine idéalement équipée comme en témoigne le vase d'expansion derrière la plaque latérale.

On apprécie tout de suite la finesse de la TM entre les jambes. La hauteur de selle est assez conséquente mais il n'y a rien à redire sur la position plutôt neutre. Il suffit d'ajuster le guidon selon ses besoins. Difficile alors de ne pas se sentir à son aise. Coup de pouce, le démarreur se met en branle et la mise en route est instantanée. La prise en main s'exécute en douceur, le moteur accepte sans rechigner les sous-régimes le temps de se chauffer et de découvrir la belle. Il y a un côté bas de l'avant qui se ressent sur le premier freinage. Elle se place sans effort dans le virage et ce n'est pas désagréable. Accélération plus franche, à l'ouverture des valves, le moteur monte instantanément dans les régimes et dévoile tout de suite du caractère et de la force. Il se montre aussi un peu bruyant. Des trois, c'est celui qui résonne le plus fort. Après l'avoir constaté, ça ne se révèle pas très agréable sur la durée. La Sherco est un

« **C**e moteur Sherco a du répondant... L'avant est précis, elle est stable à l'attaque... », l'été dernier nous avons eu l'occasion d'apprécier les performances de la 125 SE Factory 2026 dans des conditions particulièrement sèches, terrain dur. Cette fois, c'est tout l'inverse avec une campagne gorgée d'eau en cette mi-février. Le ressenti est toujours aussi emballant sur un ensemble particulièrement efficace... En toutes conditions. Pour rappel, ce modèle 2026, en plus des plastiques bleus et de la nouvelle déco, a reçu quelques modifications ciblées. Le cadre a été retouché pour optimiser le ressenti de l'avant et le moteur s'équipe d'un nouveau système de valve à l'échappement plus léger et plus réactif. Le lanceur de démarreur a aussi retenu l'attention des ingénieurs de la marque et ça craque au premier coup de pouce tout en améliorant la durabilité. Et encore une fois la petite n'a pas déçu.

peu moins fine mais côté gabarit, c'est à peu près similaire. On retrouve cette position quelque peu haut perchée qui vous pousse vers l'avant. Là aussi, pas de problème au démarrage. Le moteur accepte aussi d'évoluer très bas mais semble s'engorger plus vite. Accélération franche, c'est plus discret que la TM mais ça vibre un peu plus. L'ensemble est tout de suite sérieux et

efficace sur les premières irrégularités du terrain. On trouve vite ses marques sur cette Sherco dont le moteur semble aussi avoir du caractère. En place sur la Beta, le gabarit fait plus compact que les deux autres. Pas au niveau de la finesse ou la TM demeure la plus étroite entre les jambes, plutôt sur la longueur. D'aspect, elle s'identifie à une petite moto. La sensation de légèreté est

« LE TRAIN AVANT DE LA SHERCO LIT IDÉALEMENT LE TERRAIN. »



► POIDS TOUS PLEINS FAITS VÉRIFIÉ : **106,4 KG** ► RÉSERVOIR : **10 LITRES** ► CYLINDRÉE : **124,8 CM³**



Avec sa grille spécifique, la fixation de la mousse de filtre à air est particulièrement originale.



À droite, près de la poignée de gaz, il y a l'interrupteur double courbe mais aussi le bouton de démarreur.

125 EN FI - 10 499 €

TM



De ces trois 125, la TM est la seule à proposer un moteur alimenté par injection et un cadre périmétrique en aluminium.

moins prononcée sur les deux autres. Le démarrage au kick s'effectue sans encombre, ça sonne clair et net avec pas ou très peu de vibrations au coup de gaz. Dès les premiers mètres, on sent un moteur rempli en bas. Ça se confirme en action. L'ensemble est tout de suite joueur, léger.

L'une de ces trois 125 se démarque-t-elle au niveau maniabilité ?

Oui. On en revient à la prise en main où la Beta s'est vite montrée légère et facile. De nombreux sentiers techniques lors de cet essai ont mis en avant la maniabilité des motos. Dès que ça tournicote, la Beta est particulièrement agile. Nous nous sommes lancés sur des grimpettes délicates, nous avons ouvert des passages techniques pour éviter les arbres bloquant les chemins suite aux intempéries et dans ces difficultés, la

Le système d'alimentation par injection électronique sur la 125 TM est apparu sur le modèle 2020. Nous avons pu l'essayer en fin d'année 2019 lors de la présentation officielle de la gamme. Un peu creux dans les bas régimes, l'évolution n'avait pas convaincu plus que ça et depuis, nous n'avons pas eu d'autre occasion de pouvoir chevaucher la petite bombe. C'est chose faite et l'on peut dorénavant affirmer que le système est vraiment au point. Comme parfois avec l'injection, on peut s'attendre à un moteur aseptisé et pas vraiment fun. Ici ce n'est pas le cas, ce 125 TM est plein de vie et côté puissance, on est gâté. On note quelques changements sur ce modèle 2026. Le système de valve à l'échappement a été renforcé et amélioré alors que les cartographies ont également été retouchées. Arrivée d'un nouvel amortisseur, de nouveaux repose-pieds... Très sympa cette TM!

Beta s'est révélée très facile à bouger sans effort, tranquille à manœuvrer dans les secteurs techniques. Que ce soit la Sherco ou la TM, elles font plus pataudes et se montrent moins joueuses. Elles ont par contre un avant qui lit idéalement le terrain. Entrée d'une épingle, elles se placent naturellement et avec précision là où la Beta peut parfois se montrer plus

« volage ». Elles sont moins légères à manœuvrer de droite à gauche et à cabrer dans les parties trialisantes. Par contre, pour virer court et de façon précise, quand il s'agit de les inscrire à l'entrée d'une épingle, elles assurent.

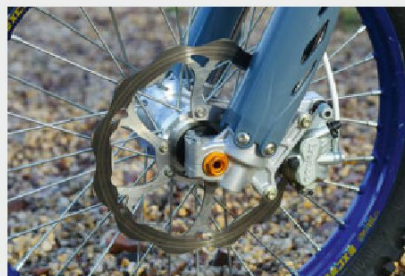
Laquelle est la plus confortable ?

Ces trois 125 étant particulièrement

« GROS POINT FORT, LA STABILITÉ ! LA TM TAILLE DROIT EN TOUTES CIRCONSTANCES. »



► POIDS TOUS PLEINS FAITS VÉRIFIÉ : **104 KG** ► RÉSERVOIR : **8,5 LITRES** ► CYLINDRÉE : **124,8 CM³**



Le frein avant possède un étrier signé Brembo tandis que pour l'arrière, c'est du Nissin.



Elle est fine entre les jambes cette TM. On remarque les jolis tés alu taillés dans la masse.

L'avis du lecteur



Fred Barret,
28 ans, 1,78 m/115 kg, Beta
250 RR 2022, niveau loisirs
« J'ai aimé la Sherco sur laquelle je
me suis vite senti à l'aise. Le
châssis est agréable. J'ai aussi
aimé le moteur à part quelques
petits trous à la relance. C'est un
peu dommage mais dans
l'ensemble, elle m'a vraiment plu.
Je l'ai trouvée très agréable, j'ai

apprécié son comportement dans les «single», elle est maniable, j'arrivais bien à la placer. La Beta, c'est différent. Le moteur arrache fort, je n'ai pas eu de trou en bas comme avec la Sherco. Son moteur est puissant. Par contre, quand il fallait la jeter à droite, à gauche, je ne l'ai pas autant apprécié. La TM était vraiment agréable en rando, j'ai moins aimé sur le site où ça glissait. Les montées en régime du moteur sont un peu trop on/off, j'avais du mal à gérer ça. Les suspensions sont aussi un peu raides comparé à celles de la Sherco. Par contre, en balade j'ai vraiment bien aimé, l'injection était agréable dans les chemins défoncés. »

bien suspendues, il a fallu attendre de se retrouver sur des passages caillouteux et particulièrement abimés pour remarquer une différence en termes de confort. Notamment lors de la rando où un chemin caillouteux défoncé par une débardeuse a permis d'en savoir plus. Répétition du passage avec chacune des motos, il n'en fallait pas plus pour s'apercevoir que la Sherco gomme efficacement les obstacles. Descente dans la caillasse, l'avant ne se déroge pas et amortit les chocs là où la Beta comme la TM sont un peu plus raides. Elles ne sont pas aussi moelleuses sur le début de course et ça peut parfois taper dans les bras.

Sont-elles toutes les trois aussi stables ?

Non. Là aussi il nous a été difficile de trouver une faiblesse au niveau de la stabilité tant ces trois machines sont abouties côté partie-cycle. La TM et la Sherco sont vraiment posées quand les trous apparaissent avec une sensation d'être collé au sol. La Sherco est toujours aussi efficace quand il s'agit d'offrir de la motricité. Un dévers, une prise d'angle puis une accélération, l'arrière reste collé au terrain là où il faut y aller plus prudemment avec les autres. Sur ce point, la TM assure

plutôt pas mal aussi, mais son gros point fort malgré un avant plongeant, reste cette faculté à tailler droit en toutes conditions. Chemin rapide défoncé, trous cassants, le tout agrémenté de racines et l'ensemble garde sa ligne. Rien ne semble pouvoir la perturber. Ce n'est pas aussi convaincant avec la Sherco où ça peut parfois taper, secouer sans prévenir. Enfin jamais méchamment, c'est là aussi sécurisant, mais pas autant que sur la TM ou plus c'est détruit, mieux c'est. La « petite » Beta est aussi très stable et n'a pas laissé entrevoir véritablement de défauts pour amortir les chocs. Elle est juste un peu plus réactive, plus vive. L'ensemble est moins posé, moins plaqué au sol sur certains chocs. Sinon comme les deux autres, il y a là une machine équilibrée qui n'a pas dévoilé de défaut majeur. Trop fun ces 125 !

À propos des freinages ?

Quand il s'agit de pousser les freinages sur un secteur rapide, gérer avec précision une descente délicate, les Nissin de la Beta ont un truc en plus. Ils proposent de la puissance, tout en offrant une excellente progressivité quand ça glisse. La TM est quasiment au même niveau avec là aussi un avant convaincant, puissant, mais un petit peu moins progressif et précis. Enfin là, on chipote. Par contre, l'avant de la Sherco a toujours cette fâcheuse tendance à couiner quand on le sollicite vraiment. Plaquettes ou disque ? Toujours est-il que le feeling au levier est un ton en dessous des deux autres.

Ces moteurs sont-ils aussi performants dans les bas régimes ?

Non. Nul besoin d'enchaîner les kilomètres pour s'apercevoir que le moteur de la Beta est efficace en bas. On conserve sans problème le second rapport dans les épingle, il peut descendre très bas sans se retrouver en sous régime. Cela reste un 125 et il faut se tenir prêt à utiliser l'embrayage pour le relancer vraiment. Il est toutefois moins pointu que les deux

autres. La plage où il propose les bons régimes, le moment où il garde de la force sans mollir, débarque plus tôt. Le Sherco n'est pas loin d'être aussi convaincant, mais l'ouverture de la valve est un peu plus tardive. Comme le Beta, on va pouvoir l'utiliser paisiblement en sous-régime, mais quand le moment est venu de le relancer, ça ne répond pas aussi rapidement. Le TM est celui qui propose le plus de couple en sous régime avec cette agréable sensation qu'il ne va jamais caler. Il n'est pas plus creux que le Sherco, par contre il est plus brutal dans la transition vers les « bons » régimes. Un côté un peu plus on/off qu'il faut apprendre à contrôler pour ne pas se faire déstabiliser dans une grimpe ou en sortie d'épingle.

Les moteurs se valent-ils au niveau coffre, puissance ?

Non. Le moteur TM est particulièrement puissant. D'ailleurs, quand la patate débarque, comme expliqué dans la réponse précédente, elle n'est pas toujours évidente à maîtriser. Une fois lancé, le petit bloc italien est impressionnant. Il a de la force, un couple solide qui vous propulse énergiquement. Et ça ne s'arrête pas là ! Il grimpe en force dans les régimes et allonge tout aussi féroce. À se demander s'il y a vraiment un plafond à ne pas dépasser. Des trois, c'est sans aucun doute le plus puissant. Le Sherco n'est pas en reste. Il y a là aussi un petit bouilleur qui respire fort. De l'énergie, de la force, il n'en manque pas mais ses montées en régime ne sont toutefois pas aussi fortes que celles du TM et l'allonge est plus limitée. C'est sur ce dernier point, tout là-haut que le Beta est un ton en-dessous avec un plafond qui s'affiche plus rapidement quand on pousse exagérément les rapports. C'est le plus prompt à répondre à l'ouverture des gaz, il a de l'énergie, du répondant, mais passé un cap il n'est pas aussi fort que la référence TM.

Les différences de tarifs sont-elles justifiées ?

Non. Plus de 1 200 euros d'écart de

« CES TROIS 125 N'ONT PAS DÉVOILÉ DE DÉFAUT MAJEUR. TROP FUN ! »

PRENDS L'AIR

SANS TE PRENDRE UNE CARTOUCHE



Nos protections intègrent un coussin d'air depuis plus de 20 ans, faisant de nous la première marque au monde à croire en l'absorption d'un choc par l'air. Notre expertise nous a toujours guidé dans le développement de protections corporelles avec des zones de couverture ciblées.

Nous avons fait le choix de ne jamais utiliser de matières rigides, pour garantir l'innocuité, et de ne pas trop gonfler nos protections, afin qu'elles puissent se déformer correctement en cas de choc. Nos équipements utilisent des matériaux mixtes, toujours gonflés au moment opportun, pour ne laisser aucun aléa.

Enfin, nos protections sont simples à entretenir et économiques, en parfaite harmonie avec nos sports. Tout cela se résume en un mot : Éthique.

Merci pour votre confiance : depuis plus de 20 ans, nous avons vendu plus de 60 000 protections en moto off-road !

RXR
protect MX



Trois rutilantes 125 à l'honneur. Du sacré matos pour les juniors et les aficionados de la cylindrée.

prix entre la TM la plus chère et la Beta Racing la moins chère, ça fait beaucoup. Cette dernière propose en plus un paquet de pièces « racing » anodisées du plus bel effet, mais aussi pour optimiser les performances à l'instar des repose-pieds Ergal particulièrement accrocheurs, ou encore le tire-axe de roue très pratique

en course. Alors non, le moteur TM a beau être le plus puissant, ça ne classe pas pour autant l'ensemble à un niveau nettement supérieur qui justifierait son tarif plus élevé. En plus, le moteur Beta est plus souple, mieux rempli en bas et pour certain, ce point peut s'avérer primordial. La Sherco se situe entre les deux niveau prix. C'est quand même

700 euros de plus que la Beta. Ça pouvait se discuter face à un modèle X-Pro moins bien équipé, mais ce n'est pas le cas avec cette version Race et ce, malgré l'absence de démarreur. La Sherco, c'est plus de 500 euros de moins que la TM. L'utilisation de l'injection sur l'italienne peut éventuellement justifier cet écart. **mw**

Fiches techniques

BETA 125 RR RACE 2T

9 290 €

MOTEUR

Type: monocylindre 2T à refroidissement liquide, valve à l'échappement

Alésage x course: 54 x 54,5 mm

Cylindrée: 124,8 cm³

Alimentation: carburateur Keihin PWK Ø 36 mm

Boîte: 6 rapports

Démarrage: kick

PARTIE-CYCLE

Cadre: simple berceau dédoublé en acier, boucle arrière démontable en technopolymère

Fourche: Kayaba inversée Ø 48 mm, déb. 300 mm, double réglage

Amortisseur: Kayaba, déb. 287 mm, quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø 260/240 mm

Empattement/garde au sol: 1477/345 mm

Hauteur de selle: 950 mm

Réservoir: 9,5 litres

Poids pleins faits vérifié: 103 kg

SHERCO 125 SE FACTORY

9 990 €

MOTEUR

Type: monocylindre 2T à refroidissement liquide, valve à l'échappement

Alésage x course: 54 x 54,5 mm

Cylindrée: 124,8 cm³

Alimentation: carburateur Keihin PWK Ø 36 mm

Boîte: 6 rapports

Démarrage: électrique

PARTIE-CYCLE

Cadre: semi-périmétrique en acier, boucle arrière démontable en aluminium

Fourche: Kayaba inversée Ø 48 mm, déb. 300 mm, double réglage

Amortisseur: Kayaba, déb. 330 mm, quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø 260/220 mm

Empattement/garde au sol: 1465/355 mm

Hauteur de selle: 950 mm

Réservoir: 10 litres

Poids pleins faits vérifié: 106,4 kg

TM 125 EN FI

10 499 €

MOTEUR

Type: monocylindre 2T à refroidissement liquide, valve à l'échappement

Alésage x course: 54 x 54,5 mm

Cylindrée: 124,8 cm³

Alimentation: injection électronique

Boîte: 6 rapports

Démarrage: électrique

PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en aluminium, boucle arrière démontable en aluminium

Fourche: Kayaba inversée Ø 48 mm, déb. 310 mm, double réglage

Amortisseur: TM Racing, déb. 300 mm, quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø 270/240 mm

Empattement/garde au sol: n.c./360 mm

Hauteur de selle: 990 mm

Réservoir: 8,5 litres

Poids pleins faits vérifié: 104 kg

Big Merci !

À Olivier Rébufie pour nous avoir accueilli sur son superbe site tout-terrain Alystar à Lanteuil (19) et nous avoir épaulé pour l'organisation de cet essai. Bien sûr à la maman Maria pour ses performances derrière les fourneaux et le sourire omniprésent. Pour un stage, une rando ou un bon petit repas: www.alystar.fr



DEVIEENS UN
HEROUS DE
L'OMBRE!!!

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



Image générée par intelligence artificielle





RIEJU 307 RALLY R - HONDA CRF 300 L

PAR JM POUGET



MINIS TRAILS, MAXI-PLAISIR

Voilà les deux trails 300 cm³ les plus plébiscités de leur catégorie. La Honda fait sa loi depuis plusieurs années mais face à elle, la toute nouvelle Rieju affole le public par son tarif hyper placé. On les a confrontées lors d'une super journée de roulage en Corrèze. Résultat : avec ces petits trails, y'a de l'a joie au fond des bois !

A Moto Verte, on met un point d'honneur à tester les trails dans de vraies conditions tout-terrain. Sans faire du hard enduro, mais en roulant sur de vrais chemins tricolores, en l'occurrence ici ceux de notre belle Corrèze. Gras et parfois techniques, caillouteux ou sablonneux, tantôt roulants et avec toujours beaucoup de relief. Notre but est de vous éclairer sur le fonctionnement des motos en conditions tout-terrain. Et pas seulement avec quelques kilomètres sur une piste blanche lisse comme les joues d'une jouvencelle comme certains « influenceurs » le font. Ça nous (vous) permet de connaître leur réel potentiel de machine dite mixte en révélant

rapidement leurs capacités à s'évader en dehors des routes bitumées, ce qui vous anime, pas vrai ?.

Quelles sont leurs différences en statique ?

Inutile d'être un expert pour se rendre compte qu'on a affaire à deux types de trails. Une Honda CRF 300 L au gabarit assez ramassé et à la ligne très enduro. Simple phare et réservoir de 7,8 litres associés à un cadre acier et un profil de CRF enduro. En face, une Rieju 307 Rally qui propose tout autre chose avec sa tête de fourche au design très « ktm-esque », son grand réservoir de 21 litres, son porte-paquets à l'arrière et un gabarit qui semble plus haut et volumineux que la Honda. Une Rieju qui « fait » trail-aventure contre une

Honda « enduro ». Les différences ne s'arrêtent pas là. On note un grand disque de frein avant de 300 mm sur la Rieju, associé à un grand sabot alu ACD et des protège-mains intégraux sur le guidon large et plat au galbe vraiment moderne. Sur la Honda, service minimum, pas de sabot moteur d'origine, de simples protège-mains et un guidon en acier cintré vers l'arrière façon années 80. La Rieju 307 Rally est équipée du kit R à 400 euros, c'est à dire avec ce large sabot alu, une déco spécifique et surtout deux pneus Michelin Tracker. Pour nous, parmi les meilleurs pneus trail en tout-terrain à l'heure actuelle avec leur profil très agressif. La Honda d'essai a heureusement chaussé un Metzeler MC360 à l'avant, pneu trail très cranté

CRF 300 L - 6 199 €

HONDA



La CRF 300 L présente en 2026 un phare différent ainsi que des réglages de suspensions modifiés. Un trail léger et très accessible par sa hauteur de selle et sa facilité d'utilisation globale.

mais conserve son IRC originel à l'arrière. La Honda ne propose qu'un petit compteur mais très complet alors que la Rieju offre un grand écran vertical qu'on peut appairer à son smartphone. Nos deux motos d'essai ont plus de 1 000 km chacune au compteur, toutes deux rodées et mise à jour en programmation pour la Rieju. On fait le plein de la Honda alors que la Rieju est à mi-réservoir pour ne pas la surcharger.

Leur prise en main est-elle différente ?

Pas compliqué de s'installer sur la Honda avec ses 880 mm de hauteur de selle qui, de plus, s'écrasent d'au moins 50 mm dès qu'on pose son p'tit cul dessus. T'as les deux pieds au sol et comme son gabarit est moindre que celui de la Rieju, tu manœuvres facile à l'arrêt. La Rieju est à peine plus haute de 10 mm mais ne s'écrase guère quand on s'assoit à cause de suspensions plus fermes. Le réservoir et la tour de contrôle lui donnent également un tout autre gabarit que sa concurrente. Son rayon de braquage est également un peu plus grand que sur la Honda. Reste que le poids est sensiblement le même sur les deux



motos tant que la Rieju n'est pas à plein d'essence. On apprécie le galbe du guidon de la Rieju, semblable à une moto d'enduro moderne, dont les supports peuvent s'avancer sur le té supérieur. Il procure une excellente position assise comme debout après réglage à notre convenance (je mesure 1m76). Les repose-pieds sont plutôt larges et crantés et rien ne vient gêner les genoux ou les tibias une fois debout. L'assise de la selle est assez dure. Sur la Honda, on a beau

- ▲ Finition, confort, facilité, moteur vivant, maniabilité
- ▼ suspensions « minimalistes », absence sabot moteur, pneus origine



Le compteur est très complet et l'ABS arrière déconnectable. En action, son moteur se montre vivant.

relever le guidon, son galbe reste le même, mal fichu. A changer d'urgence. Les repose-pieds sont plutôt petits, pas fait pour affronter de longues heures de pilotage debout. Sa selle est molle, à l'image de ses suspensions. Les deux motos craquent au moindre coup de pouce et leur son est feutré, bien étouffé par leurs silencieux catalysés. On note rapidement un sélecteur un peu long sur la Rieju et une boîte moins précise, un poil dure.

« LA HONDA CRF 300 L INVITE À RIGOLER, MAIS PAS TROP VITE... »

▲ **Tarif, équipement, couple moteur, stabilité, pneus**

▼ **sélecteur long, boîte un peu dure**



Le moteur de la Rieju est bien protégé par le sabot ACD du kit R proposé par la marque en plus de pneus Michelin Tracker.



Quel est leur comportement en tout-terrain ?

Notre sortie est à 90 % tout-terrain et on est bien heureux d'avoir des motos équipées de pneus crantés vu ce mois de février humide. Avec mon guide Olivier, on s'échange les motos toutes les 20 ou 30 minutes et on compare nos impressions. La Honda est une sorte de jouet qu'on aurait voulu équipée d'un pneu arrière plus agressif. Celui-ci nous a limité dans le gras, trop peu efficace dans les

montées. Ajoutez des suspensions trop molles dès qu'on commence à augmenter le rythme, on se retrouve sur un trail « à l'ancienne », plus apte à la balade tranquille qu'à la déconnade. Facile à faire virer, basse, bonne freineuse, la CRF 300 L invite pourtant à rigoler, mais pas trop vite et pas trop longtemps. On ne se sent pas en danger à son guidon, il faut juste s'habituer à ces réactions « Hollywood chewing-gum » dans les trous et les ornières, l'ensemble pompant trop

dans le défoncé. Heureusement, son cadre acier garde une certaine rigidité et on a parfois pu la pousser assez loin dans ses limites grâce à son moteur très vivant. Un moteur qui prend des tours, secondé par une boîte six rapports bien étagés. La Rieju est à l'opposé. Plus ferme en suspensions. Elle offre un vrai maintien quand ça roule plus vite. Elle file droit et ses réactions sont saines... tant qu'on ne pousse pas le bouchon trop loin. On apprécie sa stabilité du moment que la piste n'est pas trop caillouteuse ou défoncée. Une longue descente dans de la caillasse mise à nue par les intempéries nous a rappelé que l'hydraulique de ses suspensions était celle d'une moto trail en 235 mm de débattement. Faut pas abuser. Tout comme elle est plus encombrante dans les passages techniques et manque de rayon de braquage sur les demi-tours. Au rythme rando assez sportive, elle nous a tout de même bluffé par le sentiment de sécurité qui se dégage d'elle. D'autant que 140 et quelques kilos (suivant le niveau d'essence), ça reste facile à maîtriser et à manœuvrer. Côté moteur, on a apprécié sa rondeur, sa souplesse dans les évolutions lentes et son couple à mi-régimes bien

La Rieju est une moto stable qui met en confiance. Bien équipée par dessus le marché !

« PLUS FERME EN SUSPENSIONS, LA RIEJU OFFRE DU MAINTIEN QUAND ÇA ROULE PLUS VITE. »

*avec kit Rally à 400 euros



Deux petits trails à la conception et la finalité différentes. Deux visions intéressantes pour la découverte du tout-terrain à des tarifs accessibles.

desservi par sa boîte 6. Un caractère qui offre une belle efficacité en tout-terrain. Surtout quand les conditions se compliquent.

Quelle est la plus performante ?

Sur le papier, la Rieju 307 annonce quasi 34 chevaux contre moins de 28 pour le bloc Honda. Et oui, ça se sent aussi sur la piste. Le moteur chinois de la Catalane est plus rempli que son homologue japonais. Mais surtout il ne fonctionne pas pareil. Le bloc Honda se veut très vivant au-delà de 5 500 tr/mn alors que le Rieju a plus de mal à grimper dans les tours. C'est un moteur hyper sympa en balade qui ressort bien des virages sur le 3e rapport quand on « cruise » sur du chemin mi-roulant. On joue plus du sélecteur avec la Honda dans les mêmes conditions, surtout avec du relief. Ce qui en fait un petit moteur rigolo pour celui qui a envie de jouer dans son quartier mais moins reposant en balade au long cours. A l'opposé, le bloc de la Rieju est un moteur plus fort et plus agréable en rando et par déduction en voyage. On a bien sûr roulé quelques kilomètres sur du bitume, après tout ce sont des trails. On flirte avec les 140 km/h sur le plat pour toutes les deux. Mais alors qu'on se couche sur le guidon de la Honda pour y arriver, la Rieju fait face avec son pare-brise qui évite trop de remous dans le casque. Rieju qui offre également pas mal de stabilité dans les virages et les grandes courbes là où la Honda pompe trop sur ses suspensions et manque un peu de mordant de frein avant.

En conclusion ?

Facile dans les petits chemins techniques, maniable dans les p'tits

L'avis d'Olivier Rebufie



Champion du monde et de France d'enduro au début des années 2 000, Olivier est un pilote chevronné, moniteur B.E. et guide de rando trail et enduro.

« La Honda est une moto qui rebondit beaucoup et avec son guidon au galbe qui date, elle n'est pas très agréable quand on roule vraiment en tout-terrain. Par contre son moteur est jouissif, il aime être malmené et on s'amuse vraiment avec. Son freinage est bon. C'est une moto qui a pas mal d'avantages pour les débutants, assez légère et facile. La Rieju surprend en partie-cycle. Elle met tout de suite en confiance et c'est un point très positif. Son sélecteur est long et on le cherche parfois avec son pied. Mais son moteur est dans l'ensemble réussi, assez dynamique. Une moto aboutie et surprenante. Encore plus vu son tarif qui est aujourd'hui vraiment bien placé. La marque commence à être connue en France et n'a pas fini de prendre de l'ampleur à mon avis. »

coins, d'un confort absolu quand on se promène, la Honda est un petit trail sympa fabriqué en Thaïlande pour débiter en TT, se balader autour de chez soi sur des petites routes et de bons chemins. Tout comme pour aller faire trois courses (avec son sac à dos). Finition signée Honda avec une fiabilité moteur reconnue depuis de longues années de mise sur le marché. Une Honda à 6 200 euros qu'on achètera pour sa maison de campagne et restera là de longues années comme bonne à tout faire mais pas de longs trips aventureux. En tous cas pas telle quelle. Il lui faudra de l'équipement, modifier ses suspensions, prévoir quelques supports pour la bagagerie. De l'autre côté, on a une Rieju 307 qui débarque sur le marché avec peu de recul sur sa fiabilité. Une machine fabriquée en Chine (chez Loncin, usine

qui fabrique entre autres des bicylindres 900 cm³ pour BMW) mais conçue en Espagne par des ingénieurs qui connaissent bien la moto et le tout-terrain. D'ailleurs, rien n'a été laissé au hasard sur ce trail entrée de gamme qui nous a épaté. Stable et confortable en rando même assez sportive, moins joueur que la Honda, mais taillée pour de longues sorties, même sur plusieurs jours. Une bulle qui offre une protection non négligeable sur la route, un compteur qui permet de partager une application de rando, un moteur à la consommation mesurée offrant près de 500 km de d'autonomie avec ses 20 litres (un peu plus de 200 km pour la Honda), un porte-paquets pour fixer un sac, elle offre de nombreux avantages dans cette optique rando-découverte. Le tout pour 5 200 euros. Qui dit mieux ? **MV**

Fiches techniques

MOTUL

RIEJU 307 RALLY R

5 199 €* MOTEUR

Type: monocylindre 4T à refroid. liquide, double ACT, 4 soupapes

Cylindrée: 293 cm³

Alésage x course: 78 x 61,2 mm

Alimentation: injection électronique

Puissance: 33,5 chevaux à 8 500 tr/mn

Boîte: 6 rapports

Démarrage: électrique

PARTIE-CYCLE

Cadre: simple berceau en acier

Fourche: inversée Ø 43 mm, déb. 235 mm

Amortisseur: à biellettes, déb. 235 mm

Disques AV/AR: Ø 300/240 mm

Empattement/garde au sol: 1 420/285 mm

Hauteur de selle: 890 mm

Réservoir: 21 litres

Poids à sec usine: 137 kg

*avec kit Rally à 400 euros

HONDA CRF 300 L

6 199 € MOTEUR

Type: monocylindre 4T à refroid. liquide, double ACT, 4 soupapes

Cylindrée: 286 cm³

Alésage x course: 76 x 63 mm

Alimentation: injection électronique PGM-Fi

Puissance: 27,3 chevaux à 8 500 tr/mn

Boîte: 6 rapports

Démarrage: électrique

PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en acier

Fourche: Showa USD Ø 43 mm, déb. 260 mm

Amortisseur: Showa, déb. 260 mm

Disques AV/AR: Ø 256/220 mm

Empattement/garde au sol: 1 455/285 mm

Hauteur de selle: 880 mm

Réservoir: 7,8 litres

Poids à plein usine: 142 kg

Merci à... Olivier Rebufie du centre TT Alystar qui nous a guidé de façon royale sur ses plus beaux parcours entre Brive et Reygades. Moniteur B.E. Olivier donne des cours de pilotage et propose des randos trail ou enduro sur une à deux journées avec nuitées en chalet et cuisine 3 étoiles de sa maman Maria (on peut en témoigner !). Location de petits trails possible. On le contacte sur **alystar.fr**

SAINT-JEAN-D'ANGÉLY (17)

4 - 5 AVRIL 2026



24MX TOUR
CHAMPIONNAT DE FRANCE
MOTOCROSS

GRATUIT -14 ANS



INFO BILLETTERIE : WWW.MOTOCLUB-ANGERIEN.COM

SHERCO SE 300 XTREM

PAR JM POUGET

GRIMPEUSE HORS NORME

Déjà bien compétitive en enduro, la 300 Sherco championne du monde E3 se voit doublée d'une série spéciale dédiée au hard enduro. Une bonne idée grâce à ses protections diverses et sa déco exclusive. Prise de contact d'une série très spéciale.

Apparue l'an passé, la série XTrem de chez Sherco s'est vu renforcée pour 2026 d'un modèle 250 cm³. Une série équipée pour aller affronter les pires franchissements : de nombreuses protections au niveau moteur, disques de frein, radiateurs, carters, auxquelles sont associés des disques garnis d'embrayage renforcés, des sangles de traction avant/arrière, un guidon renforcé ou encore un silencieux Akrapovic privilégiant les bas régimes. Une très longue liste d'équipements spéciaux dont la plupart des amateurs d'extrême affublent généralement leurs machines pour la protéger et l'améliorer dans les conditions spécifiques du hard enduro (voir pages suivantes notre article sur la préparation). La marque annonce

tout de même 3 500 euros d'équipements si on les achète séparément. On n'a pas fait le compte exact, mais on ne doit pas en être loin vu le tarif des pièces détachées dans le commerce. La moto est vendue en concession 12 990 €, au lieu de 11 250 € le modèle Factory de base. Soit « seulement » 1 740 € de plus. Et l'intérêt d'investir dans une série limitée qui généralement se revend mieux d'occasion vu le surplus de pièces et la rareté du produit. Car oui, la XTrem 300 est seulement produite à 300 exemplaires pour le monde entier. Plus une cinquantaine de 250 cm³, déjà toutes parties... Reste des 300 cm³, livrées à partir de mi-février en concessions. Ne tardez pas. D'origine la 300 Factory est déjà bien équipée avec le ventilateur de refroidissement,





Difficile de trouver plus équipée d'origine que cette 300 XTrem. Sabot long, ventilateur, protections de disques AV et AR, embrayage renforcé plus protection de carter, guidon renforcé Scar... etc.

des jantes DID, le vase d'expansion ou encore des protections de cadre, des protège-mains et une selle anti-dérapante. Une fois affublée des accessoires et de la déco de la série XTrem, la 300 SE prend une vraie allure de grimpeuse quand on la découvre sur notre spot d'essai. On note que le modèle reste équipé en pneus Michelin Medium 2 alors qu'on



Ce qui change

- ▶ Silencieux Akrapovic
- ▶ Embrayage renforcé
- ▶ Protège disque avant carbone
- ▶ Protections de radiateurs AXP
- ▶ Sangles de traction avant et arrière
- ▶ Guidon renforcé SCAR
- ▶ Protège disque arrière renforcé CNC
- ▶ Guide chaîne AXP renforcé et protection en aluminium
- ▶ Tires axes rapide avant et arrière CNC bleus anodisés
- ▶ Sabot Xtrem noir
- ▶ Protections de carter d'embrayage et d'allumage bleus
- ▶ Reposes pieds taillés dans la masse, couleur anthracite
- ▶ Couronne superlight en acier
- ▶ Kit déco Xtrem identique aux motos officielles

aurait apprécié les Xtreme de la marque. On note aussi que les suspensions ont gardé les mêmes réglages que le modèle enduro de série. Mais bien sûr, chacun choisira sa marque de pneu de franchissement une fois la moto rodée avec les Medium (qui ne vont pas si mal que ça dans les grimpettes qu'on s'est envoyées). Et côté suspensions, on le sait, les amateurs de compétition les font systématiquement préparer à leur

convenance et leur poids. Bref, la machine n'est pas loin de pouvoir s'aligner à l'Ales'Trême telle quelle. Juste une paire de mousses quand même et c'est parti. « Ready to climb », comme dirait l'autre...

Extrêmement fun

On ne se retrouve en terrain familier au guidon de cette XTrem. Une position agréable, assez basse sur l'avant avec un triangle guidon-repose-

pied-selle bien équilibré. La finesse du réservoir translucide n'appelle aucun commentaire. Le SAG de l'amortisseur est important, permettant un arrière-train qui s'affaisse pas mal. Un réglage spécial extrême. Un coup de pouce et ça démarre au quart de tour. Le temps de chauffer la bleue et on perçoit un son un peu assourdi provenant du silencieux Akrapovic. Silencieux censé apporter plus de bas régimes ainsi qu'un petit côté « usine » sympa. Au niveau sensations, difficile de juger sans comparaison car la 300 Sherco est déjà l'une des 300 deux-temps les plus coupleuses du marché si ce n'est LA plus coupleuse. Ce moteur délivre une force instantanée dès les plus bas régimes. Une force qu'ont adopté un paquet d'amateurs de franchissement ces dernières saisons. Avec sa boîte six rapports bien étagée, on profite d'une première courte suivie de trois rapports parfaits quand on s'amuse à taquiner de longues montées bien raides. La transmission est parfaite, rien à changer au niveau démultiplication finale. En un et deux, on navigue sur quelques pierriers techniques en montée, sans caler, avec une souplesse vraiment sympa de la part de ce gros berlingot deux-temps qui offre très peu de vibrations. Faut dire que sur ce modèle 2026, le balancier d'équilibrage a été modifié et atténué considérablement le phénomène. Côté embrayage, les disques renforcés ne semblent guère changer le feeling en pilotage. En tous cas pas la souplesse du levier d'embrayage (important ça quand on passe plusieurs heures avec le doigt dessus !). L'intérêt de ces disques renforcés se révèle dans leur durée et en cas de mauvais traitement répété. Pas bête, vu ce que subissent souvent ces motos. On fait mumuse sans arrière-pensée sur notre spot du jour, bien dans l'ambiance de la discipline. Et on apprécie encore plus cette motricité qui fait la réputation des Sherco depuis pas mal d'années. On peut se permettre d'être accroché au guidon ou assis trop en avant sans que l'arrière se mette à patiner inconsidérément. Ce qui arrive



En haut, le bloc Sherco est l'un des plus forts de la production 2T actuelle. Les radiateurs sont équipés de grilles-renforts AXP.

Sangles de traction AV/AR, selle anti-dérapante, silencieux Akrapovic long et vase d'expansion, tout ce qu'il faut pour hard-endurer.

souvent quand on est un pilote moyen comme moi ou qu'on manque de rigueur dans les marches et les grimpettes. La selle offre un grip intéressant. Bien vu également ce sabot long qui vient protéger les biellettes d'amortisseur, pièces terriblement exposées dans la caillasse et les marches. Les pneus Michelin Medium 2 font le boulot sur le sol plutôt sec de mon terrain d'essai. Des pneus Extreme avec mousses usées m'auraient donné encore plus de grip, c'est évident. Mais on est déjà dans de la belle motricité. Tout en conservant un guidage pas si mauvais quand les chemins s'élargissent. Les Kayaba, moelleuses une fois rodées et vidangées comme c'est le cas ici, restent suffisamment fermes quand ça tape fort et vite. Et les Michelin ont assez de rigidité sur l'angle, ce qui n'est plus le cas avec des pneus équipés de mousses fatiguées. Quant au moteur, il offre une belle allonge dans le rapide avec ses six rapports et de la puissance à revendre quand on tord la poignée droite. Fort et marrant comme tout le 300 tricolore qui tire sur les avant-bras mais sait rester facile dans les bas régimes. Un mot sur le freinage Brembo : au top, comme d'habitude.

Pour le reste, avec cette 300 Xtrem, on est sûr d'avoir une moto bien protégée d'origine, ce qui représente un budget important quand on le rajoute sur une moto nue. Sa finition, désormais aux meilleurs standards européens ainsi que ses performances plus que reconnues, en font une machine haut de gamme. Chère mais suréquipée et bénéficiant d'une image forte à la revente comme toutes les séries spéciales. Déjà un must. **mw**

Fiche Technique

SHERCO 300 XTREM - 12 990 €

MOTEUR

Type: monocylindre 2T à refroidissement liquide, valve à l'échapp.

Alésage x course: 72 x 72 mm

Cylindrée: 293,2 cm³

Alimentation: carburateur Keihin PWK Ø 36 mm

Démarrage: électrique

Boîte: 6 rapports

PARTIE-CYCLE

Cadre: semi-périmétrique en acier, boucle arrière démontable en aluminium

Fourche: KYB inversée Ø 48 mm, déb. 300 mm, triple réglage

Amortisseur: KYB, déb. 330 mm, quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø260/220 mm

Empattement/garde au sol: 1480/355 mm

Hauteur de selle: 950 mm

Réservoir: 10 litres

« CE MOTEUR DÉLIVRE UNE FORCE INSTANTANÉE DÈS LES PLUS BAS RÉGIMES... »

PRÉPARER SA MOTO POUR LE HARD ENDURO

Qui de mieux placé que l'un des meilleurs pilotes tricolores de Hard Enduro pour causer préparation de motos. Fabien Poirot nous a donné tous ses « tips » de pilote de haut-niveau pour affiner sa moto en vue d'affronter le pire.

Il a vaincu la plupart des extrêmes disputées en France et a terminé des courses comme l'Erzberg Rodeo dans le top 18 et fait 2e de la Romaniacs en catégorie Silver. Fabien Poirot est l'un de nos meilleurs pilotes de « grimpe », un p'tit -grand- gars du Sud né à deux pas des franchissements de l'Ales-Trème qu'il a terminé à plusieurs reprises proche du top 5. On en a déduit qu'il était le bon interlocuteur pour nous expliquer comment bien préparer et régler sa moto pour le Hard Enduro. Il roule autrichien (GasGas) depuis plusieurs saisons avec le soutien de la concession Couleur Motos. Un avis intéressant sur le moteur deux-temps à injection et les suspensions WP.

Suspensions

« Je suis équipé en WP Pro avec Cone Valve à l'avant. L'ensemble est préparé à mon poids par JCS Suspension. Je recherche pas mal de confort sur le début de course. Et après j'aime bien que ça reste ferme en milieu et fin de course pour pouvoir sauter, rouler vite dans les prologues, sans talonner. C'est un compromis, un entre-deux difficile à trouver mais un bon préparateur saura s'en rapprocher. Je demande également à ce qu'il n'y ait pas trop de pré-charge du ressort d'amortisseur pour avoir une moto un peu « choper », basse de l'arrière. Ça me permet d'avoir plus de motricité et une position déjà inclinée pour franchir les marches tout en gardant de la garde au sol au niveau du sabot. »

Moteur

« Je ne fais rien de spécial, si ce n'est



La GasGas de Fabien Poirot reçoit de nombreuses modifications afin d'améliorer sa fiabilité en cas de chutes.



En action lors de l'Ales'Trème qu'il a terminé 5e en 2025 et 6e en 2024 (photo) derrière les meilleurs mondiaux.



Fabien est l'un de nos meilleurs « grimpeurs » hexagonaux.

rester sur la courbe Hard ou pleine puissance. Pas de 2e courbe en ce qui me concerne. Ni de boîtier ECU spéciaux. Pas de vis d'enrichissement non plus. Par contre, je monte la culasse S3 « Power » qui comprime encore plus le moteur. Pas la culasse Extrême qui décomprime, mais celle qui donne le plus de couple. Je préfère celle-là même si certains amateurs préfèrent la culasse décomprimée. Il y a un échappement S3 et l'an dernier j'avais un silencieux un peu plus long pour gagner un peu de couple. En transmission finale, je suis en 13 x 47, soit deux dents de plus que l'origine. Attention, sur les Autrichiennes d'avant 2024, on était sur du 13 x 50 que je passais en 13 x 52. C'est plus

exposé que sur les dernières générations de deux-temps KTM, HVA ou GasGas. Je conserve la mousse de filtre à air d'origine avec un sur-filtre. Je monte un carter d'embrayage plus épais que celui d'origine pour la solidité. Mais l'embrayage est celui d'origine. »

Fiabilité

« La fiabilité d'une moto d'extrême passe par beaucoup de protections. Des protections de radiateur, ce qui est très important car ça subit à la moindre chute. Il faut doubler les durites avec une sur-durite. Si le radiateur vient se plier contre, ça évite qu'elle soit totalement écrasée. Le guide-chaîne renforcé est une évidence, tout comme les protections de disques avant et arrière. Un sabot long et épais en plastique pour protéger le moteur et les biellettes. Je remplace l'attache-rapide de chaîne par un maillon serti. Ça évite de perdre l'attache-rapide qui peut frotter contre les pierres dans un pierrier. Il y a aussi un double bouton de démarreur. J'en mets un 2e derrière la plaque-phare à la place du compteur. Un guidon renforcé, c'est mieux, et je monte également une poignée de gaz en alu de marque Scar avec roulements à billes au lieu du barillet en plastique d'origine. Je

remplace les leviers d'origine par des Polisport en plastique incassables. Des sangles, c'est important. Une selle anti-dérapante aussi qui permet de moins forcer sur les bras quand on est assis à l'arrière dans les montées. Des protections plastiques sur le bras oscillant ou les carters, ça évite de tout rayer quand on fait du pierrier. » **MW**

Calendrier Hard 2026

International

- ▶ **17-19 avril**: Ales'Trème - Alès (30)*
 - ▶ **1-3 mai**: XL Lagares - Portugal*
 - ▶ **4-7 juin**: Erzberg Rodeo - Autriche
 - ▶ **18-20 juin**: Silver Kings (USA)*
 - ▶ **10-12 juillet**: Abestone Rodeo (Italie)*
 - ▶ **28-30 juillet**: Romaniacs (Roumanie)
 - ▶ **20-22 août**: Forza Orza (Suède)*
 - ▶ **11-13 septembre**: WildWoods Extreme (Italie)*
 - ▶ **23-26 septembre**: Roof of Africa (Afrique du Sud)*
 - ▶ **8-10 octobre**: Sea To Sky (Turquie)*
 - ▶ **23-25 octobre**: Hixpania (Espagne)*
- * championnat du monde Hard Enduro

France

- ▶ **4 avril**: Castagn'Hard - Pranles (07)
- ▶ **17-19 avril**: Ales'Trème - Alès (30)
- ▶ **19-20 juin**: Rochepaule Extrême - Rochepaule (07)
- ▶ **Octobre**: En'Duo du Limousin - Aubusson (23)
- ▶ **Novembre**: la Mauredante - Mauriac (15)
- ▶ **12 décembre**: Extrême de Noël - Rochepaule (07)



TEST

KAWASAKI 500 KLE

PAR BERTRAND SANLAVILLE



Un soleil vert, très comestible ceui-là, se lève sur le marché du trail avec cette Kawasaki 500 KLE, héritière du twin de 1991.

LE CHAÎNON MANQUANT

Il ne manquait qu'une pousse verte dans la froideur d'un hiver austère pour donner au marché du trail une palette pleinement colorée. Dernier constructeur majeur à s'inscrire sur les tablettes, Kawasaki relance un twin mid-size KLE 25 ans plus tard, apte à affronter la concurrence...

- ▲ Homogénéité, équilibre, accessibilité, freinage
- ▼ Manque de couple en bas, garde au sol



Quelles concurrentes à la KLE ?



BMW 450 GS :
à partir de 7500 €



CF Moto 450 MT :
à partir de 6000 €



Royal Enfield Himalayan :
à partir de 5890 €



KTM 390 Adventure R :
à partir de 7190 €

Ambiance rallye avec cette KLE version SE qui bénéficie de protections. Sa hauteur de selle raisonnable profite à tous les gabarits.

« **L**ife's a rallye » ! Israéliens, Palestiniens, Ukrainiens, Iraniens, identitaires ou antifas, y'a pas à dire, l'expression trouve un écho universel en ces temps de folie furieuse de l'espèce humaine. Kawasaki ne s'était sans doute pas projeté aussi loin en envoyant le slogan mais puisque la vie est un rallye, voilà que les « verts » présentent un engin capable d'en absorber les pièges. Rien que ça ! Plus simplement, la KLE est de retour dans une version clairement polyvalente, destinée à un usage avant tout routier, mais capable de s'évader. Les images de comm' montrent une moto typée rallye à l'équerre, son pilote nez au vent, à l'attaque dans une ambiance de Baja ibérique. Ca respire l'off road tel

qu'on le pense, comme on le vit au guidon d'enduros ou de trails engagés. En vrai, selon l'expression des jeunes, la KLE ne se destine pas à jouer les premières de la classe sur des terrains hostiles même si elle en reprend les codes dans sa ligne. Train avant agressif avec bulle et doubles optiques carénés, roue de 21", allure sportive, débattements conséquents, seule la garde au sol réduite semble limiter ses aptitudes à affronter « l'aventure ». Dans le détail, on retrouve une conception assez classique. L'architecture générale se dessine autour d'un châssis treillis en acier qui permet un positionnement du moteur assez bas à l'image du centre de gravité. Ca favorise l'équilibre et l'agilité de la moto. Ce moteur,

parlons-en. Le parallèle twin de 451 cm³ n'est pas nouveau. Comme chez les autres constructeurs, il s'agit de rentabiliser les chaînes de production et les bases mécaniques. Celui-ci n'est autre que le moteur de la Ninja ou de l'ER-5, soit des routières pur jus. Notez qu'un twin équipait déjà la KLE en 1991, à une époque où le mono était la règle dans cette cylindrée. Kawasaki préserve l'ADN de ce modèle original non sans avoir opté en son temps dans sa gamme pour des versions trail plus off road et plus simples à l'image des KLX et KLR. La simplicité et l'accessibilité restent au cœur de la KLE « revival » (comme la première Yam 700 Ténéré en 2019) prenant le contre-pied d'une palanquée de trails gavés d'électroniques et/ou



Plutôt étroite, la KLE permet une position debout quasi idéale pour aborder les sections off road.

d'assistance dans un but clair, proposer un tarif placé pour contrer ses concurrentes, chinoises notamment. On trouve une fourche inversée Kayaba Ø43 mm, des disques simples AV/AR suffisamment dimensionnés pour une hauteur de selle raisonnable (870 mm), non réglable, un réservoir de 16 litres et un poids total de 194

kg. La version standard propose un écran LCD tandis que le modèle SE (bulle haute, large sabot moteur, protège-mains type rallye en rab) expose un écran TFT. Un simple bouton sur le commodo gauche agit pour couper l'ABS (avant/arrière). Basique, efficace. Dites-moi avec tout ça, il ne serait pas temps de vous indiquer ce



Bulle haute, protège-mains costauds ou phares additionnels, la KLE dispose d'un panel d'accessoires fourni en option.



Un parallèle twin de 451 cm3 anime la KLE. Il se révèle très peu bruyant et brille par sa linéarité. Moins par sa rondeur et son caractère à bas régime.



L'arrière de la selle peut être modifié avec une version plate pour un usage plus off road. Ça ne bouge pas devant. 870 mm séparent la selle du sol.



« ACCESSIBLE DANS CETTE VERSION A2 ET EFFICACE, LA KLE VISE UN PUBLIC ÉTOFFÉ »



Parmi les options, un pot Akrapovic, tout aussi silencieux que la version d'origine.

qu'elle a dans le ventre la KLE 2026 ? On a mis le cap sur l'Espagne, Almeria, son hyper tourisme, ses complexes hôteliers surdimensionnés, ses serres géantes de fruits et légumes qui ont transformé la côte en plastique vallée... Rangée la carte postale défraîchie, on s'est jeté sur des routes de montagne ludiques à souhait et on a cruisé dans le fameux désert de Tabernas où Indiana Jones et les stars hollywoodiennes des westerns de Sergio Leone ont tiré des coups. Jouissif et « chaude » le plan à 8 soupapes ! Il était une fois dans le sud...

Sportive du dimanche

Allons droit au but. La KLE500 revisitée par les verts répond en tous

points aux visées recherchées. Son profil rallye dans le style élancé des trails modernes cadre avec l'usage qu'on lui réserve. Elle se montre très performante sur route et s'adapte facilement à un environnement off road mais plutôt soft. On pense à de la piste roulante, dessinée au pinceau. Confortable, équilibrée et homogène, elle absorbe bien le terrain. Ses suspensions font le job à condition de ne pas l'embarquer dans des zones de franchissement trop raides. La limite est posée par une garde au sol faiblarde. Sauf à s'engager dans un pierrier costaud, ça déroule sans accroc. Il n'y a qu'à l'attaque d'un dénivelé plus prononcé avec des petites marches qu'on a entendu les pierres caresser le sabot moteur. Sur un terrain plus rapide, on se place debout dans une position parfaite, quelle que soit sa taille, pour attaquer sans inquiétude. C'est tout aussi confortable et une fois encore, l'équilibre fait la différence pour assurer sécurité et plaisir. Notez que l'ABS est suffisamment bien réglé pour ne pas perturber le freinage si vous choisissez de ne pas le déconnecter. Châssis, ok. Qu'en est-il du moteur ? Il manque de fun en usage off road. C'est dit. On ne peut pas lui reprocher sa générosité, particulièrement son allonge « no limit » et ses reprises toniques passés les mi-régimes mais en bas, c'est l'absence de caractère qui domine, une pénurie de rondeur et de couple qui permettrait de sortir des virages en glisse sur un coup d'accélérateur. On peine à trouver le petit boost qui rendrait le jouet joueur, traduction sur le terrain d'une architecture plus propice à la route.

Quelles versions, quels équipements ?

Deux versions : KLE 500 ou KLE 500 SE.

En plus sur la SE : sabot moteur, protège-mains, bulle haute, écran TFT, clignotants LED.

Editions spéciales :

► Rally: Echappement Akrapovic, partie arrière de selle plus basse, protections radiateur, port USB

► Adventure Tourer: valises, nerf-bars protection

► Top case: port USB, valise et top-case (42 l)

► Autres accessoires dispos : support de GPS, béquille centrale, poignées chauffantes, porte-paquet...

Peu de bruit, même équipé du pot Akra en option « rally », une forme de linéarité presque électrique mais de la vigueur, voilà ses caractéristiques. Cette vigueur s'exprime avec plus de brio sur petites routes, lorsqu'on est à l'attaque, dans les tours, bien calé derrière la bulle très protectrice dans la version haute. La KLE se place idéalement sur les trajectoires, sans bouger, aidé par un surprenant train de pneus asiatiques. La fourche ne s'écrase pas trop au freinage (simple disque très performant) et pose la moto sans sourcilier sur la ligne définie. On prend de l'angle, ça tient, simplement appelé par les repose-pieds qui déclarent vite leur flamme. Et tout là-haut, ça va vite bondiou si on se prend à cravacher ce diable d'étalon.

Disponible dès à présent, la KLE500 fait face à un marché trail mid-size à orientation off road/route désormais étoffé. CF Moto, KTM 390

Adventure, Royal Enfield Himalayan et bientôt BMW 450 GS se posent en rivales affirmées. Les atouts de Kawasaki sont clairs : simplicité, qualité de fabrication et tarif placé pour un trail polyvalent, dans la veine de ce qu'on aime à MV.

Kawasaki vise essentiellement le marché européen avec des objectifs de vente solides.

Les versions font varier le tarif entre 6500 et 8600 euros, ce qui semble dans le mille pour un outil bien né qui bénéficie de la crédibilité nipponne. Conseil MV, si vous craquez pour la KLE, tapez direct dans la SE, mieux équipée (cf. encadré), plus off road encore dans les déclinaisons « rally » ou « Tourer ». **MV**

Fiche Technique

KAWASAKI 500 KLE

A partir de 6549 € (7400 € SE)

MOTEUR

Type : Bicylindre parallèle 4 temps, 8 soupapes à refroidissement liquide, Injection électronique

Cylindrée : 451 cm³ (70.0 mm x 58.6 mm)

Puissance : 45,4 ch à 9000 tours/min

Couple : 42,6 Nm à 6000 tours/min

PARTIE-CYCLE

Cadre : treillis en acier à haute résistance

Chasse : 104 mm

Fouche : inversée Kayaba Ø43 mm (Déb. 210 mm)

Amortisseur : système Uni-trak (déb.196 mm)

Freins : disques simples AV/AR étrier double piston (Ø 300 mm/230 mm)

Longueur : 2300 mm

Empattement : 1555 mm

Garde au sol : 185 mm

Hauteur de selle : 870 mm

Réservoir : 16 litres

Consommation : 4 l/100 km

Poids (tous pleins faits) : 194 kg

Coloris : gris foncé (standard), blanc ou gris (SE)

ÉLITE MOTOCROSS

ROMAGNÉ (35)

25 - 26 AVRIL 2026



24MX TOUR

CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTOCROSS



PREMIERS TOURS DE ROUES

Si la compétition démarre officiellement à 6 ans, les kids, dès le lâché de biberon, font des pieds et des mains pour mettre le grappin sur une locomotion teintée de vert, synonyme de sensations. Tour d'horizon de quelques outils pédagogiques pour s'initier au pilotage, à mini prix, de 349 € à 2 299 €.



Premières émotions au guidon d'une draisienne, premières sensations...

Sedna présente un panel évolutif de draisienne pour attaquer le deux roues «off road» en douceur.

Passé le tricycle ou la draisienne, plus proche du jouet que d'une moto, avec des pneus en plastique, acheté en grande surface par tati Danielle pour Noël, il est temps, après les premiers tours de roues pour les champions en herbe de s'orienter vers du matériel plus sérieux. Les draisienne de qualité disposent de partie-cycle mieux architecturées et plus stables, plus sécurisantes, conçues avec expertise pour le tout-terrain avec des pneus gonflables qui adhèrent pour procurer de bonnes sensations, comme le propose par exemple l'excellente marque Sedna avec une gamme à assistance électrique qui se décline en 12, 16, 18, 20 pouces. Les bénéfices de la draisienne sont nombreux : les kids apprennent l'équilibre, puis la coordination des mouvements entre propulsion et direction tout en développant leur autonomie en se promenant seul dans le jardin avec en prime, une prise de confiance et un sentiment de réussite. Evidemment, pour adopter une bonne habitude, un casque et des gants sont incontournables et la surveillance des

parents, jamais loin. La Sedna MX 12, pour les enfants de 2 à 6 ans (plus que l'âge, c'est la taille qui entre en jeu et doit déterminer le choix) ne pèse que 9 kilos grâce à son cadre en aluminium. Elle offre une hauteur de selle réglable et une motorisation de 100 W dont la vitesse est, elle aussi réglable. Autre avantage, elle est utilisable dans un premier temps sans assistance électrique, comme un vélo à marcher, afin que l'apprentissage soit évolutif. Cette éducation à regarder loin devant et anticiper facilite le passage au vélo sans roulette, ce qui est un atout supplémentaire pour l'usage d'une draisienne électrique. Petit aparté à propos de vélo, le BMX constitue également une excellente approche, peu onéreuse, très formatrice, pour envisager la pratique du motocross. Quelques années plus tard, toujours dans la collection Sedna, la SX 16 (à partir de 7 ans) hausse le curseur avec des caractéristiques qui permettent de s'aventurer avec plus d'ambition : roues de 16 pouces (contre 12 précédemment) véritables suspensions et freinage à disques permettant de développer la précision et le dosage du geste et l'appréciation des difficultés,



Yamaha 50 Pee Wee



Il défie le temps

Réputé indestructible, le PW s'est vendu à plus de 45 000 exemplaires en France en 45 ans. Son moteur 2 temps est souple et fun, avec de l'allonge, sa partie-cycle fait le job. La transmission par cardan sécurise tout comme la course réglable de la poignée de gaz pour doser la puissance. Apprécié aussi, le graissage séparé Autolube.

Fiche technique

- **Type:** thermique, 2 T, 2, 7 ch, refroidi par air
- **Cylindrée:** 49 cm³
- **Transmission:** par cardan
- **Embrayage:** centrifuge
- **Démarrage:** kick
- **Cadre:** tubulaire en acier
- **Fourche:** télescopique. Déb. 60 mm
- **Amortisseur:** 2 combinés. Déb. 50 mm
- **Freins:** 2 tambours
- **Roues:** acier à bâtons. 10/10 pouces
- **Hauteur de selle:** 475 mm
- **Réservoir:** 2 litres
- **Poids à sec:** 39 kg
- **Prix:** 2 199 €

YCF 50W



Coup de foudre

Bénéficiant de l'excellente partie-cycle du modèle thermique 50A, la version électrique (bloc DC 1200 W et batterie lithium) s'avère plus légère de 6 kg, tout en étant nerveuse, vive et joueuse. Sa puissance est paramétrable, c'est sécurisant. Maniable, agile, stable, elle offre 1h30 de plaisir et se recharge en 4 heures.

Fiche technique

- **Type:** électrique, 1200 W, refroidi par air
- **Transmission:** par chaîne
- **Démarrage:** électrique
- **Cadre:** poutre acier
- **Fourche:** inversée. Déb. 150 mm
- **Amortisseur:** mono-amortisseur. Déb. 100 mm
- **Freins:** 2 disques
- **Roues:** aluminium, 10/10 pouces
- **Hauteur de selle:** 530 mm
- **Poids à sec:** 36 kg.
- **Prix:** 1 699 €

moteur brushless de 500 W logé dans la roue arrière mais là encore, pour une évolution dans la découverte, modulable, via 3 cartographies, selon le niveau (14, 18, 24 km/h). Le principe étant que les kids ne se fassent pas peur et maîtrisent leur engin sans le subir. A ce stade, le silence de fonctionnement inhérent à l'électrique est un plus pour une approche en douceur car le bruit émis par des moteurs 2 temps de compétition peut s'avérer stressant. L'étape suivant la draisienne, ce sont les mini motos proposées dans un large échantillon avec des motorisations 2 ou 4 temps et électrique. Il n'y a pas d'ordre chronologique dans le choix d'une motorisation. L'électrique offre la discrétion, une facilité d'usage et d'entretien. Le thermique, une autonomie illimitée tant que vous mettez de l'essence, ce qui est un avantage important car avec des kids solides et qui mettent du gaz, l'autonomie de l'électrique est revue à la baisse, ce qui signifie « game over » avant l'heure et le temps de

recharge. Que les parents et les mamies se rassurent, les motos sont prévues pour évoluer avec leur pilote, au niveau de la puissance, avec des bridages à la poignée de gaz ou dans les réglages du moteur, pour limiter le régime et la vitesse mais aussi dans leur ergonomie. Pour accompagner les kids qui mangent de la soupe, les selles sont souvent disponibles en deux tailles, les suspensions s'ajustent en hauteur. En optant pour une moto qui ne couste pas les yeux de la tête, comme dans notre sélection, on peut changer de monture pour une somme raisonnable entre la revente de l'ancienne et l'achat d'une nouvelle au guidon de laquelle, l'apprenti champion poursuivra sa progression. A chaque niveau correspond des éléments techniques plus performants qui justifient la montée des prix. Mais, reconnaissons-le, l'accès à la pratique de l'offroad s'est largement démocratisée pour les kids... qui travaillent bien à l'école. **MV**

YCF 50A



Tout d'une grande

Au-delà d'un look et d'un tarif agressifs, la YCF est richement équipée (démarreur, disques de frein à commande hydraulique, tés et tubes de fourche inversée en aluminium...). Elle peut évoluer avec le gabarit du pilote, via la hauteur de selle et les pontets réglables. Son bloc 4 temps joue la carte de la souplesse et il est possible de « brider » la poignée de gaz via une molette.

Fiche technique

- **Type:** thermique, 4T, refroidi par air
- **Cylindrée:** 49 cm³
- **Transmission:** par chaîne
- **Embrayage:** centrifuge automatique
- **Démarrage:** électrique
- **Cadre:** poutre acier
- **Fourche:** inversée. Déb. 150 mm
- **Amortisseur:** mono-amortisseur. Déb. 100 mm
- **Freins:** 2 disques
- **Roues:** en aluminium, 10/10 pouces
- **Hauteur de selle:** 530 mm
- **Poids à sec:** 42 kg
- **Prix:** 1 349 €

YCF Start W88



Mettez les watts !

Grâce à son moteur brushless 60 V et sa batterie lithium, la W88 promet 1 h à 1h30 de roulage pour 4 heures de recharge (chargeur rapide fourni). Limiteur de vitesse et réglage de couple permettent d'appréhender le pilotage graduellement. Bien suspendue, richement dotée, un lucky look en prime, la YCF peut être rabaisée pour s'adapter à tous les gabarits de 7 à 10 ans.

Fiche technique

- ▶ **Type**: électrique, 1000 W, refroidi par air.
- ▶ **Transmission**: par chaîne ▶ **Démarrage**: électrique
- ▶ **Cadre**: acier tubulaire ▶ **Fourche**: inversée. Déb. 200 mm
- ▶ **Amortisseur**: mono-amortisseur réglable. Déb. 120 mm
- ▶ **Freins**: 2 disques ▶ **Roues**: aluminium 12/10
- ▶ **Hauteur de selle**: 710 mm ▶ **Poids**: 45 kg
- ▶ **Prix**: 2 299 €

Apollo Mini 50-e



Pour bien démarrer

Un look racé, un équipement généreux (fourche inversée, amortisseur réglable, freins à disque, démarreur électrique...), la Sano RXF Mini a bien des arguments à faire valoir. Sa transmission automatique permet de se focaliser sur le seul pilotage, facilitant l'apprentissage. Juchée sur ses roues de 10 pouces, elle a aussi un autre attrait qui plaira à papa: son tarif très attractif!

Fiche technique

- ▶ **Type**: thermique, 4 T, 2, 2 ch, refroidi par air ▶ **Cylindrée**: 56, 8 cm³
- ▶ **Transmission**: par chaîne ▶ **Embrayage**: automatique
- ▶ **Démarrage**: électrique ▶ **Cadre**: tubulaire en acier
- ▶ **Fourche**: inversée Volt. Déb. 530 mm ▶ **Amortisseur**: mono-amortisseur Volt. Déb. 250 mm
- ▶ **Freins**: 2 disques ▶ **Roues**: en acier, 10/10 pouces
- ▶ **Hauteur de selle**: 560 mm ▶ **Réservoir**: 1, 6 litres
- ▶ **Poids à sec**: 43 kg ▶ **Prix**: 999 €

YCF Lite 88S



Entrée de gamme

Destinée aux débutants de 7 à 10 ans qui souhaitent s'initier à l'off road avec un budget serré, la Lite 88S fait bien les choses avec ses trois modes de pilotage (et selle basse compatible) selon votre niveau, sa fourche inversée, ses freins à disque, son moteur 4 temps souple et punchy à 4 vitesses semi-automatique.

Fiche technique

- ▶ **Type**: thermique, 4 T, 8 ch, refroidi par air ▶ **Cylindrée**: 88 cm³
- ▶ **Transmission**: par chaîne ▶ **Embrayage**: 4 vitesses semi-automatique
- ▶ **Démarrage**: kick ▶ **Cadre**: acier tubulaire
- ▶ **Fourche**: inversée. Déb. 200 mm
- ▶ **Amortisseur**: mono-amortisseur. Déb. 120 mm
- ▶ **Freins**: 2 disques ▶ **Roues**: acier 10/10 ▶ **Hauteur de selle**: 675 mm
- ▶ **Réservoir**: 3, 6 litres ▶ **Poids à sec**: 60 kg
- ▶ **Prix**: 999 €

Apollo Falcon 49



Prix et poids plume

La Falcon, en sus de son look racé, joue la sécurité: bride à l'accélération, via la poignée, protection du pot et de la chaîne, coupe-circuit, en facilitant l'usage via un démarrage au lanceur et une transmission automatique. Suspensions et freinage sont au niveau, comme son poids, light, pour initier les kids de 6 à 10 ans. Prix rikiki!

Fiche technique

- ▶ **Type**: thermique, 4 T, 3, 5 ch, refroidi par air ▶ **Cylindrée**: 49 cm³
- ▶ **Transmission**: par chaîne ▶ **Embrayage**: automatique
- ▶ **Démarrage**: lanceur en alu, système Easy-Start
- ▶ **Cadre**: double poutre tubulaire en acier ▶ **Fourche**: inversée. Déb. 190 mm
- ▶ **Amortisseur**: mono-amortisseur réglable. Déb. 225 mm
- ▶ **Freins**: 2 disques ▶ **Roues**: en acier, 10/10 pouces
- ▶ **Hauteur de selle**: 580 mm ▶ **Réservoir**: 1 litre
- ▶ **Poids à sec**: 24 kg ▶ **Prix**: 349 €

Apollo Falcon 550



Un bon départ !

Disponible en six coloris, l'Apollo met le pied à l'étrier aux kids de 6 à 10 ans en offrant du plaisir et du fun (suspensions et freinage efficaces) via une motorisation électrique, silencieuse, respectueuse de l'environnement et sécurisante. La puissance peut être bridée (via une clé) à trois niveaux de vitesse: 7/12/24 km/h. L'autonomie est de 1 h à 1h30 selon votre rythme.

Fiche technique

- **Type**: électrique, moteur 550 W, batterie 24 V/12 Ah
- **Transmission**: par chaîne ► **Embrayage**: variateur électronique
- **Démarrage**: électrique ► **Cadre**: double poutre tubulaire en acier
- **Fourche**: inversée. Déb. n.c ► **Amortisseur**: mono-amortisseur réglable. Déb. 225 mm ► **Freins**: 2 disques ► **Roues**: en acier, 10/10 pouces
- **Hauteur de selle**: 580 mm ► **Poids à sec**: 29 kg
- **Prix**: 499 €

Apollo Junior 110-e



Un esprit compétition

Avec son moteur de 7 chevaux, ses roues de 14 et 12 pouces, ses suspensions et son freinage de qualité, la Junior 110-e offre une belle approche du MX. Pour autant, grâce à son démarreur électrique et son passage des 4 vitesses semi-automatique (sans débrayer), elle convient aussi aux moins expérimentés qui pourront progresser. Ergonomie très étudiée.

Fiche technique

- **Type**: thermique, 4 T, 7 ch, refroidi par air ► **Cylindrée**: 110 cm³
- **Transmission**: par chaîne ► **Embrayage**: semi-automatique
- **Démarrage**: kick et démarreur électrique
- **Cadre**: châssis central tubulaire en acier avec tubes profilés
- **Fourche**: inversée. Déb. 630 mm
- **Amortisseur**: mono-amortisseur. Déb. 275 mm
- **Freins**: 2 disques ► **Roues**: en acier, 14/12 pouces
- **Réservoir**: 5, 3 litres ► **Poids à sec**: 75 kg ► **Prix**: 1 299 €

Apollo Rocket 1200



Du silence et des sensations

Grâce à son moteur électrique dont le «peak power» est de 1200 W, l'Apollo se destine aux kids de 8 à 13 ans. Elle conjugue silence de fonctionnement avec sensations fortes pendant 1 h à 1h30 avant recharge. Le variateur facilite l'accès aux plus jeunes. Un contrôleur permet de régler l'accélération, la vitesse maxi (28 km/h) et la réaction/sensibilité de la poignée.

Fiche technique

- **Type**: électrique, 1000 W, batterie 3x12 V 12 Ah
- **Transmission**: par chaîne ► **Embrayage**: variateur électronique
- **Démarrage**: électrique ► **Cadre**: double poutre tubulaire en acier.
- **Fourche**: inversée. Déb. 160 mm ► **Amortisseur**: mono-amortisseur réglable. Déb. 225 mm ► **Freins**: 2 disques ► **Roues**: en acier 12/10
- **Hauteur de selle**: 620 mm ► **Poids**: 42 kg
- **Prix**: 759 €

Apollo Rocket 1600



Electrisante !

Avec une puissance nominale de 1300 W et un pic à 1 600 W autorisant jusqu'à 1h30 de roulage avant recharge, l'Apollo satisfera les kids de 8 à 13 ans qui apprécieront le variateur électronique et le démarreur. Le papa sera rassuré par le potentiomètre permettant de régler l'accélération et la vitesse maxi. L'équipement est sans faille: fourche inversée, deux disques de frein.

Fiche technique

- **Type**: électrique 1300 W, batterie 48V13AH, refroidi par air
- **Transmission**: par chaîne ► **Embrayage**: variateur électronique
- **Démarrage**: électrique ► **Cadre**: double poutre tubulaire en acier
- **Fourche**: inversée. Déb. 160 mm ► **Amortisseur**: mono-amortisseur. Déb. 225 mm ► **Freins**: 2 disques ► **Roues**: en acier, 14/12 pouces
- **Hauteur de selle**: 680 mm ► **Poids**: 38 kg
- **Prix**: 1 049 €



LES NOUVEAUX TERRAINS DE LA FFM

La fédération française de motocyclisme continue d'investir dans le tout-terrain et sa pratique. Avec quatre nouveaux sites de pratique achetés ces derniers mois, la FFM a désormais 29 terrains dans son giron pour un total de 320 hectares. Où ? Pour qui ? On fait le tour...



La carte des 29 circuits tout-terrain appartenant à la FFM en ce début 2026. Quatre autres rachats sont en projet pour cette année auxquels viendront s'ajouter d'autres acquisitions dans le futur.

Dans le cadre de sa politique d'acquisition foncière visant à garantir la pérennité et le développement des activités tout-terrain, la FFM a racheté ces derniers mois quatre nouveaux sites de pratique. Situés à Nozay (44), Semoutiers-Montsaon (52), Saint-Jean-Lachalm (43) et Lagor (64), ces circuits étaient menacés de disparition et ne pouvaient assurer financièrement l'achat des parcelles sur lesquelles ils sont tracés. Et dans le cas de Saint-Jean Lachalm en Haute-Loire, ce sont carrément plusieurs terrains indépendants sur lesquels passent chaque année le parcours de

l'EnduRaid, une épreuve de Hard Enduro. Ces terrains étaient en passe d'être achetés par une personne réfractaire à la moto, ce qui aurait entraîné la disparition de cette épreuve très prisée par les fans de la discipline depuis une dizaine d'années. On fait le tour des moto-clubs concernés par ces rachats fédéraux qui visent à assurer la durée dans le temps de la pratique tout-terrain. Non seulement du MX mais aussi de l'enduro et du trial avec l'exemple de Lagor où le terrain de cross est entouré de zones ainsi que d'une future spéciale d'enduro. On a également causé avec Sébastien Poirier, le prez' de la FFM pour en savoir un peu plus sur ses motivations.

MINIVIEW

SÉBASTIEN POIRIER

PRÉSIDENT DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME



Pourquoi ? Comment ? Avec quel argent ? Qu'est-ce qui motive cette politique de rachat de terrains et de circuits ? Et qui de mieux que son président pour nous expliquer tout ça.

► Vous annoncez quatre terrains achetés en 2025. La politique de rachat continue ?

« Nous en avons en fait acheté six en 2025. Ce qui s'inscrit dans la continuité de la politique de rachat de terrain initiée par mon prédécesseur Jacques Bolle en 2011. Toutefois, ce projet a évolué. Il s'inscrit maintenant dans une politique de

développement et plus seulement de sauvegarde. Nous sommes dans le temps de l'investissement pour consolider nos pratiques. Les clubs pensent qu'ils sont protégés lorsqu'ils sont locataires d'une collectivité territoriale. Nous, on leur dit attention, vous n'êtes vraiment protégés que lorsque vous êtes chez vous. Et lorsque la FFM est propriétaire, vous êtes chez vous. »

► Comment sont financés ces terrains ? Quelle part du prix des licences va dans ce type de rachat ?

« C'est compliqué d'être précis. On est désormais propriétaires d'environ 30 circuits et on achète en moyenne entre 1 et 3 circuits par an. Certaines années, nous sommes à 80 000 euros d'achat et une autre année, nous avons dépassé le million d'euros d'achat parce qu'on avait acheté trois circuits. Quant à la part du prix des licences qui sert à l'achat de ces terrains, en 2025, ça impacte en moyenne entre 5 et 10 % du tarif d'une licence. C'est une politique qui donne du concret et du sens par rapport au prix des licences. C'est aussi notre objectif que nos licenciés se sentent chez eux lorsqu'ils vont sur un terrain appartenant à la FFM. »

« CA CORRESPOND EN MOYENNE ENTRE 5 ET 10 % DU TARIF D'UNE LICENCE... »

► Avec St Jean-Lachalm, vous investissez pour une fois dans l'enduro/hard enduro. Va-t-il y avoir d'autres acquisitions semblables à l'avenir ? Pour le trial également ?

« Nous faisons feu de tout bois pour protéger nos pratiques. Quelles qu'elles soient. C'est compliqué d'investir dans l'enduro car on ne peut pas acheter 100 ou 200 hectares, ni le département de la Lozère (rires). Ou des chemins communaux. Mais à St Jean, on avait un club menacé et on a pu acheter du foncier qui leur permet de continuer à organiser leur épreuve de hard enduro. En terme d'acquisition foncière, on ne s'interdit rien. En trial, nous avons acheté Cornillon, un terrain dans le sud. C'est le cas de Lagor près de Pau qui offre également des zones de trial en plus du motocross. On essaie de développer des pôles multi-disciplines. C'est parfois facile de tracer des zones autour d'un terrain de motocross et cela permet d'offrir une autre activité aux pratiquants du club. »

► Un moto-club en difficulté qui s'adresse à vous va rester décideur de ses activités une fois que vous avez racheté le terrain ?

« Oui. D'abord un moto-club en difficulté ne doit pas hésiter à faire appel à la FFM. S'il est en difficulté, notamment en cas de vente de sa commune ou de son propriétaire, il doit nous contacter. Notre service juridique intervient afin de faire une étude de rachat. Ensuite on finance ou pas suivant le cas. C'est assez rapide de notre part parce que nos équipes sont rodées. Quant au fonctionnement, on devient propriétaires passifs. Nous n'intervenons pas dans la gestion du club. Il reste libre d'organiser les entraînements et les épreuves qu'il souhaite. Nous ne demandons rien au club en terme d'organisation. Le moto-club a juste une certitude, c'est qu'il ne sera pas délogé par son propriétaire ! Il pourra investir dans le terrain, construire des infrastructures en dur, améliorer son offre en étant sûr que ça perdurera dans le temps parce que son propriétaire est la fédération. »

► 29 circuits répartis sur tout l'Hexagone, est-ce une fin en soi ou allez-vous continuer cette politique d'achats dans les années à venir ?

« Dans l'engagement de ma mandature 2024-2028, je m'étais engagé sur une quarantaine de circuits en fin de mandat. Pour 2026, on est sur une dizaine de circuits à l'étude. Mon rêve serait qu'on puisse avoir un circuit protégé par département. Cela aurait du sens. On sera à 40 circuits dans peu de temps. On est dans le temps de l'investissement et il faut le faire maintenant car ça sera certainement bien plus compliqué dans 20 ans. Nous consolidons, j'en suis persuadé, nos activités de demain. »



Ca bosse du côté de Nozay (44) avec un circuit en évolution (les photos sont anciennes). Circuit qui accueille entraînements et compétitions.



Circuit de Nozay (44)

Le tracé de Nozay, situé en Loire-Atlantique, constitue une infrastructure de référence pour la Ligue Motocycliste des Pays de la Loire. Sous la houlette du Moto-Club Nozéen créé en 1954 et présidé par Monsieur Tony Moransais, ce circuit est le théâtre de nombreuses organisations à l'échelle régionale et nationale à l'instar du Championnat de France de Sidecar Cross Élite, pour n'en citer qu'un. Cela en fait un site prisé des pilotes de l'Ouest français.

Infos circuit :

- ▶ **où** : Nozay (44)
- ▶ **Longueur** : 1670 m
- ▶ **Largeur** : 8 à 10 m
- ▶ **Nombres de sauts** : 12
- ▶ **Ouverture entrainements** : De septembre à juin. 2 weekends par mois, le mercredi pour les licenciés du club.
- ▶ **Tarif** : 15€
- ▶ **Date Compétition** : 5 juillet, Coupe de France nationale 450 et 3/4 Octobre, démonstration motocross anciennes
- ▶ **Contact** : 0607805792; Fb : Tony Mc-nozay

« NOUS FAISONS FEU DE TOUT BOIS POUR PROTÉGER NOS PRATIQUES TT... »



Il n'y a pas que du motocross à Lagor (64). Également des zones de trial et bientôt une spéciale d'enduro typée Enduro Test.

Circuit de Semoutiers (52)

Le site de Semoutiers-Montsaon est un emblème du sport Haut-Marnais. Il a vu le jour à la fin des années 1990 avant de connaître un véritable succès dès les premières organisations de son célèbre Supercross. Devenu un rendez-vous incontournable du territoire champenois, il a accueilli au fil des ans des pilotes de renom faisant de Semoutiers-Montsaon un lieu emblématique de la discipline. Non utilisé pour l'instant, il est désormais sécurisé par le biais de cet achat. L'objectif de la FFM est de faire renaître rapidement le site avec le concours d'un moto-club motivé.

Infos circuit :

- Pour l'instant, circuit en friche

Circuit de Lagor (64)

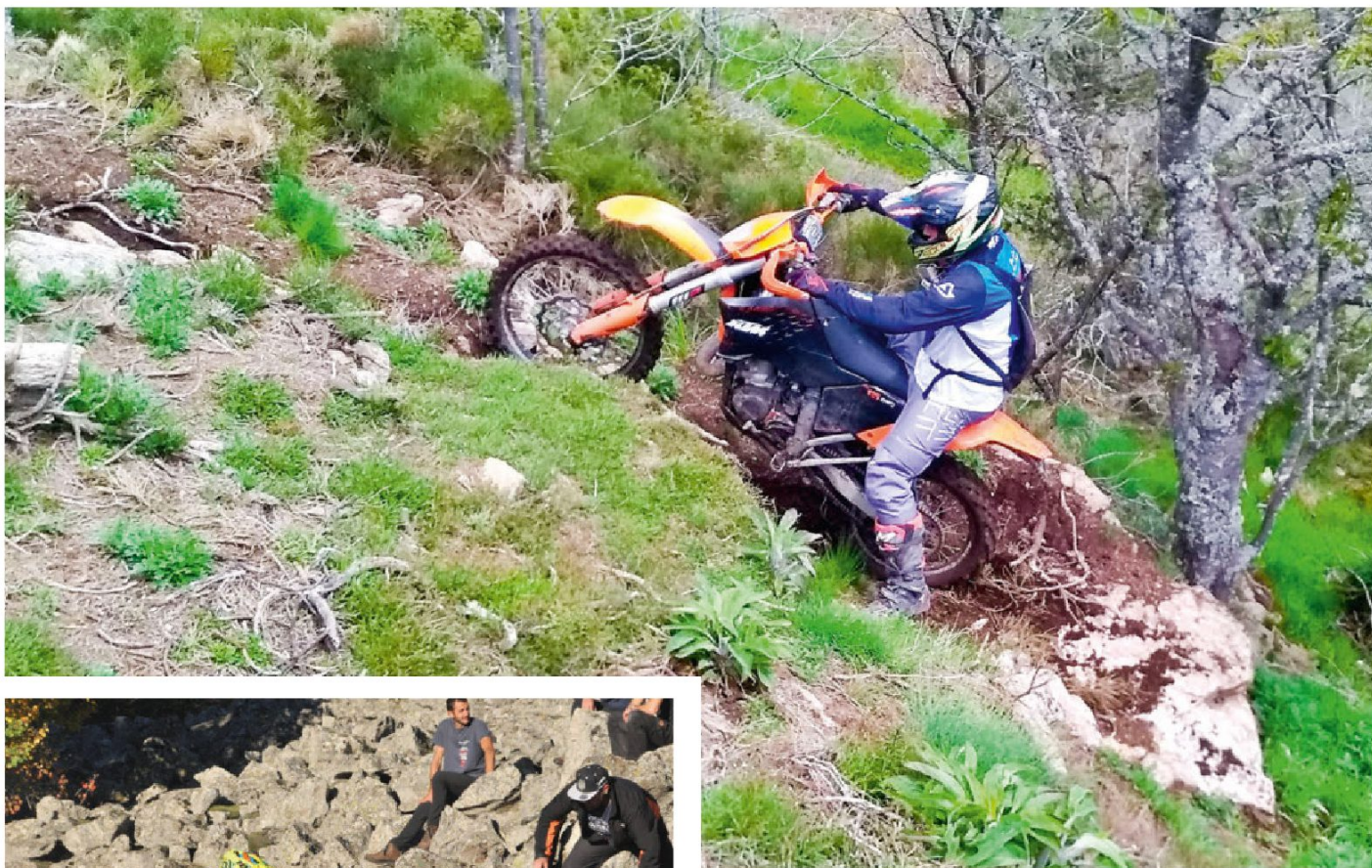
Le tracé de Lagor est un lieu d'exception pour l'apprentissage de la pratique moto. Niché en plein cœur du territoire basque, ce site de 4 hectares comprend un circuit de motocross, un terrain de trial ainsi qu'un parcours éducatif pour les plus jeunes. Cela en fait un lieu particulièrement apprécié des aficionados de sport motocycliste. Le circuit sera géré par le Moto-Club de Lagor, présidé par Monsieur Julian Gozzerino.

Infos circuit :

- **Où :** 1 bis route des crêtes - 64150 Lagor
- **Type de terrain(s) :** Circuit de motocross en cours d'homologation (circuit argile et galets ; accessible tous niveaux) ; Terrain de trial (zones semi naturelles autour du circuit de motocross et zones naturelles lors de l'épreuve de ligue), Spéciale type ligne enduro (à venir)
- **Circuit motocross :** 1100m / sauts arrondis et très peu dangereux / circuit avec du dénivelé / aussi bien pour les bons pilotes que pour les débutants ; Terrain de trial : 12 zones ; Plateau éducatif 4 zones d'évolution
- **Dates d'ouvertures :**
Mercredi : 10h-12h /14h -18h (hiver 17h30), école de trial et MX
Samedi : 10h-12h/14h-18h (hiver 17h30), école de trial et MX
deux dimanche / mois : 10h-12h/14h-18h (hiver 17h30), roulage libre MX
Vacances scolaires du lundi au vendredi : 10h-12h/14h-18h (hiver 16h30), école de trial et MX
- **Activités proposées :** Mercredi après-midi (14h-17h), école de moto proposée par Julian Gozzerino, moniteur Diplômé d'Etat et le week-end suivant planning : stages de pilotages avec Julian Gozzerino (motocross/enduro/trial)
- **Tarif d'accès :** 10 euros entrée, entrée préférentielle membres moto club



- **Date compétition :** 17 mai 2026, MX comptant pour le championnat de ligue Nouvelle Aquitaine et le challenge Aquitaine-Occitanie
- **Contact :** Julian Gozzerino, 06.48.55.62.13 ; Facebook : page Moto-Club Lagor



A St Jean-Lachalm, on fait dans le hard enduro chaque année avec l'EndurRaid. Beaucoup de relief, des pierriers et des sous-bois...

Terrains de Saint-Jean Lachalm (43)

Saint-Jean-Lachalm constitue le terrain de jeu parfait pour les adeptes d'enduro ! Une aire pleinement adaptée pour une réception du genre avec pas moins de 19 hectares entièrement dédiés à la pratique moto sur plusieurs parcelles. Le Moto-Club du Haut-Plateau est à la manœuvre depuis de nombreuses décennies et participe activement au dynamisme sportif de la Haute-Loire avec l'organisation de la désormais célèbre épreuve d'Endu-Raid. L'épreuve extrême n'aura pas lieu cette année, remplacée par une rando. Mais son retour devrait être possible en 2027.

Infos circuit :

- ▶ **Où :** Saint-Jean Lachalm, à 20 km à l'ouest du Puy-en-Velay (43)
- ▶ **Type de terrain :** enduro extrême/Hard enduro
- ▶ **Superficie :** 20 hectares en plusieurs parcelles

- ▶ **Dates ouverture :** uniquement pour l'Enduraid et/ou journée motoclub
- ▶ **Date compétition :** l'Enduraid est toujours le premier week-end d'octobre, remplacé par une rando en 2026 aux mêmes dates
- ▶ **Contact :** page Facebook Moto Club de Hauts Plateaux



« MON RÊVE SERAIT QU'ON PUISSE AVOIR UN CIRCUIT PROTÉGÉ PAR DÉPARTEMENT... »



VINTAGE

YAMAHA 490 IT

PAR LA POUGE - PHOTOS JMP ET ARCHIVES

OH, LA BELLE BLEUE !

« J'ai une superbe 490 IT d'origine, ça te dirait de l'essayer ? » Non, tu crois ? Le père Darnis sait se faire aimer de ses potes. Surtout quand janvier ressemble à une longue dépression post-partum. Jamais testé la grosse bleue et rarement roulé sur des IT. Alors oui, rêve d'ado exaucé. Meilleur cadeau de Noël.

Yamaha 490 IT

C'était avant la déferlante WR des années 90. Yamaha avait donné un nom et une identité à ses modèles enduro deux-temps dès la fin des 70's : IT, ce qui voulait dire International Trials (dans le même esprit que les ISDT, International Six Days of Trial, ancêtre des six jours d'enduro). Deux lettres et une couleur bleu ciel qui nous ont tous marqué à cette période. Je veux dire, tous ceux qui étaient en âge de rouler ou au pire de lire Moto Verte au début des années 80, même sans poil au menton. J'avais 14 balais et les IT me faisaient baver, tellement sexy avec leur monochoc et leurs lignes tendues face aux euros encore si vieillot, toutes de bi-amortisseurs et réservoir en tôle attifées. Loin de me douter à ce moment-là du charme et de l'efficacité que renfermaient les Husky, Katé, Swoum et autres Fantic. En ce temps-là, fallait de la nouveauté et de la technologie. Et ces Yam l'incarnaient : après le révolutionnaire Cantilever, on eut droit au mono-cross apparu sur les YZ et dans la foulée sur les IT enduro. J'aurais vendu ma chemise pour une 175 ! Voire une Honda XR 200 équipée du Pro-link entr'aperçue chez le concessionnaire

du coin : « Rhhhaaaa Lovely ! », comme disait Hurricane Papa dans MV... Les IT 175 sont arrivées homologuées en 1982 et ont immédiatement fait un tabac chez les enduristes du dimanche (voir chiffres de vente). Suivie par la 200 fin 84. Sonauto n'homologuait pas ou très peu les 250 ni la superbe et sidérante 490 IT. Quel gâchis. Cette machine bleue qu'on voyait chaque année entre 83 et 87 essentiellement sur les plages du Touquet. D'abord aux mains du grand Carlqvist (RIP), puis de Jacky Vimond et du boss JCO (RIP aussi) qui signait le holeshoot en 87 sur sa 490 à air alors que le Suédois Leif Persson remportait cette 13e édition au guidon d'une YZM 500 d'usine liquide. Après ça, fin de partie pour l'IT. Ces bleues disparaissent au tournant des années 90, remplacées par des YZ homologuées -comme Peter- ou encore les TTR quatre-temps avant le débarquement des fameuses WR blanches puis bleues foncées. Ah ben oui, tiens, parlons-en de la couleur des IT. Un bleu ciel bien flashy qui paraît-il venait de la couleur des poubelles du service R&D de chez Yamaha ! Info ou intox, paraît que le chef de service du design s'était inspiré de la couleur des corbeilles à papiers



1977-1990 : les années IT



La saga commence en 1977 avec l'IT 400 introduite aux USA dès la fin 76. En 1977 apparaît également la 175 IT, bâtie sur le cadre cantilever et le moteur de la 125 YZ gonflé en 171 cm³. Une machine plus moderne que la 400 et qui va rapidement faire un carton outre-Atlantique. En France, il faut attendre 1982 pour que soit homologuée la 175 IT vendue jusque-là sans carte grise donc en petite quantité.

Elle fera ensuite un carton jusqu'en 84-85 et l'apparition de la IT 200, elle aussi plébiscitée pendant quelques années. Toutes les deux seront vendues à plus de 3 500 exemplaires en France ! (voir encadré « chiffres de vente »). Entre temps sera passée la IT 250, bien plus anecdotique en France car non homologuée. L'IT sera aussi déclinée en 425 (1980-1981) et 465 (1982-1983) avant que n'apparaisse la 490 IT fin 82. L'évolution ultime de ces modèles enduro deux-temps dont le big thumper ne fera pas tellement recette dans l'Hexagone mais se veut aujourd'hui une moto recherchée par les collectionneurs. Moteur à air, freins à tambour, mais suspension monochoc et finition japonaise.

Des arguments de poids pour du vintage.

L'IT dans Moto Verte :

- ▶ MV n°40 août 1977 : IT 250 comparatif 250 enduro non-euro aux USA (Can-Am, Yamaha et Suzuki)
- ▶ MV n°76 août 1980 : comparatif 175 enduro japonaise aux US (Suz, Kawa, Yam)
- ▶ MV n°96 avril 1982 : match 175 IT enfin homologuée – Honda 200 XR
- ▶ MV n°104 décembre 1982 : match 175 IT – Suzuki PE 83



Sacré beau berlingot avec son kick long, sa bonbonne du YEIS et ses 4 ressorts de maintien du pot. Pas mal aussi les mini repos-pieds et la sacoche noire sur le garde-boue !



**« LA YAMAHA IT490 A VU LE JOUR EN 1983.
OUI, ÇA FAIT BIEN 43 ANS ! »**

Yamaha 490 IT

L'avis de Jérémy Miroir



Pilote de classique émérite, désormais sur une Triumph 250 Atelier 46, Jérémy a joué les mannequins pour la séance photo et s'est bien marré à piloter cette machine née 10 ans avant lui.

« Ca fait bizarre de grimper sur une moto plus âgée que moi. La position, les cale-pieds, le gros réservoir, tout est tellement différent de ce qu'on connaît aujourd'hui. Par contre, le moteur est hyper coupleux, il a beaucoup de force. Faut être costaud pour la démarrer (sourires). Ils étaient vaillants à l'époque. Je ne me vois pas vraiment dans un

enduro auvergnat bien gras à son guidon, je la laisse aux spécialistes. Je préfère ma Triumph moderne. Mais son moteur est exploitable et elle est confortable, facile à rouler pour tout le monde malgré la cylindrée. C'est forcément intéressant d'essayer un gros deux-temps car ça ne se fait plus. Ces vibrations, on a l'impression de monter sur un char d'assaut. Quand t'accélères, ça vibre, c'est vivant, ça travaille... C'est différent! »



« RHHHAAA LOVELY ! », COMME DISAIT
HURRICANE PAPA... »



Chiffres de vente

Toujours intéressants les chiffres de vente des modèles Yamaha IT en France. Des chiffres donnés à l'époque par Yamaha Motor France. On y découvre que l'enduro japonaise s'est vendue pendant un peu plus de 10 ans entre 1979 et 1990 toutes cylindrées confondues. Qu'il y a bien eu quelques rares IT 125 écoulées en France (14 en tout !) et que le plus gros carton fut celui de la 175 IT vendue à 2 187 exemplaires entre fin 1980 et 1986. La 200 IT a été vendue à 1 588 exemplaires entre 1984 et 1990 tandis que la 250 IT est plus rare à 784 exemplaires entre 1979 et 1988. Seulement 67 IT 400 se sont vendues entre 1976 et 1981, puis 57 IT 465 en 1980 et 1981. Et enfin 329 exemplaires de Yamaha IT 490 entre fin 1982 et 1990. Ça fait quand même quelques milliers de bleues sur tout le territoire. Dont quelques-unes sont aujourd'hui sur les annonces du Bon Coin et autres sites spécialisés.



La première IT 175 telle qu'apparue aux US en 1977 dans la roue de la IT 400. Il y a aussi eu des modèles blancs.



La IT 200 en 86 amenait un coup de neuf. Look radical, frein avant à disque et suspension monocross. Superbe.



La IT 490 L «catalogue» des années 83-84, celle de notre essai. Fantasma d'époque non homologué...

pour choisir une teinte qui allait différencier les IT des blanches YZ (ou jaunes aux US). Ça tombe bien, j'aime le bleu et la couleur participe du charme de ces enduros japonaises. Tout pour plaire les z'IT !

Canal de Panama

« Une 490 cm³ devrait être capable de creuser un nouveau canal de Panama. Malheureusement, l'IT490 n'est pas à la hauteur. Les pièces sont là, mais les performances ne suivent pas. » Les essayeurs du mag' américain Cycle World n'y vont pas de mains mortes en ce mois de juin 83 après un essai dans le désert mexicain. Ils trouvent ça fade. Ils lui montent alors un cylindre d'YZ 490, raccourcissent son pot tout en raffermissant les suspensions. « Grâce à cette modification, le moteur a commencé à se réveiller. On avait enfin les sensations d'une 490. » Me voilà donc rassuré avant de grimper sur l'IT amenée par Nico Darnis de l'Atelier 46. Finalement, ça doit pas pousser tant que ça le tromblon japonais.

Quand même, un demi-litre deux-temps, même anesthésié, ça doit pas trop te faire bailler. Mais bon. Reste que quand la bécane s'étale devant mes yeux, ça reste quand même bien impressionnant un tel joujou posé là dans la cour (des grands). Plutôt haute avec sa selle épaisse, longue comme un jour sans fromage, équipée d'un réservoir maousse de quasi 14 litres, elle ne laisse pas de marbre la belle bleue. J'en fais le tour. La machine née en 83, oui ça fait bien 43 ans, est plutôt fraîche d'aspect. Seul le réservoir fait un poil pâlichon sous ses décors IT jaune, légèrement décolorées par le temps et les vapeurs d'essence. Ok, le reste a été restauré côté plastiques et le moteur repeint. Je me régale en découvrant que les repose-pieds rikikis ou le guidon bien cintré vers l'arrière semblent d'origine. Ah zut, le ressort d'amorto est rouge alors qu'il était jaune sur les photos d'époque. Un spécimen d'YZ à tous les coups. Mais à part ça, tu regardes les 18 ressorts qui retiennent

l'échappement à la sortie du méga-cylindre aileté, ou encore les freins à tambour ou les tubes de fourche en 43 mm et tu te dis que le temps a bien passé, qu'on était encore entre deux époques au début des 80's, pris entre une mécanique à air très classique et le début du virage techno avec le mono-amortisseur à biellettes ou ce drôle de système YEIS relié au carbu. Tu te souviens du YEIS ? Sorte de mini-réservoir servant à avaler le mélange air-essence non admis dans le cylindre à la coupure des gaz, renvoyé dans le cylindre au tour de poignée suivant. Une sorte de « turbo » plus ou moins bidon mais qui faisait tellement hype à cette époque. Et puis y'a 300 mm de débattement en suspension. Enormissime en ce début d'80's ! Y'a aussi ce phare rectangulaire et le réservoir jumbo triangulaire, taillé à la serpe, tout comme les plaques latérales carrées. Quelle claque esthétique comparée aux rondeurs des Européennes. Un sacré mélange des genres.

Urologie poussée

Une fois habillé en cosmonaute des bois, je me mets en tête de démarrer ça au kick. J'ai tellement démarré de machines compliquées par le passé, 2T engorgés ou 4T récalcitrants, j'me dis, ça va le faire. Mais j'ai beau pomper, je me retrouve en sueur avant d'avoir entendu le moindre début de réanimation du piston nippon. La course du kick est longue mais ça comprime que sur la moitié. Je tente pas plus que ça le diable et me laisse rouler dans la pente devant moi. Un saut sur la selle tout en passant le 3e rapport et ça craque. « Clang, clang, clang », le vibromasseur japonais s'active et claque comme une fessée sur l'arrière-train de la Kardash'. Ô effluves de synthèse qui parviennent immédiatement à mon nez délicat ! Ô vibrations chéries qui me titillent la prostate telle une séance d'urologie poussée. C'est vrai, on oublie tout ça quand on roule trop longtemps avec nos modernes. On oublie ces

« ET PUIS LE FREINAGE, FAUT Y PENSER AU FREINAGE... »

Yamaha 490 IT



Gros réservoir de 13,6 litres et guidon d'origine tout fin et très cintré vers l'arrière. L'amortisseur est monté sur le système à biellettes Mono-Cross. Le ressort était jaune d'origine.

manifestations de vie après la mort du deux-temps ancien. Une fois chaud, c'est mieux et puis on s'habitue à tout à nos âges. Je mets pas longtemps à me lancer dans le premier chemin qui s'offre à moi. Du sinueux entre les arbres où je me chauffe pour apprendre à maîtriser l'engin. Il m'épate rapidement par sa douceur mécanique (hormis ses vibrations et son bruit assez présent) et son confort de châssis. J'suis en 3e et j'enroule entre les arbres sur ce single rigolo. Le moteur est souple, reprend bas, propose un coffre intéressant à ce rythme balade. Les premiers cailloux s'avalent sans réaction. Les Kayaba encaissent et filtrent vraiment. Plus loin, ça s'ouvre et j'accélère. Ça tire long et malgré seulement 5 rapports, ça file vite. Très vite. Sans vraiment prendre de régime. J'attaque la prairie et là encore, le gros vibro régule rapido. T'as beau le pousser un peu dans ses retranchements, ça plafonne. Z'avaient peut-être pas tort les gars de chez Cycle World. L'est pas méchant le 490. Mais sa plage de régime genre 4 à 6000 tr/mn (y'a pas de compte-tours, je parle d'oreille là) est une sorte de locomotive qui te treuille partout à une certaine vitesse. Côté partie-cycle, j'ai du mal avec le cintre du guidon d'origine. On se croirait sur

un mauvais trail chinois de nos jours. T'es pas mal quand t'es assis mais debout, ça va pas. Comme ces repose-pieds tellement petits, minces et fuyants qu'une fois debout, t'as du mal à savoir si t'es bien posé sur le tromblon ! Le gros réservoir est impressionnant et pas question de s'avancer très en avant au freinage ou en virage. T'es posé au milieu de la moto sur cette selle moelleuse au possible et t'attends que ça passe. Les suspensions quant à elles offrent un confort sénatorial. Peut-être ont-elles subi une prépa moderne et récente, on n'en sait rien. En tous cas, elles absorbent tout comme un trail japonais moderne. Ça va dans les chemins pépères mais dans quelques sauts et talus du coin, ça manque d'hydraulique et ça pompe pas mal dans les trous. Et puis le freinage. Faut y penser au freinage. Se souvenir comment on anticipait dans les années 80 avec ces tambours. Ceux-là ne sont pas si mal tant que t'enroules. Ça manque de mordant à vitesse élevé. Mais je m'attendais à pire. Je rends l'engin à son proprio en le remerciant du fond du cœur pour ce rêve d'ado enfin assouvi (y'a pas d'âge pour les conneries !). Oui, je m'attendais à plus méchant et c'était un moteur à l'ancienne, prévu pour t'emmener des heures dans le désert de façon confortable. Une machine

élaborée pour le marché ricain et australien, vendue avec clignos et batterie dans ces contrées, tel un trail sportif et pas vraiment une enduro euro. Reste qu'avec à peine plus de 320 modèles d'IT 490 distribuées en France à l'époque, pas évident d'en dégoter une de nos jours. Les plus jolies s'échangent moyennant 6 ou 8 000 balles, surtout si elles disposent d'une carte grise (rare mais possible). Celle-ci est à louer si l'enjeu vous tente de vous envoyer une balade en ancienne ou une manche du France vintage. Prévoyez juste quelques heures d'entraînement au kick. Pour le reste, j'vous conseille l'engin. **mw**

La IT490 de Nicolas Darnis (l'Atelier 46) est superbement restaurée et fonctionne à merveille. A louer pour se faire une escapade en gros deux-temps.

Fiche Technique

MOTEUR

Type: monocylindre 2T à refroid. par air

Cylindrée: 487 cm³

Alésage x course: 87 x 82 mm

Alimentation: carburateur Mikuni VM 38 mm + système YEIS

Puissance: 35 cv à 6 000 tr/mn

Boîte: 5 rapports

Démarrage: kick

PARTIE-CYCLE

Cadre: simple berceau dédoublé en acier

Fourche: Kayaba classique Ø 43 mm, déb. 300 mm

Amortisseur: mono-cross Kayaba déb. 300 mm

Freins AV/AR: tambours, double came AV, simple came AR

Empattement/garde au sol: 1 485/340 mm

Hauteur de selle: 945 mm

Réservoirs: 13,5 litres

Poids usine à sec: 108 kg*

*varie entre 108 et 125 kg selon les fiches techniques d'époque



Sept trains de pneus à démêler et tester pour vous éclairer sur le sujet. Notre Guédaro et Julien Jagu n'ont pas chômé du côté de West Mecapark.

LES PNEUS FIM À L'ÉPREUVE

Sept trains de pneus FIM, deux pilotes expérimentés, un technicien efficace, un site tout-terrain proposant une grande partie des conditions rencontrées en enduro, tels sont les ingrédients utilisés pour tester des gommes spécialement étudiées pour la discipline... Voici le bilan Moto Verte !

« **N**ous prévoyons de réaliser ce test sur le site off-road West-mecapark à Corcoué-sur-Logne (44)... Il se déroulera sur une spéciale prairie (tendance grasse), avec quelques portions sur du sentier en sous-bois agrémenté de racines et parties rocailleuses, conditions généralement rencontrées en enduro. » Demande par mail du 21 janvier aux manufacturiers pour un test de pneus enduro FIM. La présentation des conditions et le lieu de l'essai, s'ils ont différents modèles ou différentes gommes leur permet de choisir et de présenter le pneu le plus approprié. Chaque marque

ayant également un pneu avant, souvent développé avec l'arrière, nous leur avons demandé de nous fournir un train complet AV/AR. La majorité des enduristes utilisant des bib mousses, nous avons laissé de côté les chambres à air et opté pour des bibs. Les manufacturiers qui en proposent les ont fournis avec leurs pneus. Merci à Moraco pour avoir envoyé une paire de dépannage UP Enduro. Afin que ce test se déroule dans les meilleures conditions, le concessionnaire Oxmoto s'est chargé de l'intendance technique en nous mettant à disposition une Sherco 300 SEF Factory et un mécanicien ultra compétent. Côté

essayers, votre serviteur a été épaulé par Julien Jagu, pilote expérimenté à la tête de l'école de pilotage Evolutions Sport Moto. Il compte deux Dakar au compteur, et deux places de vice-champion d'Europe d'enduro... Bref, le pilote breton touche à tout sait de quoi il parle quand il est question de deux roues tout-terrain, un plus indéniable pour ce type de test. Bridgestone, Dunlop, Golden Tyre, Maxxis, Metzeler, Michelin et Vee Rubber ont répondu favorablement à notre demande, soit sept trains de pneus à tester sur de courtes sessions après avoir soigneusement pris nos repères. Voici le bilan.



BRIDGESTONE BATTLECROSS E50



► POIDS AV/AR: 4/6 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 62/87 € ► MONTAGE: FACILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	3
► Grip sur l'angle :	2
► Grip freinage :	3
► Contrôle glisse :	3
► Total sur 20 :	11

Première courbe grasse négociée, on a du mal à être précis et à percevoir l'adhérence. C'est à peine mieux sur les portions moins humides. Il n'est pas évident de se sentir pleinement en confiance. On doit faire preuve d'une certaine retenue sur les freinages pour placer la moto. On devine que ça ne va pas adhérer tout de suite. Une fois sur l'angle, on ressent une accroche, mais elle ne dure pas assez longtemps pour réaliser une courbe linéaire. L'ensemble manque de progressivité. Ça se révèle finalement un peu mieux dans le gras mais sur les secteurs plus secs, le grip reste trop aléatoire. On se permet de telles critiques après le test de trois montes références (Metzeler, Michelin et Dunlop) aux performances particulièrement bluffantes. Le Bridgestone arrive à faire le job mais oblige à une certaine retenue quand on cherche la limite. On finit par une bonne note sur deux secteurs : grimpe glissante et départ. Au niveau de la traction, il se comporte plutôt pas mal. Satisfaisant quoi !

DUNLOP GEOMAX ENDURO EN-91



► POIDS AV/AR: 4/5 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 83/109 € ► MONTAGE: TRÈS FACILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	5
► Grip sur l'angle :	5
► Grip freinage :	4
► Contrôle glisse :	4
► Total sur 20 :	18

Dunlop a souhaité que nous utilisions leurs bib mousses développés spécialement pour leurs pneus. Premier secteur test, prise d'angle après freinage appuyé, l'avant comme l'arrière restent collés au sol. Passage sur un secteur plus gras, cette fois l'arrière décroche logiquement, mais toutefois très tardivement. Sur ce passage précis, c'est un peu plus brutal, moins progressif qu'avec le Michelin ou le Metzeler particulièrement efficaces. Nouvelle tentative sur la zone plus « sèche », l'arrière finit par dériver, très tardivement, mais tout en contrôle et à la sortie, ça tracte vraiment fort. Confirmation de la traction sur un test de départ dans le gras. L'avant cabre (!) au lâché de l'embrayage, la motricité est excellente. Idem sur une grimpe délicate où l'arrière mord efficacement pour vous hisser au sommet. Niveau traction, il n'y a pas mieux. C'est là son véritable point fort. Il y a quatre ans, sur le dernier test FIM, le EN-91 n'avait pas été aussi convaincant. A croire qu'il y a eu du progrès. Belle surprise !

GOLDEN TYRE GT216AA FATTY/GT516 KE



► POIDS AV/AR: 4/5 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 75/91 € ► MONTAGE: DIFFICILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	2
► Grip sur l'angle :	3
► Grip freinage :	3
► Contrôle glisse :	2
► Total sur 20 :	10

Les Golden Tyre et plus particulièrement l'arrière semble plus « ouvert » que les autres. Le stockage avec des cartons écartant les flancs est sans doute la cause de cette « déformation ». Sinon, au touché, l'arrière est particulièrement dur. Gros contraste avec le « Soft » Metzeler. Le premier feeling dans un secteur glissant n'est pas enthousiasmant. À commencer par un avant quelque peu fuyant qui ne met pas en confiance pour la suite. D'ailleurs, quand on incline la moto, l'arrière décroche assez vite et sans vraiment de progressivité. Dans ces conditions grasses, on atteint rapidement la limite à ne pas dépasser et l'ensemble manque de précision. Le grip de l'avant est vraiment limité et ça n'arrange pas les choses. Toutefois cette paire se montre plus convaincante sur les parties plus sèches sans pour autant atteindre le niveau des meilleurs. L'accroche est quand même plus efficace que sur les secteurs humides. Au niveau de la traction, c'est moyen sur le « sec » et franchement pas terrible dans le gras. Peut mieux faire le Golden Tyre !

MAXXIS MAXX ENDURO (AR SOFT)



► POIDS AV/AR: 4,2/5,1 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 70/95€ ► MONTAGE: FACILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	3
► Grip sur l'angle :	3
► Grip freinage :	4
► Contrôle glisse :	3
► Total sur 20 :	13

Maxxis a choisi de présenter le pneu arrière Maxx Enduro dans sa version Soft. Le test débute par un virage dans l'herbe tendre suivi d'une seconde courbe sur un sol plus gras. Freinage sur le premier secteur, l'avant comme l'arrière dérivent de manière assez progressive. Mise sur l'angle, l'accroche est convenable même s'il y a quand même une limite à ne pas dépasser. Sur le deuxième secteur, ça tient aussi jusqu'à ce que l'arrière se mette en glisse un peu trop sèchement. Le phénomène se répète sur les autres courbes grasses où l'avant peu manquer de précision et l'arrière décrocher un peu trop vite. La perte d'adhérence est moins prononcée sur les parties plus « sèches » où l'avant et l'arrière se comportent de façon plus homogène et sans mauvaise surprise ou sensation bizarre qui ne mettent pas en confiance. Au niveau de la traction, de la motricité, c'est convenable à l'image du Bridgestone, sans pour autant atteindre le niveau des meilleurs.

METZELER SIX DAYS EXTRÊME (AR SOFT)



► POIDS AV/AR: 3,6/5,2 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 69/89 € ► MONTAGE: MOYENNEMENT DIFFICILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	4
► Grip sur l'angle :	4
► Grip freinage :	4
► Contrôle glisse :	5
► Total sur 20 :	17

Pas de bibs mousses Metzeler disponibles, nous avons donc utilisé de l'adaptable UP Enduro. La marque propose cinq types de gommes, de structures : Six Days Extrême, Standard, Medium, Soft, Supersoft et Extrasoft. Nous avons reçu le Soft. Il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que nous sommes en présence de pneus de qualité, taillés pour chasser le chrono en spéciale en toutes conditions. Premier repère sur un virage dans l'herbe vierge. Avant ou arrière, la moto reste collée au sol au moment d'incliner sur le freinage. On penche encore plus dans le virage, l'arrière finit par décrocher mais cela reste progressif et le contrôle est naturel. Répétition sur une partie plus dure et adhérente, le décroché est un peu moins précis. Julien l'a remarqué : « Ça aurait été intéressant d'avoir le modèle Medium un peu plus dur, il y aurait eu bagarre avec le Dunlop mon préféré sur ce test. » D'ailleurs, au niveau traction, ce 6 Days est quasiment aussi performant. Ca motrice idéalement dans les zones glissantes. Pas de doute, il y a ici un excellent combo.

MICHELIN ENDURO MEDIUM (AV MEDIUM 2)



► POIDS AV/AR: 4,2/5,1 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 75/93 € ► MONTAGE: FACILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	4
► Grip sur l'angle :	4
► Grip freinage :	5
► Contrôle glisse :	4
► Total sur 20 :	17

En enduro, quand il est question de pneu Michelin, on sait à peu près à quoi s'attendre. On pensait ne pas être déçu. Effectivement, c'est une nouvelle fois le cas avec un ensemble avant/arrière particulièrement sécurisant en toutes conditions. Freinage appuyé sur un passage d'herbe vierge, prise d'angle en entrée de courbe, on est tout de suite surpris par l'accroche et cette possibilité de pouvoir incliner de plus en plus. Puis quand ça décroche, c'est rarement de façon brutale. La progressivité met en confiance à l'avant comme à l'arrière. Sur une zone plus dure, l'arrière finit par se dérober quand on reste longtemps sur l'angle, mais toujours sans mauvaise surprise, en progressivité et avec un avant sécurisant qui suit le mouvement. Dans les parties vraiment très grasses, si ça glisse forcément plus rapidement, c'est encore facile à contrôler. On trouve de la motricité en sortie de virage. Dans une grimpe, il mord correctement sans être excellent. Dans l'ensemble, il fait carrément le job.

VEE RUBBER FORCE ENDURO

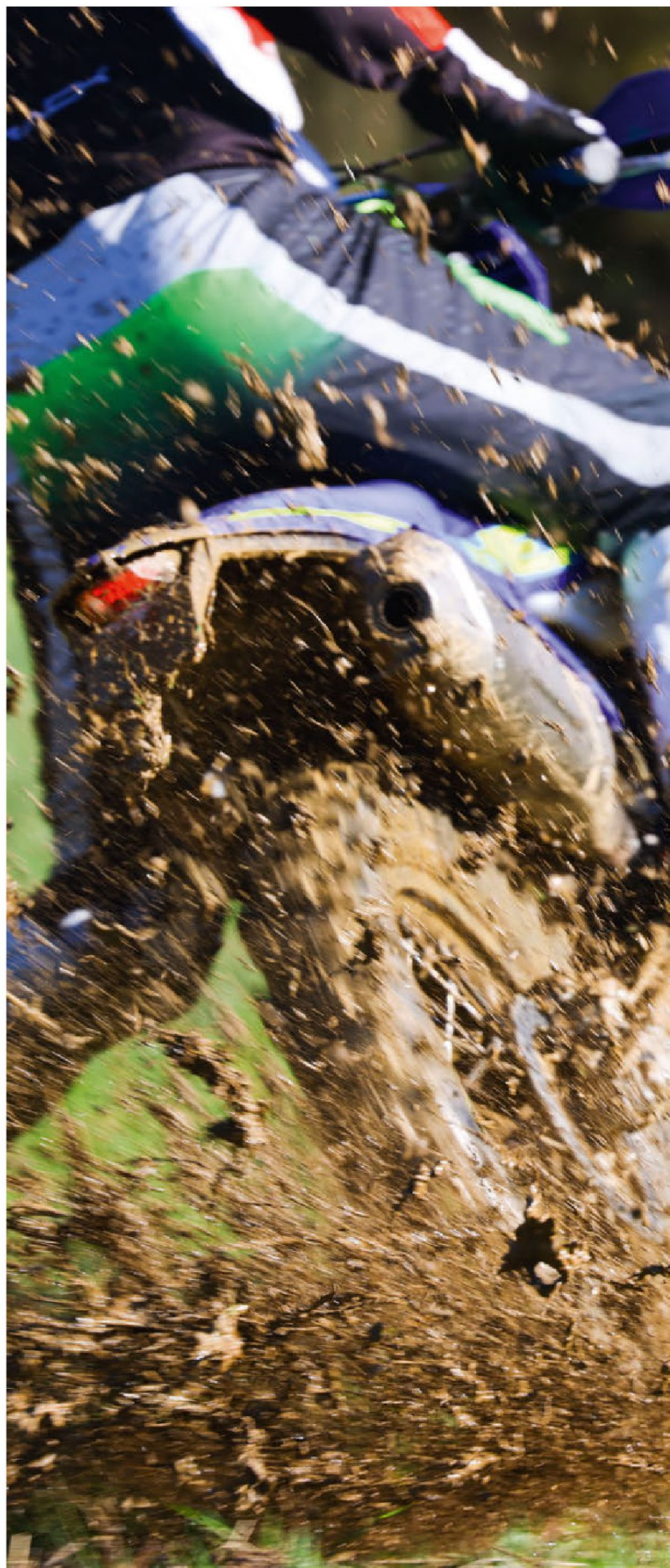


► POIDS AV/AR: 3,9/5,2 KG ► PRIX MOYEN CONSTATÉ: 81/92 € ► MONTAGE: MOYENNEMENT FACILE

Les notes Moto Verte sur 5

► Traction/motricité :	3
► Grip sur l'angle :	3
► Grip freinage :	3
► Contrôle glisse :	3
► Total sur 20 :	12

Nous n'avions pas pu avoir le Vee Rubber, non disponible lors de notre dernier test pneus enduro FIM réalisé il y a quatre ans. Il était cette fois en stock chez le distributeur Moraco qui a spontanément joué le jeu malgré une concurrence haut de gamme. On espérait que le Force Enduro créé la surprise mais ça n'a pas été le cas. Dès les premières courbes engagées, l'arrière perdait rapidement l'accroche, enfin plus vite que les « références » Michelin, Metzeler et Dunlop. C'est plus compliqué de négocier une belle courbe linéaire. La tenue sur l'angle se révèle moyenne. D'ailleurs sur ce point, l'avant est plus convaincant que l'arrière. C'est un peu plus efficace sur les zones moins humides et plus accrocheuses, mais cela reste quand même un ton en dessous. Sur les freinages appuyés, le grip de l'arrière étant moyen, on a du mal à laisser aller en toute confiance. Concernant la traction, moto droite, c'est pas mal. Il faut toutefois éviter les racines et autres plaques de roche humides car là, ça patine.





Une pesée de tous les pneus, des secteurs de prairie plus ou moins gras, du sentier plus ou moins dur, glissant... Le tout accompagné d'un technicien efficace, il ne fallait pas moins pour tester ces « gommands » FIM dans les meilleures conditions.



Énorme merci...

Au concessionnaire Oxmoto (www.oxmoto.fr) pour nous avoir mis à disposition une Sherco 300 SEF Factory, mais aussi un technicien et le matériel pour changer les pneus. Grand bravo à Tony Le Roi qui n'a pas chômé et a assuré grave dans la maîtrise des démonte-pneus. À Julien Jagu pour son analyse pertinente de pilote d'expérience, toutes infos sur son école de pilotage: www.evolutionsportmoto.com
À Sébastien pour le libre accès au superbe site West Mecapark (www.west-mecapark.com)



ÉLITE MOTOCROSS SAINT-JEAN-D'ANGÉLY



4-5 AVRIL 2026

Jacky Vimond

AVEC LA PARTICIPATION DE :

JACKY VIMOND
JEAN-JACQUES BRUND
DANIEL PEAN
PATRICK FURA



 **24MX TOUR**

CHAMPIONNAT DE FRANCE MOTOCROSS

GRATUIT - 14 ANS

BILLETTERIE-INFORMATION :

WWW.MOTOCLUB-ANGERIEN.COM



CONCEPTION GRAPHIQUE : IFFM • ADAPTATION : BODROSSI/LES IMPRESSIONS • CRÉDIT PHOTO : MEDACROSS • IMPRESSION : SÉROGRAPHIE CARPENTIER

SHOPPING



Check

Issu d'une collaboration avec le multiple Champion du Monde d'enduro, Steve Holcombe mais aussi le Champion du Monde E2 2019, Loïc Larrieu, le gant E2 de Five est pensé pour

la performance, que ce soit entre les banderoles ou dans les liaisons. Renforts aux endroits stratégiques, ventilation, matériaux résistants, coussinets... La totale !

69,90 euros.

five-gloves.com



Bol

L'Airstrike FIM Racing #2 d'Acerbis est le premier casque de MX à respecter les nouvelles normes très strictes exigées par la FIM (homologation FRHPhe-02) en vigueur depuis début 2026. Il est basé sur la plateforme du Airstrike-C en fibre de carbone. 1250 g sur la balance. Visière sans vis et prises d'air amovibles pour un nettoyage rapide. Livré avec une belle housse, une extension de visière. 599,95 euros.

www.acerbis.com



Boots

La X Privilege E-Dry d'Eleveit se destine à l'enduro avec sa semelle en caoutchouc (remplaçable), sa sculpture spécifique pour offrir une adhérence élevée lorsque le terrain devient glissant. La tige possède une doublure en mesh 3D, respirante, avec insert E-Dry, pour un confort accru, de la protection au niveau de la cheville grâce au système de flexion contrôlée latérale Eleveit. 319,90 euros.

eleveit.it



Anniv

Plus de 50 ans d'histoire mais une 50ème édition forcément emblématique fin février cette année. L'Enduropale du Touquet a rassemblé la grande foule pour célébrer la plus grande course off road du monde. Une boutique d'objets et de vêtements souvenirs a vu le jour. Dans le dressing, on a opté pour ce sweat-hoodie couleur silice (89 euros) et cette casquette (29 euros). Le sourire est cadeau !

boutique.letouquet.com



Pink

Les Slendale de 100% permettent de voir la vie en gris, rouge, rose ou bleue grâce à leur écran miroir en polycarbonate incassable teinté mais par les temps qui courent, on préfère la version rose. Design sportif pour affronter le soleil de la manière la plus élégante possible. Traitement hydrophobe et oléophobe pour repousser l'humidité aqueuse ou huileuse (à la plage !). 129 euros.

100percent.eu



Hydro

Technique à souhait cette veste Tucano Urbano. Tissu externe ultra résistant et membrane 100% étanche et respirante à l'intérieur. Le rembourrage thermique est amovible. On trouve des ventilations à l'avant et au dos ainsi que des protections aux épaules, aux coudes et le long de la colonne. Deux poches sur le devant et une poche arrière.

289,99 euros.

www.tucanourbano.com.

Old school

Triumph accentue son implication sur le marché du TT avec des motos performantes en MX comme en enduro. Pour montrer votre affection à la marque, le tee shirt Distinguished Gentleman's Ride à manches longues Dudley vous ira à merveille.

Pour chaque article de la collection DGR vendu, 15 % des bénéfices sont versés à des causes de santé.

83 euros.

www.triumphmotorcycles.fr



Goupil

Les lignes capsules de Fox affolent les chronos du bon goût. Illustration avec cet ensemble Flexair Vision axé sur la mobilité grâce à l'usage de matières légères et flexibles. Le maillot (79,99 euros) est réalisé dans une matière très respirante. Le pantalon Flexair (229,99 euros) joue sur les mêmes registres.

www.foxracing.fr



Moufles

C'est reparti pour une année de GP sous haute tension après les mouvements et les transferts d'inter-saison. Pour vous mettre à la page, montrer votre affection pour le Mondial MX, il y a cette paire de chaussettes stylée.

Disons-le, ça vous fera les pieds ! Du 30 au 44. 15 euros.

www.mxgp-store.com



Sweat

Up Design fait dans l'accessoire moto, l'équipement mais aussi dans le bien-être du pilote. En témoigne ce sweat tout confort à enfiler entre deux manches, pour déambuler dans le paddock ou au coin du feu. Gris chiné avec gros logo ou noir avec logo discret.

Dispo du S au XL. 49,90 euros.

updesignmoto.com

SUZUKI 450 RM-Z

Il n'y a pas de soucis particuliers à signaler sur la 450 RM-Z. Elle vieillit bien et reste fiable à partir du moment où le suivi de l'entretien est correctement effectué.



2021 : 4 600 €; 2022 : 5 100 €; 2023 : 5 700 €

« NIVEAU ESTHÉTIQUE ELLE TIENT BIEN DANS LE TEMPS »

Ce qu'on en disait...

2018 : Elle s'inscrit sans effort dans les virages serrés, la maniabilité est l'une de ses forces. Avec son gabarit assez long, elle tient le cap dans les trous, pas de mauvaises réactions. Son moteur est plus fort mais il a un peu perdu de sa souplesse, attention aux coups de piston. Par contre, il dévoile une puissance qu'on ne lui connaissait pas et il a aussi gagné en force dans les hauts régimes.

2019 : Contrairement à l'an passé, il y a cette fois des virages serrés et elle n'est pas à son avantage dans ces parties techniques. Sinon elle est particulièrement

stable. On n'hésite pas à mettre du rythme dans les trous et ça taille droit. Si le moteur est un peu sensible au coup de piston dans le très lent, il est puissant et quel couple !

2020 : Ferme de l'avant, une sensation de longueur, d'inertie moteur... Ce n'est pas la plus maniable. À l'accélération, la motricité est convaincante, par contre avec ses suspensions assez fermes, ce n'est pas facile d'enchaîner des tours rapides sans dépenser d'énergie. Le moteur un peu sensible au coup de piston est solide en bas. Il a du coffre à mi régime et n'est pas prêt de faiblir dans les parties meubles.

2023 : Un peu d'inertie, fine mais plutôt longue, l'avant n'est pas toujours facile à placer, il y a un manque d'agilité. Sur un petit rythme, elle manque d'onctuosité avec un avant qui tape trop. Par contre, plus on va vite et plus elle est efficace. Dans le défoncé, elle garde sa ligne. Le moteur a de la rondeur mais attention car il reste sensible au coup de piston. Côté coffre, sans être le plus solide, il est largement assez puissant pour une majorité de pilotes.

Ce qu'on en dit

Esthétiquement elle s'en tire plutôt pas

La cote *moto*

2024 : 6 500 €



2025 : 7 300 €



2026 : 8 200 €



Fiche technique

Suzuki 450 RM-Z
9 399 €

MOTEUR

Type: monocylindre 4T à refroidissement liquide, double ACT, 4 soupapes

Alésage x course: 96 x 62,1 mm

Cylindrée: 449,7 cm³

Alimentation: injection

électronique Keihin

Boîte: 5 rapports

Démarrage: kick

PARTIE-CYCLE

Cadre: périmétrique en aluminium, boucle arrière démontable en aluminium

Fourche: Showa inversée Ø 49 mm, déb. n.c. double réglage

Amortisseur: Showa, déb. n.c. quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø 270/240 mm

Empattement/garde au sol: 1480/330 mm

Hauteur de selle: 960 mm

Réservoir: 6,3 litres

Poids à sec: 112 kg

L'avis du technicien

Steve Cocquet chez Japan Moto à Annezin (62) - Tél. 03 21 02 94 04

« Au niveau moteur, honnêtement, c'est super fiable. La seule problématique, c'est l'absence de démarreur, ce que les gens veulent désormais. Malgré ça, elle démarre bien à chaud ou à froid et en tout cas en terme de motorisation, nous n'avons jamais rencontré de soucis. Elle n'a pas un caractère rageur et peut convenir à beaucoup de monde. On peut parler d'une moto fiable. Bien sûr, sur une occasion, comme toutes les autres motos, surtout pour une 2018 qui commence à avoir des années, il faut contrôler les roulements de biellettes, de bras oscillant, de colonne de direction, les roulements de roues et ainsi de suite. L'essentiel, c'est ça! Jetez un coup d'œil avisé dans la boîte à air pour voir l'état, constatez si l'entretien a été rigoureux. Si c'est sale, il vaut mieux passer à une autre. Côté moteur, en utilisation « classique » dans la terre, il y a moyen de faire quarante heures sans problème avant de changer le piston. C'est sûr que si c'est un pilote Elite qui l'utilise, il va falloir ouvrir plus souvent parce qu'il la pousse dans ses derniers retranchements. Autre atout, niveau esthétique, elle tient bien dans le temps : plastiques, cadre, c'est une moto qui reste propre. »

PS CETTE 450 SUZUKI. »

mal pour une moto qui n'a pas évolué depuis le millésime 2018. Certes il n'y a pas de démarreur, mais elle est facile à démarrer à chaud comme à froid. Nous avons affaire à un ensemble plutôt fin, mais aussi assez long et haut. Le moteur propose une très bonne force et du couple à bas régime pour prendre connaissance en douceur. Il est facile à gérer. Méfiance quand même au coup de piston. Sinon il grimpe puissamment dans les tours. Seule l'allonge est limitée pour rivaliser

avec la concurrence moderne. La partie-cycle est très stable, assez maniable, mais les suspensions fermes (fourche) la rendent réactive. Il faut du rythme pour piloter en confiance. Ensuite, plus c'est défoncé et rapide, plus elle est à son aise. Son point fort, c'est ça, une stabilité permettant de piloter sans crainte du mauvais coup de raquette. Côté motricité, elle sait faire aussi. Ca tracte en sortie de virage. Elle reste quand même dans le coup et niveau tarif, elle est placée. **MV**

Les essais *moto*

2018 : 524 C ; 2019 : 535 C ; 2020 : 561 C ; 2023 : 586 C ; 2026 : 604

Pièces détachées (tarif TTC)

▶ Levier de frein avant :	29,39 €
▶ Levier d'embrayage :	26,16 €
▶ Plaquettes de frein AV/AR :	54,55/76,60 €
▶ Filtre à air :	66,94 €
▶ Filtre à huile :	19,31 €
▶ Disques d'embrayage lisses + garnis :	230,95 €
▶ Piston :	260,44 €
▶ Collecteur et tube d'échappement :	166,26 €
▶ Silencieux :	707,14 €
▶ Recharge de silencieux :	260,93 €
▶ Pédale de frein :	256,93 €
▶ Sélecteur :	108,34 €
▶ Disques de frein AV/AR :	140,78/202,43 €
▶ Joints spis de fourche :	70,42 €
▶ Poignée de gaz :	80,65 €
▶ Garde boue AV/AR :	71,04/138,88 €
▶ Plaques latérales D/G :	89,60/89,60 €
▶ Outils de radiateur D/G :	227,77/219,94 €
▶ Plaque avant :	39 €

PRIX DU NEUF

APRILIA

125 RX	4 399 €	-
660 Tuareg	12 199 €	576 (22)
660 Tuareg Rally	13 999 €	601 (26)

AJP 0683867612

240 SPR Enduro	5 900 €	581 (23)
240 SPR Extreme	6 400 €	472 (13)
250 SPR Enduro	7 200 €	581 (23)
310 SPR-R Enduro	9 100 €	581 (23)
510 SPR-R Enduro	9 600 €	-
650 PR7 Adventure	11 890 €	514 (17)
650 PR7 Gold Edition	16 090 €	-

BETA +390558348741

125 RR 4T Enduro	4 730 €	-
125 RR 2T X-Pro	8 190 €	602 (26)
125 RR 2T Race	9 290 €	605 (26)
200 RR 2T X-Pro	8 690 €	581 (23)
200 RR 2T Race	9 590 €	598 (25)
250 RR 2T X-Pro	9 190 €	602 (26)
250 RR 2T Race	10 190 €	598 C (25)
250 Xtrainer	7 690 €	-
300 RR 2T X-Pro	9 390 €	602 (26)
300 RR 2T Race	10 390 €	592 (24)
250 RX 2T*	7 821 €	601 (26)
350 RX 2T*	8 091 €	601 (26)
450 RX 4T*	9 390 €	601 (26)
300 Xtrainer	7 690 €	573 (22)
350 RR 4T X-Pro	9 990 €	597 (25)
350 RR 4T Race	10 850 €	604 C (26)
390 RR 4T X-Pro	9 990 €	581 (23)
390 RR 4T Race	10 850 €	-
430 RR 4T X-Pro	9 990 €	581 (23)
430 RR 4T Race	10 850 €	576 C (22)
480 RR 4T X-Pro	9 990 €	581 (23)
480 RR 4T Race	10 850 €	-
Mini Trial Elec. XL	3 480 €	-
80 Evo Junior	3 990 €	-
80 Evo	4 450 €	-
125 Evo	7 440 €	466 (13)
250 Evo	7 595 €	477 C (14)
300 Evo	7 895 €	536 (19)
300 Evo SS	7 895 €	-
300 Evo AT	8 740 €	536 (19)
Alp 4.0	5 890 €	-
Alp X	5 890 €	-

BMW 0130439300

F 900 GS	12 500 €	-
F 900 GS Adv.	15 000 €	-
R 1300 GS Adv.	23 800 €	-

DUCATI www.ducati.fr

450 Desmo MX	12 690 €	601 (26)
DesertX	17 490 €	590 (24)
DesertX Rally	21 990 €	593 (24)
DesertX Discovery	19 990 €	-
Multistrada V4 Rally	28 290 €	-

ELECTRIC MOTION 0467411090

Epure Race 1.8	9 490 €	-
Epure Race 2.5	9 990 €	-
Epure Factor-e (1.8)	10 490 €	-
Epure Factor-e (2.5)	10 990 €	-
Escape X+	9 990 €	593 (24)
Escape XR+	10 990 €	594 (24)
Escape S	7 200 €	-
Escape R	10 290 €	-

EVO-SET 0553282839

125 XC-Ri	10 479 €	528 (18)
250 XC-Ri	11 299 €	538 (19)
300 XC-Ri	11 659 €	539 (19)
85 SX-R	6 699 €	-
125 SX-R	9 299 €	-
144 SX-R	8 599 €	489 (15)
250 SX-R	9 899 €	-
300 SX-R	9 999 €	-

FANTIC

125 XE	8 990 €	577 (22)
125 XX	8 990 €	-
250 XX	9 890 €	571 (22)
250 XEF	10 599 €	587 (23)
250 XXF	10 690 €	597 (25)
250 XEF Trail	6 290 €	-
300 XE	10 899 €	599 C (24)
310 XEF	10 999 €	593 (24)
450 XEF	11 699 €	571 (22)
450 XXF	11 590 €	592 (24)
450 XEF Rally	16 990 €	-

GASGAS 0437251460

85 MC*	6 655 €	-
125 MC*	8 670 €	568 (21)
250 MC*	9 415 €	-
250 MC-F*	10 341 €	597 (25)
450 MC-F*	10 515 €	592 (24)
300 EC	10 629 €	592 (24)
350 EC-F	11 089 €	604 C (26)
500 EC-F	11 479 €	-
700 ES	11 549 €	578 (23)
125 TXT Racing	8 749 €	581 (23)
250 TXT Racing	8 849 €	581 (23)
250 TXT GP	9 579 €	-
280 TXT Racing	8 949 €	581 (23)
300 TXT Racing	9 059 €	581 (23)
300 TXT GP	9 789 €	-

* Tarif = Get on the Gas =

HONDA 0160373000

125 CRF-FB	3 299 €	-
150 CRF-R	5 999 €	-
250 CRF-R*	8 849 €	603 C (26)
250 CRF-RWE	11 699 €	-
450 CRF-R*	9 499 €	604 (26)
450 CRF-RWE	12 999 €	-
300 CRF-L	6 199 €	605 (26)
750 XL Transalp	10 799 €	589 (24)
1100 CRF Africa Twin	14 999 €	548 (20)
1100 CRF AT Ad. Sp. DCT SE	19 799 €	590 (24)

HONDA CRF RED MOTO 0565374022

250 CRF-RXR	10 699 €	-
250 CRF-RXS	12 399 €	603 (26)
250 CRF-RXR CC	7 789 €	-
250 CRF-RXS CC	8 949 €	-
300 CRF-RXR	11 199 €	-
300 CRF-RXS	12 899 €	604 C (26)
450 CRF-RXR	11 599 €	-
450 CRF-RXS	13 299 €	586 (23)
450 CRF-RXR CC	8 549 €	-
450 CRF-RXS CC	9 599 €	-
450 CRF-RX Rally RS	25 990 €	-

HUSQVARNA 0437251460

85 TC*	6 655 €	492 (15)
125 TC*	9 625 €	588 (23)
250 TC*	10 430 €	588 (23)
250 FC*	11 175 €	597 (25)
450 FC*	11 675 €	592 (24)
125 TE**	10 099 €	-
300 TE	13 869 €	597 (25)
250 FE	11 989 €	590 (24)
300 FE	12 349 €	590 (24)
450 FE	12 619 €	589 (24)
501 FE	12 969 €	589 (24)
701 Enduro	12 125 €	517 (17)
901 Norden	15 399 €	576 (22)
901 Norden Exp.	17 199 €	590 (24)

* Tarif licenciés ** Non homologuée

KAWASAKI 0130690000

65 KX (2026)	4 149 €	416 (09)
85 KX (PR)*	4 699 €	226 C (93)
85 KX (GR)*	4 699 €	492 (15)
250 KX* (2026)	9 549 €	603 C (26)
250 KX-X*	8 349 €	-
300 KX-X*	10 701 €	-
450 KX*	10 299 €	604 (26)
450 KX-X*	9 049 €	-
500 KLE	6 549 €	-
500 KLE SE	7 399 €	605 (26)

* Tarif Team Green

KOVE 0428677188

450 Rally STD	9 990 €	-
450 Rally Factory TRC	15 900 €	-
510X	6 499 €	-
800X Pro	9 999 €	601 (26)
800X Rally	10 999 €	-

KTM 0437251460

65 SX	9 939 €	532 (19)
85 SX PR/GR*	6 655 €	520 (18)
125 SX*	9 465 €	588 (23)
250 SX*	10 290 €	538 (19)
300 SX*	10 650 €	588 (23)
250 SX-F*	10 840 €	603 C (26)
350 SX-F*	11 225 €	604 (26)
450 SX-F*	11 480 €	592 (24)
125 XC-W**	10 099 €	-
300 XC	11 679 €	589 C (25)
300 XC 6 Days	12 479 €	-
250 XC-F	11 779 €	603 C (26)
250 XC-F 6 Days	12 580 €	-
350 XC-F	12 189 €	604 C (26)
350 XC-F 6 Days	12 990 €	-
450 XC-F	12 299 €	589 (24)
450 XC-F 6 Days	13 100 €	-
500 XC-F	12 599 €	589 (24)
500 XC-F 6 Days	13 450 €	-
390 Enduro.R	6 749 €	-
390 Adv. SW	7 950 €	553 (20)
690 Enduro.R	12 125 €	-
790 Adv.	11 399 €	-
890 Adv.	14 599 €	-
890 Adv.R	15 699 €	576 (22)
1290 Super Adv. S	20 665 €	590 (24)
1290 Super Adv. R	21 199 €	-

* Tarif Race Orange ** Non homologuée

MASH 0380220613

650 X-Ride Trail	4 499 €	584 (23)
------------------	---------	----------

MONTESA 0493607355

260 Cota 4RT	9 799 €	536 (19)
301 Cota 4RT RR	12 999 €	-
4Ride	9 999 €	531 (19)

MOTO MORINI 0380220613

650 X-Cape	6 999 €	582 (23)
------------	---------	----------

RIEUJ 0034972500850

125 Marathon Pro	4 829 €	-
125 MR Pro	5 499 €	-
300 MRI Racing	9 149 €	-
300 MRI Pro	10 099 €	589 C (25)
307 Aventura rallye	4 799 €	605 (26)
500 Aventura	7 499 €	592 (24)

ROYAL ENFIELD 0491455228

450 Himalayan	6 590 €	594 (24)
---------------	---------	----------

SCORPA 0672528016

125 SC-F Factory	8 390 €	-
125 TY	4 999 €	-
250 SC-F Factory	9 190 €	588 (23)
300 SC-F Factory	9 190 €	588 (23)

SHERCO 0672528016

125 TY	4 990 €	-
125 ST Factory	8 570 €	-
250 ST Factory	9 389 €	-
250 ST-E Factory	9 820 €	-
300 ST Factory	9 389 €	-
300 ST-E Factory	9 820 €	-
125 SE Factory	9 990 €	605 (26)
250 SE Factory	11 199 €	602 (26)
250 SE Xtrem Replica	12 989 €	-
300 SE Racing	9 999 €	-
300 SE Factory	11 299 €	602 (26)
300 SE Xtrem Replica	12 989 €	-
250 SEF Factory	12 799 €	603 C (26)
300 SEF Factory	12 999 €	604 C (26)
450 SEF Factory	13 340 €	601 (26)
500 SEF Factory	13 349 €	600 (26)

STARK VARG

MX 1.2	12 490 €	603 C (26)
EX	12 990 €	604 C (26)

SUZUKI 0134821400

250 RM-Z	8 799 €	603 C (26)
450 RM-Z	9 399 €	604 (26)
400 DR-24S	9 699 €	603 (26)
800 V-Strom DE Rally Edition	11 799 €	-

TM 0553282839

85 Junior*	6 699 €	466 (13)
125 MX ES*	9 299 €	548 (20)
144 MX*	8 599 €	-
250 MX*	9 899 €	343 C (03)
300 MX*	9 999 €	548 (20)
125 MX-Fi*	9 599 €	592 (24)
250 MX-Fi*	9 999 €	592 (24)
300 MX-Fi*	10 099 €	-
250 MX-Fi 4T*	10 999 €	-
300 MX-Fi 4T*	10 999 €	-
450 MX-Fi 4T*	10 459 €	-
125 EN-Fi	10 479 €	605 (26)
250 EN-Fi	11 299 €	561 (21)
300 EN-Fi	11 659 €	599 C (25)
250 EN-Fi 4T	11 999 €	559 C (20)
250 EN-Fi 4T Corse	13 299 €	603 C (26)
300 EN-Fi 4T	12 599 €	604 C (26)
450 EN-Fi 4T	11 659 €	405 (08)

* Tarif licenciés

TRIUMPH 0164623838

250 TF-X	10 595 €	603 C (26)
250 TF-C	10 895 €	-
450 TF-RC	11 795 €	599 (25)
250 TF-E	10 995 €	603 (26)
450 TF-X	10 995 €	-
450 TF-C	10 495 €	604 (26)
450 TF-E	11 995 €	601 (26)
900 Tiger Rally Pro	17 395 €	-
1200 Scrambler XE	16 495 €	538 (19)
1200 Tiger Rally Explorer	23 995 €	578 (23)

TRRS 0494884077

125 One	6 095 €	-
125 One RR	7 999 €	-
125 One Racing	7 399 €	-
250/300 One*	6 495 €	-
250/300 One RR*	8 999 €	-
250/300 One Racing*	7 899 €	-
XTrack One*	6 595 €	537 (19)
XTrack RR*	8 699 €	537 (19)

*avec démarreur électrique

VERTIGO 0468870948

125 Nitro Works	9 969 €	-
125 Nitro Lampkin	10 679 €	-
250 Nitro Works	9 979 €	-
250 Nitro Lampkin	10 739 €	-
280 Nitro Works	9 989 €	-
300 Nitro Works	9 989 €	-
300 Nitro Lampkin	10 749 €	-

YAMAHA 0134303100

65 YZ	4 999 €	532 (19)
85 YZ	5 799 €	422 (09)
125 YZ	8 499 €	588 (23)
250 YZ	9 099 €	588 (23)
250 YZ-F	9 999 €	603 C (26)
450 YZ-F	10 499 €	604 (26)
110 TTR	3 599 €	407 (08)
125 TTR	4 499 €	382 (06)
250 WR-F*	9 999 €	594 (24)
450 WR-F*	10 199 €	602 (26)
700 Ténéré	11 699 €	576 (22)



ABONNEZ-VOUS À MOTOVERTE PREMIUM

motoverte

- TOUS LES ARTICLES EN ILLIMITÉ
- L'ACCÈS À TOUTES LES ARCHIVES VIDEOS ET MAGAZINES DEPUIS 1974
- LE MAGAZINE EN VERSION PAPIER LIVRÉ CHEZ VOUS TOUS LES DEUX MOIS
- LE MAGAZINE EN VERSION NUMÉRIQUE
- LE HORS-SÉRIE INCLUS DANS L'ABONNEMENT



FLASHEZ MOI POUR VOUS ABONNER



1 - OFFRE 100% NUMÉRIQUE

2,99€

/MOIS

- TOUS LES CONTENUS EN ILLIMITÉ SUR MOTOVERTE.COM
- LE MAGAZINE EN VERSION NUMÉRIQUE



2 - OFFRE PREMIUM MENSUELLE

5,99€

/MOIS

- 1 AN 6 NUMÉROS
- + 1 HORS-SÉRIE
- + 100% NUMÉRIQUE

+simple, +rapide, abonnez-vous en ligne sur : motoverte.com

BULLETIN D'ABONNEMENT

Bulletin à renvoyer avec votre règlement à : **MOTO VERTE** - Service Abonnements
45 avenue du Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex - Tél. : 03 44 62 43 79

Je choisis mon offre Moto Verte en prélèvement : **MOV605**

OFFRE 100% NUMÉRIQUE*
 2,99€/mois 35,88€/an

OFFRE PREMIUM*
 5,99€/mois 71,88€/an

Je choisis de régler par :

- Prélèvement SEPA (bulletin SEPA à droite à remplir)**
 Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

Pour un paiement par Carte Bancaire, rendez-vous sur votre espace client sur motoverte.com

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

Mes coordonnées :

Nom : Prénom :

Adresse :

CP : Ville :

Tél :

E-mail (OBLIGATOIRE) :

Cochez cette case pour être informé des offres des partenaires de Moto Verte.

Mandat de prélèvement SEPA

► Inscrivez VOS COORDONNÉES (merci d'écrire en majuscules et au stylo noir si possible)

Nom : _____ À _____

Prénom : _____ LE ____ / ____ / ____

Adresse : _____ SIGNATURE (obligatoire)

Code postal () () () () () () Ville : _____

► Indiquez les COORDONNÉES DE VOTRE COMPTE (disponibles sur votre R.I.B.)

IBAN - Numéro d'identification international du compte bancaire

BIC - Code international d'identification de votre banque

N'oubliez pas de joindre un Relevé d'Identité Bancaire (RIB)

Créancier
EDITIONS LARIVIÈRE
Espace Clichy - 6 rue Olof Palme
92587 Clichy Cedex - France
Identification du créancier
FR15ZZZ388322

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez les Éditions Larivière à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte. Vous autorisez également votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de la Banque Larivière. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les modalités décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de débit de votre compte. Vos droits concernant ce mandat sont expliqués dans une notice disponible auprès de votre banque. Il s'agit d'un prélèvement récurrent dont le premier prélèvement sera effectué dès l'enregistrement de votre abonnement. * Offre valable en France métropolitaine jusqu'au 31/12/26. ** Reconnus tacitement et sans engagement.

50FACTORY.com

RIDER GATE



50 FACTORY

PAR GUÉDARO



Willy Marolleau le boss. 50 Factory est maintenant loin des débuts dans le garage familial... Un PDG heureux !

DE LA MOB AU MX

« 50 Factory », ce sont des écrans pub télé sur le Dakar ou l'Enduropale, une arche immanquable sur la piste du SX de Paris, des panneaux sur les tracés du MXGP... Depuis peu, la marque fleurit un peu partout dès qu'il s'agit de MX. Qui se cache derrière ce fond jaune fluo ? Direction Cerizay dans les Deux-Sèvres...

« **M**a petite entreprise connaît pas la crise... ». Au sens propre, la fameuse chanson de Bashung prend tout son sens quand on déboule rue Jean Giraud à Cerizay dans les Deux-Sèvres. Entrepôts, quais de chargement, bureaux, les locaux de 50 Factory en imposent sur une surface totale de 5 000 m² (bientôt 6 500 m² avec prochainement un agrandissement). C'est avec une certaine curiosité que je pénètre dans le mini hall d'entrée. Pas de fioritures, le lieu est tout ce qu'il y a de plus sobre. Ici, on ne fait pas dans le tape à l'œil et c'est tout sourire que m'accueille Quentin Talbot, le chargé de communication de la société. « Willy termine une réunion, en attendant je peux commencer à vous faire visiter... » Mais visiter quoi ? 50 Factory est un

revendeur web de pièces et équipements motos, quads, scooters, vélos, trottinettes et même motoculture. Je ne m'attends pas à découvrir un atelier de mécanique façon laboratoire ou un local regroupant de la machine outil high tech. Nous pénétrons dans un entrepôt. C'est ici que débarquent les arrivages de pièces et équipements des différents fournisseurs. « On se tutoie ? C'est généralement le cas entre passionnés... » Willy Marolleau vient de nous rejoindre tout sourire. Je m'attendais au chef d'entreprise « vieille école » un tantinet hautain et face à moi, je découvre tout l'inverse. Le personnage respire la simplicité.

Logistique optimisée

On rejoint l'autre partie de l'entrepôt où des employés s'affairent à rentrer les nouveaux produits en stock. Tablette

pour sélectionner la pièce, étiquetage avant une mise en place dans le stock, tout est calculé pour éviter l'erreur. Puis je découvre trois lignes automatisées pour assurer l'emballage. L'une est destinée aux petits colis, la deuxième aux colis moyens et la dernière aux gros volumes (pneus, etc). Au-dessus de chacune, des filets renferment du papier de bourrage pour les colis. À proximité, des machines plient automatiquement les cartons (arrivés plats) pour l'expédition. Rien n'est laissé au hasard au niveau logistique, tout est optimisé pour répondre au plus vite à la demande du client. Ce n'est pas une mince affaire vu l'énorme stock de pièces entreposé dans le local suivant. Des alignements d'étagères rejoignent l'extrémité du bâtiment, tout ça sur trois niveaux et classé par zone. Les produits vendus au moins une fois par jour sont stockés



Petite partie extérieure de 50 Factory et vue sur une ligne d'emballage avec des filets remplis de papiers de bourrage.

dans une même zone afin de limiter les déplacements des préparateurs de commande. Pour récupérer les produits, ils parcourent les couloirs étroits en utilisant des chariots maison, pas larges, conçus spécifiquement par Willy et son père afin de pouvoir circuler facilement. Tout est optimisé afin de perdre un minimum de temps comme en témoigne les quatre Kardex verticaux nouvellement installés. Kardex ? Une machine de stockage automatisée permettant d'augmenter la productivité et d'économiser de l'espace au sol.

Orientation moto TT

Romain Cartier, responsable des produits pour le motocross, nous rejoint. Comme le boss, pas du genre à se la raconter. Willy reconnaît avoir une connaissance assez fine de tous les marchés qu'il couvre mais il admet que les spécialistes, acheteurs dans chaque domaine comme Romain pour le cross, sont indispensables. « *Il est primordial de connaître les tendances, de ne pas perdre le fil sur les marques, les*

produits qui tournent, surtout pour un marché comme le cross où le renouvellement est constant. » Si le 50 reste le plus gros marché de la société, le motocross ne cesse d'évoluer et les importantes opérations de communication vont dans ce sens. Le client doit aussi être chouchouté « *Il faut le fidéliser. S'il commande pour la première fois et s'il est satisfait, il va revenir. Fidéliser les fournisseurs aussi est important. S'ils voient qu'on est fiable au niveau des achats, qu'on est correct, ça se répercute sur l'ensemble du milieu et ça permet de développer... On sait aussi que le budget est important en cross, on essaie de trouver des produits de qualité à prix intéressant.* » Le service, la réactivité sont aussi mises en avant dans un milieu de compétition où l'arrivée à temps d'une pièce est souvent primordiale pour la course du week-end. Ces deux passionnés de la première heure en sont conscients. 50 Factory ne se résume pas à acheter et revendre des produits neufs. Les ventes de pièces d'occasion pour 50, base de l'entreprise, restent d'actualité. Un atelier au sein des bâtiments est en charge de récupérer et rénover les éléments des vieux scooters et autres 50 à boîte. Une imprimante 3D leur permet même de fabriquer leurs propres produits, notamment ceux qu'on ne retrouve plus dans les catalogues. Bien ancré dans le marché du 50, comment Willy pense-t-il pouvoir faire la différence avec la concurrence moto déjà bien en place ?

Déjà en proposant des produits appréciés par le pratiquant et comme déjà expliqué, si possible pas trop onéreux. À ce propos, ils sont fiers de me dévoiler leur pneu cross Servis, marque pakistanaise dont ils sont distributeur exclusif. Ce pneu propose est annoncé avec une gomme « accrocheuse et résistante », « performant à prix attractif ». Parfait exemple de l'orientation prise par 50 Factory pour attirer le client. Outre la qualité de service, la réactivité et l'outil logistique idéalement géré, Willy insiste sur un autre point fort pour se démarquer, la précision des fiches produits. Un studio photo se charge de les immortaliser pour les présenter tels que vous les recevrez et selon la même disposition par famille (exemple leviers). Avant la mise en ligne, une fiche précise est créée après mesures et inventaires pointilleux. « *Cette précision des fiches produits est aussi notre force.* » La visite continue avec la découverte de ce studio photos, suivi du local destiné à l'élaboration des fiches techniques et la mise en ligne. Trois personnes se chargent des pièces neuves, une autre est préposée aux occasions. Ça permet de proposer environ 1 500 nouvelles références chaque mois. Vous y ajoutez des veilles tarifaires et analyses concurrentielles régulières, la mise en place d'un nouvel entrepôt afin d'agrandir l'espace... Vous l'aurez compris, 50 Factory est en train de devenir un acteur majeur du marché tout-terrain et ne compte pas s'arrêter en si bon

50 Factory en chiffres

- ▶ **Année de création :** 2009
- ▶ **Age du boss Willy Marolleau :** 39 ans
- ▶ **Age de Willy à la création de l'entreprise :** 22 ans
- ▶ **Nombre d'employés :** 100
- ▶ **Nombre de commandes expédiées par jour :** 2 500
- ▶ **Taille des locaux :** 5 000 m² (bientôt 6 500)
- ▶ **Chiffre d'affaires :** 33 000 000 €
- ▶ **Nombre de références :** environ 75 000
- ▶ **Nombre de fournisseurs :** environ 300

« 50FACTORY EST DEVENU EN PEU DE TEMPS UN SUPPORT MAJEUR POUR LA MOTO TOUT-TERRAIN »



Photos: Beyond Prod - Mx



Les petits colis sont fermés automatiquement. Chaque produit est photographié de façon ordonnée.

chemin. On est loin de la vente de pièces d'occasse dans le fond du garage perso. De l'ambition, le passionné Willy Marolleau en est gavé : « *Le but est de continuer à prendre des parts de marché dans le tout-terrain. On a encore des possibilités de développement. On mise aussi sur la qualité des produits, des services... Et en tant qu'ancien compétiteur, ne pas avoir de soucis avec les pièces est très important.* » En voilà un qui ne s'arrêtera pas en si bon chemin. Les concurrents sont prévenus. **MV**

Genèse de 50 Factory



Tout commence sur un 103 Peugeot « crossisé », suivi à 14 ans du 50 à boîte, le virus est ancré. Chez les parents, Willy commence à vendre des pièces d'occasion pour mob et 50. S'ensuit les études agrémentées par du MX en ligue, de l'enduro et même du quad cross, tout en continuant sa petite activité. Il décroche son diplôme d'ingénieur, travaille six mois comme cadre en industrie mais décide de tout stopper pour se lancer pleinement dans la vente en ligne. Nous sommes en 2010. Ça marque le début du e-commerce. Passionné d'informatique, il optimise le site qu'il avait déjà créé et s'installe dans le sous-sol de la maison qu'il loue. Quelques mois plus tard, Willy trouve une grange puis après deux ans, il fait construire un bâtiment et engage son premier salarié. En 2025, il investit dans les locaux actuels avec 5 salariés et développe la société en proposant notamment de la pièce neuve.

Une fierté ! Jeffrey Herlings a toujours rêvé de porter les couleurs du team Honda. Il peut s'engager dans le dernier chapitre de sa carrière avec sérénité.



JEFFREY HERLINGS

PAR PASCAL HAUDIQUERT - PHOTOS PH ET STEFANO TAGLIONI

« L'ARGENT N'EST PLUS MA MOTIVATION PREMIÈRE... »

Passé cet hiver chez Honda après dix-sept saisons chez KTM, Jeffrey Herlings se lance dans le dernier défi de sa riche carrière. Détenteur de plusieurs records, que l'on parle de succès en GP mais aussi de blessures, le Néerlandais part à la conquête d'un septième titre mondial. A 31 ans, le dernier chapitre et une nouvelle motivation...





Vialle-Herlings, belle pioche pour le team Honda et look spectaculaire pour la 450 CRF !

► **Jeffrey, comment te sens-tu à l'orée d'une longue saison (interview réalisé fin février) ?**

« Je me sens bien, à une dizaine de jours du MXGP d'Argentine. Comme tu l'imagines, il y a eu un gros changement, et après dix-sept saisons sur la même moto. Depuis le 1er janvier, chaque jour d'entraînement est un bonus. Je n'aurais eu que deux mois pour m'adapter à ma nouvelle moto. C'est un challenge mais je me sens bien. La CRF a un énorme potentiel, je dois être performant rapidement. Dommage que l'épreuve d'Hawkstone Park ait été annulée. Je n'ai pu faire qu'une course (Mantova) mais j'espère bien faire la course de Lierop avant de m'envoler pour l'Argentine ».

► **Tu n'as pas eu trop de réussite pour ta première course avec la Honda, à Mantova ?**

« Tout à fait. On n'a pas eu de chance avec la météo, beaucoup de pluie dans la semaine, du froid, si bien que la piste était bien boueuse avec par endroits une seule bonne trajectoire. En première manche, une pierre s'est coincée entre la chaîne et la couronne. J'ai quasiment perdu un tour avant de repartir pour finir onzième. En seconde manche, je termine troisième, pas loin de Gajser. Ni bon, ni mauvais, ce n'était bien sûr pas ce que j'espérais, mais c'est comme ça. C'était ma première sortie en course sur la Honda, il y avait bien sûr un peu de pression... »

► **Tu n'as pu monter sur la Honda que début janvier mais tu as passé du temps sur cette moto à l'entraînement ?**



« Oui, quand même et on a eu pas mal de journées de testing. En gros, quand il n'y avait pas les tests, je roulais deux jours, une journée off, deux jours de roulage, une journée off et ainsi de suite. J'ai roulé beaucoup en Espagne où les conditions météo étaient meilleures, sans être exceptionnelles ».

► **Comment s'est passé le testing ? On a vu sur les vidéos du team qu'il y avait vraiment beaucoup de Japonais présents !**

« Oui il y avait du monde, surtout lors de la première série de tests. Quand j'ai commencé à rouler sur la Honda, j'avais une moto de série avec un moteur d'origine et des suspensions préparées,

puis le 5-6 janvier, je suis monté pour la première fois sur le proto HRC. C'est le modèle 2027. Ruben avait fait quelques courses en fin de saison avec. Pour en revenir aux tests, oui, il y avait beaucoup de Japonais, on était plus d'une vingtaine pour l'occasion ».

► **Tu avais la pression avec autant d'ingénieurs et de techniciens autour de toi ?**

« Oui, bien sûr ! Quand on faisait des tests chez KTM, il y avait quatre ou cinq techniciens avec moi, tu imagines la différence ? Pour moi, c'était assez spécial puisque je n'avais jamais travaillé avec d'autres personnes que KTM depuis que je suis passé



professionnel. Le HRC a la réputation d'être très professionnel, et voir plus de vingt techniciens autour de toi... Il y en avait pour toutes les parties de la moto, sans compter les membres du team Gariboldi qui exploitent les motos sur les courses ».

► **Comme tu l'as dit, tu es resté dix-sept ans avec le même constructeur et plus ou moins les**

mêmes personnes. Cela n'a pas été difficile de s'adapter à une nouvelle moto, de nouvelles personnes ?

« Je suis encore en phase de découverte et d'apprentissage aujourd'hui. A Mantova, c'était impressionnant de voir les structures du team ! Chez KTM, on avait un camion, un mécano par pilote, et on mangeait à l'hospitality Red Bull. Quand je suis arrivé à Mantova, il y

avait une centaine de personnes dans la structure Honda, avec beaucoup de Japonais puisque la semaine précédente nous avions la seconde série de tests en Espagne. On sera moins nombreux sur les GP, mais voir toutes ces structures vitrées, celles pour les mécanos, l'hospitality, la structure VIP, il faut s'y habituer ! J'avais beau être dans l'un des meilleurs teams chez KTM, cela change.... Bon comme je le disais, j'ai

Jeffrey Herlings n'aura effectué que peu de courses de préparation avant l'ouverture du Mondial en Argentine. Mais on sait qu'il roule beaucoup à l'entraînement.

« LA 450 CRF POSSÈDE UN ÉNORME POTENTIEL. JE DOIS ÊTRE PERFORMANT RAPIDEMENT... »



C'est la régularité, ce qui a pêché parfois dans la carrière d'Herlings. Elle sera la clé d'un bon résultat final en MXGP.

encore à apprendre, à connaître le staff, à savoir qui fait quoi sur les courses... »

► Tu n'as pas été autorisé à tester la Honda avant le 1er janvier. Tu as bien dormi fin décembre, à l'approche de l'échéance ?

« A un moment donné, tu commences à en avoir marre. J'avais bien vu de près les motos de Gajser et Fernandez mais là, c'est une toute nouvelle moto et quand je l'ai vu de près pour la première fois à Lommel, je me suis dit « ouah ! ». Alors bien sûr, tu es impatient de monter dessus, même si tu sais qu'un constructeur comme Honda a une énorme expérience de la compétition. Cela a toujours été un rêve pour moi de signer chez Honda. Je savais que si je quittais KTM, c'est là que j'irais. Cela a failli se faire en 2016, j'ai été très proche de signer avec eux et quand l'occasion s'est représentée l'été dernier, je savais que c'était ma dernière chance de signer pour eux. Toutes les cartes étaient sur la

table, je pouvais aller chez Yamaha, chez Ducati, je pouvais rester chez KTM mais c'est le choix du cœur que j'ai fait en signant avec le HRC. A ce jour, je suis sûr que c'était la bonne décision ».

► Tu aimes tester, développer une nouvelle moto ?

« Oui. Chez Honda, ils ont une énorme expérience, et la moto est bien aboutie. Il y a bien sûr des petites évolutions à faire mais rien qu'au niveau du moteur, la différence avec l'ancienne moto est énorme ! La moto est hyper agréable. Il y a le moteur bien sûr, on dirait un moteur de 250 beaucoup plus puissant, mais aussi la partie cycle, tellement facile pour virer. Bon, ce n'est que mon ressenti personnel mais la moto me plaît et possède un potentiel énorme ».

► KTM a mis un veto pour l'empêcher de monter sur la Honda avant le 1er janvier, comme l'a d'ailleurs fait Honda

en empêchant Gajser de tester la Yamaha avant le début de l'année. Tu as été surpris par ces positions ?

« Je ne connais pas le détail des négociations entre constructeurs, mais c'est vrai que KTM n'a pas voulu me libérer plus tôt. Je n'ai donc jamais pu tester la Honda avant le 1er Janvier. j'ai du être patient en octobre, novembre, décembre... Quand j'étais chez KTM, je passais un mois à m'entraîner en Espagne avec ma moto de la saison suivante. Là, ils m'ont repris les motos d'usine et m'ont juste laissé une moto de série. Ils m'ont tout retiré, y compris mon van. Une fois en Espagne, je suis allé chez un concessionnaire KTM pour m'acheter une seconde moto afin de pouvoir m'entraîner dans des conditions décentes, et me préparer au mieux avant de pouvoir monter sur la Honda... »

► Comment cela s'est terminé avec KTM ?



« Dans mon contrat, il n'était pas spécifié ce qu'ils devaient me laisser comme matériel, et quel matériel pour m'entraîner l'hiver. Ils ont donc fait le strict minimum tout en respectant ce qui était écrit dans ce contrat. Mais bon, quand tu as roulé pendant dix-sept ans pour un constructeur, que tu as gagné autant de GP et de titres avec eux... Pas top... Pas la façon dont j'aurais aimé que cela se termine avec eux mais en fin d'année, Pit (Beirer) m'a appelé et on s'est quitté en bons termes. Bon, si je me place en businessman, je peux comprendre leur attitude, ils n'avaient pas envie que je prépare ma saison 2026 dans les meilleures conditions ».



► **Jusqu'ici, tu avais fait toute ta carrière chez KTM, et peu de monde te voyait finir ta carrière avec un autre constructeur. Tu as surpris en signant Honda !**

« J'ai senti que je n'avais plus la même considération de la part de KTM. Je vieillissais, et j'ai senti qu'ils avaient plus d'intérêt pour les jeunes, que ce soit les frères Coenen ou De Wolf, sans oublier la crise financière qu'a traversé KTM l'an passé. Ce n'est pas un secret, ils ont dû réduire les budgets et ces deux dernières années, on a moins testé, on avait moins de moyens. L'offre de Honda était la meilleure. J'en rêvais, on connaît leurs moyens, et je suis parti de chez KTM aussi en raison de l'attitude de certains responsables ».

► **Giacomo Gariboldi a l'air excité de ton arrivée chez Honda quand on voit sa communication sur les réseaux sociaux !**

« Oui je le sens, et je dois dire que c'est vraiment une bonne personne. Je n'ai pas de contrat avec lui, mon contrat est avec le HRC. Giacomo est le propriétaire du team. Il travaille pour Honda depuis longtemps et humainement, il est top. C'est facile de le joindre. Je crois qu'en l'espace de deux mois, j'ai plus parlé avec lui que je n'ai parlé avec Pit (Beirer) en l'espace de dix-sept ans ! »

► **Tu as aujourd'hui 31 ans, tu cours depuis 20 ans avec au minimum 30 courses par an quand tu ne te blesses pas. Tu te vois rouler encore longtemps ?**

« Honnêtement je me sens bien, j'ai passé un bon hiver et même si j'ai eu pas mal de blessures dans ma carrière, le physique est ok. J'ai signé pour deux saisons avec le HRC, avec une option pour 2028, je vais donc essayer donner le meilleur pendant les deux prochaines saisons et on verra ensuite année par année. Tant que je suis compétitif et que

Giacomo Gariboldi (à gauche) tient à garder un lien étroit avec ses pilotes. Il communique régulièrement avec Jeffrey. Le Hollandais apprécie !

Un festival de blessures

- 2010 : épaule déboîtée
- 2012 : accident circulation en Russie (traumatisme crânien)
- 2013 : fracture de l'omoplate
- 2014 : fracture tibia, puis épaule abîmée, puis fracture du fémur
- 2015 : petit doigt de la main déboîté, puis clavicule fracturée, puis hanche déboîtée
- 2016 : fracture de la clavicule
- 2017 : fracture de la main droite durant l'hiver
- 2018 : fracture clavicule droite
- 2019 : fractures cheville/pied durant l'hiver
- 2020 : fracture des cervicales C1, C6 et T3
- 2021 : fracture omoplate
- 2022 : fracture complexe talon du pied
- 2023 : fractures vertèbres C5, puis fracture de la clavicule
- 2024 : rupture des ligaments croisés en Octobre
- 2025 : fracture de la clavicule

« TANT QU'ON EST COMPÉTITIF ET QU'ON PREND DU PLAISIR, POURQUOI ARRÊTER ? »



Jeffrey possède un contrat de deux ans avec Honda. De quoi espérer quelques bagarres féroces pour les podiums d'ici 2028.

je prends du plaisir, je vais continuer mais si c'est pour me battre pour une dixième place, non ! »

► **L'an passé, Romain (Febvre) et Glenn (Goldenhoff) ont fait**

une super saison alors qu'ils sont parmi les pilotes les plus âgés du plateau. Comment expliques-tu cela ?

« Romain a aujourd'hui 34 ans. Aux US, Eli Tomac en a 33... Les carrières durent maintenant plus longtemps. Carmichael avait pris sa retraite à 27 ans, pareil pour Villopoto ou Dungey. Tant qu'on prend du plaisir et qu'on est compétitif, pourquoi arrêter la compétition au plus haut niveau ? Je pourrais prendre ma retraite, j'ai gagné ma vie, j'ai gagné le plus de manches de GP, le plus de GP, six titres mondiaux, mais je prends toujours du plaisir à faire ce que je fais. L'argent n'est plus ma motivation première, je fais cela parce que la passion est toujours là ! »

► **Cette saison MXGP s'annonce excitante, entre les changements d'équipes de Tim et toi, ainsi**

que l'arrivée de jeunes comme Adamo, De Wolf, Benistant. On est tous excités, et toi ?

« Oui, je pressé de voir ce que je peux faire avec cette nouvelle moto, même s'il me faudra sans doute quelques courses pour être à 100% en phase avec la moto. On a beaucoup testé mais rien ne remplace la course. Il y a des jeunes qui montent, il y en a quelques-uns comme Goldenhoff ou Bogers qui ne sont plus là, mais je crois qu'on a une des plus belles affiches de ces dernières années et les fans devraient se régaler ! »

► **Si tu devais donner un conseil aux jeunes qui viennent du MX2, que leur dirais-tu ?**

« Soyez consistant ! En MX2, il n'y a qu'une équipe d'usine, KTM, plus une Kawasaki, deux Triumph et deux Yamaha. En MXGP, il y a tant de vainqueurs de GP, tant de champions du monde, tant de pilotes d'usine ! Prenez cette saison comme une année d'apprentissage, et soyez réguliers ! »

► **Que feras tu quand tu raccrocheras ton casque ? Je ne t'imagine pas rester dans un canapé ! Te verra-t-on sur un Dakar, des courses sur plage, en automobile ?**

« Je n'ai pas de projet sur le Dakar ou au Touquet. Quand j'arrêterais, je ne sais pas vraiment ce que je ferais. Je m'impliquerais peut-être dans un team. J'aime bien ce que fait Giacomo mais je pourrais aussi rester aux Pays Bas pour gérer mes affaires. Je veux profiter de la vie et voyager même si depuis que j'ai 14 ans, je bouge beaucoup. On voyage avec les courses mais sans vraiment en profiter car on est focus sur l'entraînement et les courses ».

► **Si tu regardes derrière toi, quel est ton meilleur souvenir à ce jour ?**

« Les titres en MXGP, et le premier titre en MX2 ».

► **Et le plus mauvais ?**

« Toutes ces blessures bien sûr ! »

► **Que peut-on te souhaiter pour 2026 ?**

« Rester en forme, faire de mon mieux. Gagner un championnat serait top, mais un top trois m'irait aussi. Ne pas me blesser, faire une belle saison, voici que j'espère en 2026 ». **MW**

Herlings digest



- Né le 12 septembre 1994 (31 ans)
- Pilote officiel Honda HRC

Palmarès :

- AU 1/01/2026 : Vainqueur de 112 GP (61 en MX2 et 51 en MXGP) ; Vainqueur de 215 manches de GP (119 en MX2 et 96 en MXGP) ; Six titres mondiaux (1 en 85, 3 en MX2, 2 en MXGP)
- 2025 : 5ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 5 GP sur les 15 disputés (rate cinq GP) ; Vainqueur de 8 manches sur les 30 disputées
- 2024 : 3ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 4 GP sur les 20 du championnat ; Vainqueur de 12 manches sur les 40 disputées
- 2023 : 8ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 4 GP sur les 11 disputés (rate huit GP) ; Vainqueur de 6 manches sur les 22 disputées
- 2022 : Blessé, ne dispute aucun GP (KTM)
- 2021 : Champion du Monde MXGP (KTM) ; Vainqueur de 9 GP sur les 17 disputés (rate un GP) ; Vainqueur de 15 manches sur les 34 disputées
- 2020 : 11ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 4 GP sur les 6 disputés (rate douze GP) ; Vainqueur de 5 manches sur les 12 disputées
- 2019 : 19ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 2 GP sur les 5 disputés (rate treize GP) ; Vainqueur de 4 manches sur les 10 disputées ; Vainqueur du MX des Nations avec l'équipe des Pays Bas
- 2018 : Champion du Monde MXGP (KTM) ; Vainqueur de 17 GP sur les 19 disputés (rate un GP) ; Vainqueur de 33 manches sur les 38 disputées
- 2017 : 2ème du Mondial MXGP (KTM) ; Vainqueur de 6 GP sur les 19 du championnat ; Vainqueur de 12 manches sur les 38 disputées
- 2016 : Champion du Monde MX2 (KTM) ; Vainqueur de 14 GP sur les 15 disputés (rate trois GP) ; Vainqueur de 27 manches sur les 30 disputées ; 2nd au MX des Nations (2/1 vainqueur en Open)
- 2015 : 7ème du Mondial MX2 (KTM) ; Vainqueur de 4 GP sur les 11 disputés (rate trois GP) ; Vainqueur de 14 manches sur les 22 disputées
- 2014 : 2ème du Mondial MX2 (KTM) ; Vainqueur de 7 GP sur les 13 disputés (rate quatre GP) ; Vainqueur de 22 manches sur les 26 disputées
- 2013 : Champion du Monde MX2 (KTM) ; Vainqueur des 15 GP auquel il a pris part (rate 2 GP) ; Vainqueur de 28 manches sur les 30 disputées
- 2012 : Champion du Monde MX2 (KTM) ; Vainqueur de 9 GP sur les 16 du championnat ; Vainqueur de 18 manches sur 32
- 2011 : 2ème du Mondial MX2 (KTM) ; Vainqueur de 5 GP sur les 15 du championnat ; Vainqueur de 6 manches sur 30
- 2010 : 6ème du Mondial MX2 (KTM) ; Vainqueur de 2 GP sur les 15 du championnat ; Vainqueur de 4 manches sur 30
- 2009 : 2ème de l'Europe MX2 (KTM)
- 2008 : Champion du Monde et Champion Europe 85 (Suzuki)
- 2007 : 4ème de l'Europe 85 (Suzuki)
- 2006 : 12ème de l'Europe 85

40^{ans} TREFLE LOZÉRIEN[®] AMV

5.6.7 JUIN 2026

DEPUIS 1986

JOSEP GARCIA

ANTOINE MÉO

STÉPHANE PETERHANSEL



Création graphique : @studio nouvelle | Crédits photos : Julien Sauvet Damien Astruc



JACKY VIMOND - IL Y A 40 ANS...

PAR LA RÉDACTION ET PH



UN LIVRE, UNE HISTOIRE, UNE LÉGENDE

Premier pilote Français à avoir décroché un titre de champion du Monde voilà 40 ans, Jacky Vimond reste impliqué dans ce sport qu'il vénère. Reconverti en coach de talent, embauché par le team Honda HRC, Jacky s'est confié sans frontières cet hiver dans un ouvrage qui lui est consacré. On vous en livre quelques extraits.





C'est en faisant le singe dans un panier de side car cross que Jacky a connu ses premiers émois off road avant de débarquer chez Sonauto-Yamaha, couvé par Jean-Claude Olivier.

Voilà plus de cinq décennies que la vie de Jacky tourne autour de la moto, plus précisément du motocross. De ses débuts chez les Anglais jusqu'à la fin de sa carrière de pilote à l'été 90, avant d'aborder sa reconversion, Jacky revient dans cet ouvrage sur ses joies, ses peines, ses succès et sur cette terrible blessure survenue peu après son sacre. Un livre de 288 pages, riche en photos et en témoignages de proches, rivaux et partenaires.



Des débuts... sur trois roues

Que ce soit dans le garage familial de Tribehou durant la journée ou le soir autour de la table, on parle moto, moteur et motocross chez les Vimond. Depuis que Jules a découvert ce sport à l'armée, le virus a fait son oeuvre. Il y a Denis, l'aîné des trois frères, avant que Jacky puis Christian ne se passionnent eux aussi pour le motocross. Pour Jacky, tout a débuté... dans le panier d'un side ! « *Tout a vraiment commencé pour moi le jour où j'ai vu Manuel Vattier faire une exhibition*

avec un petit side-car, sur un circuit français. Son père, Roger, avait récupéré ce side après la guerre, et Manuel faisait des démonstrations sur la ligne de départ, pendant les entractes. J'avais 11 ans, et je voulais aller faire le singe dans le panier de Manuel. Papa est allé voir Roger, et c'est parti comme cela. On se retrouvait sur les épreuves en Normandie, et on faisait nos exhibitions. Ce furent mes vrais débuts », se remémore Jacky qui marchera ensuite sur les traces de Denis en traversant la Manche pour rouler chez les 'school boys' à une époque où il fallait avoir 16 ans pour rouler en France. « Papa avait su, grâce à des pilotes anglais qui venaient rouler en Normandie que, dès l'âge de 7 ans, des compétitions étaient possibles en Angleterre. Denis a donc commencé, et quand il a eu une vraie moto de cross pour passer en 125, j'ai hérité de sa Puch et j'ai suivi. J'avais 14 ans. Pour mes premières courses, les Anglais acceptaient que je roule avec cette 125, dans la catégorie des 50cc, avec des pilotes entre 7 et 8 ans. J'ai fait les deux premières courses comme ça. Je partais souvent devant avec ma 125, pour finir quatrième ou cinquième, face à des garçons plus forts que moi. Les Anglais m'ont rapidement fait changer de catégorie, pour passer avec les 100cc où roulaient les jeunes de 10 à 14 ans. »

De l'échec à la gloire

En septembre 85, nombreux sont les fans et médias qui ont fait le voyage jusqu'à Goldbach, pour assister au sacre de Jacky. Arrivé en Allemagne leader du championnat depuis le



premier GP, Jacky va décrocher le titre, c'est sûr... « *Je m'étais préparé de façon un peu bizarre, influencé à l'époque par le film sur Rocky Balboa et sa préparation. J'avais pris la décision de quitter mon confort pour aller dans la maison d'un oncle, maison qui était vide puisqu'elle était en vente. J'avais pris mes agrès pour continuer la musculation, j'étais parti seul, c'était ma volonté, et avec le recul, c'était une sottise. Par manque de confiance en moi, j'avais cru, en m'isolant, trouver une force mentale supplémentaire. Je suis donc arrivé à Goldbach regonflé et confiant », se remémore Jacky qui va littéralement craquer. « Avant la seconde manche, on est quasi-ex aequo avec Kini. Celui qui finit devant l'autre est champion. Encore un mauvais départ, suivi d'une remontée laborieuse. À un moment, je vois une KTM devant moi, je la prends pour celle de Kini. Là, c'est bien clair, celui qui finit devant l'autre est champion du monde ! Je concentre toute mon énergie et mes motivations pour un ultime assaut, je délire en pensant : la vie ou la mort ! Et c'est dans une lutte acharnée envers moi-même que, tour après tour, je me rapproche de celui qui en réalité est Klaus Kinigadner, pas Heinz ! La déception s'empare de moi, l'effondrement est total, je termine ma course devant Klaus, mais Heinz était bien loin devant. »*

Le titre, enfin !

Tout au long de sa carrière, Jacky s'est relevé plus fort après un problème. Embolie pulmonaire, fracture tibio-péroné, échec, rien n'a pu entamer sa détermination. « *J'ai mis une semaine pour analyser les choses, penser aux*

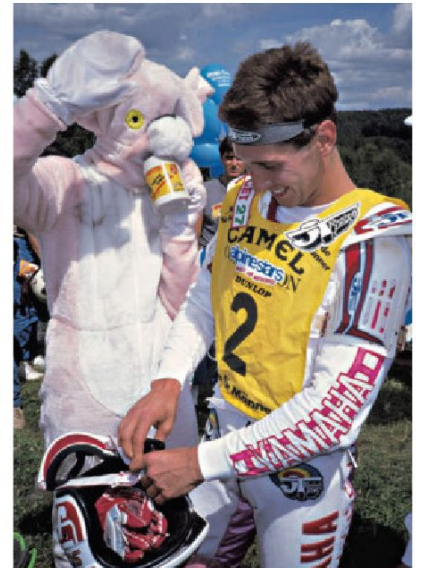


Des top-10 en 125 mondial avant de monter en puissance en 250. Jacky aura su faire preuve de résilience pour gagner après deux places de vice-champion du monde en 84 et 85. Look impeccable, style moderne, la grande classe Javim !

« C'EST EN ANGLETERRE, CHEZ LES «SCHOOL BOYS», QUE JACKY A DÉBUTÉ LA COMPÉTITION... »



Yvette et Jules Vimond auront consacré une grande partie de leur vie au motocross, supportant avec énergie la fratrie Vimond (Denis, Jacky, Christian). Du garage de Tribehou au titre mondial, quel parcours pour notre panthère rose !





erreurs commises, et définir ce que je voulais et ce que je ne voulais pas pour la saison suivante. La saison 86 avait débuté par un stage aux États-Unis, stage organisé par la Fédération. Nous étions partis avec Yannig Kervella nous préparer aux côtés de Dean Miller et de Roger De Coster. Dean avait entraîné des pilotes de vitesse comme Kenny Roberts, mais aussi des crossmen comme Brad Lackey. Pour la

première fois de ma carrière, je suis rentré en France avec un programme précis, quoi faire lundi, mardi, chaque jour de la semaine, avec l'intensité du travail. »

Vainqueur des trois premiers GP de la saison 86, Jacky va dominer ses rivaux pour décrocher le titre en Allemagne, dixième des douze GP. « En passant le drapeau à damiers en seconde manche, je suis titré ! Dans la tête à ce

moment-là, c'est un aboutissement, où en quelques secondes tout défile : l'échec de l'année précédente, les souffrances, les joies, les remises en question, la revanche ! C'est étonnant, mais la joie fut momentanée : ça y est, je l'ai fait ! Je reviens d'une défaite où j'avais perdu le titre, l'année précédente, pour deux points, et ce titre-là était important, une revanche. Cela me donnait raison de m'être

« NORMAND PUR JUS, JACKY SE RÉVÉLAIT REDOUTABLE DANS LES CONDITIONS DIFFICILES »



Jacky reviendra à la compétition dans la douleur, en 500, après son accident au Paradis Latin. Il remportera un GP et sera une pièce essentielle dans la perf tricolore de 1988 au MXDN à Villars.

accroché. Un soulagement, un aboutissement, un rêve qui se réalise. Mais ce qui est marrant, c'est que, peu après, je pensais déjà à la suite. »

Le drame, la reconstruction et la victoire en Suède

Pour fêter ce titre qui fait suite à ceux décrochés avec Patrick Pons et Christian Sarron en vitesse, Sonauto Yamaha organise une soirée au Paradis Latin. Pour clore la soirée, Jacky doit descendre du plafond sur sa 250 YZ. « Quand je monte sur la moto, le portique me tire en arrière, je sens la moto un peu instable. Quand la roue arrière se retrouve dans le vide, la

moto va mieux, les câbles étant en tension. La moto recule encore, et dès que la roue avant quitte la plateforme, elle bascule de l'avant et je fais un plongeon de 9m de haut. La suite, je n'ai aucun souvenir... Je me suis réveillé quelques heures après à l'hôpital, et la chose étrange, c'est qu'après ce trou noir, je reviens deux mois en arrière, je revois la fête après le titre alors que je ne peux bouger... Au réveil, je ne sais plus le temps qui s'est écoulé entre le moment de fête, où tout le monde est joyeux, et ce moment où je suis dans ce lit, incapable de bouger un bras, une jambe. Je ne savais pas encore que ma colonne vertébrale était fracturée, et, du fait que j'étais tombé sur le côté,

une épaule avait été impactée, le pilier de l'omoplate était rompu. Un genou avait tapé une chaise que j'avais explosée, les apophyses étaient touchées, le bassin était fracturé au niveau de l'os ilien et de l'os pubien, sans oublier un traumatisme crânien... Tout le corps avait été impacté. »

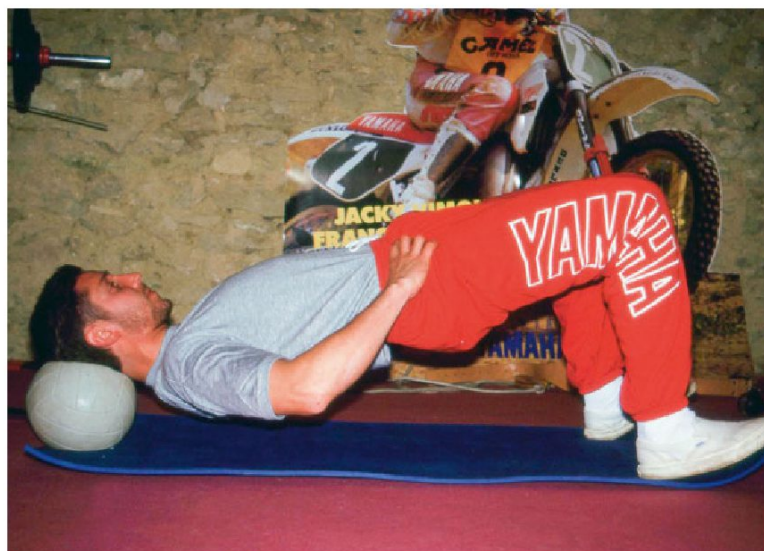
Dans son malheur, Jacky aura la chance d'être soigné par le professeur Saillant, celui-là même qui a soigné moult sportifs de haut niveau, de Laurent Fignon à Michael Schumacher en passant par Jacky. Il témoigne. « Quand je l'ai rencontré pour la première fois, Jacky souffrait d'une fracture de la colonne vertébrale assez importante. Il y avait des risques de paralysie, si on ne faisait rien. Dès nos premiers contacts, j'ai vu que c'était quelqu'un qui en voulait, qui était volontaire et exigeant. C'est vrai que chez les sportifs de haut niveau ou de niveau moindre, quand ils chutent, il y a deux catégories. Soit ils prennent cela comme une occasion de repartir, soit ils se retrouvent au fond du trou, et dépriment. Jacky est de la première catégorie ! Après de telles opérations, il y a une question de patience, parce que souvent, il faut des mois pour consolider la fracture. Et ensuite retrouver sa condition physique et sa ré-athlétisation, puis toutes ses sensations pour gagner de nouveau. Cela dure un temps plus ou moins long, et le fait que Jacky gagne à nouveau un GP en 88 a été une grande satisfaction. Cela n'a pas été surprenant ! J'ai connu beaucoup d'autres sportifs qui étaient au fond du trou, et qui sont revenus très fort. Et compte tenu du caractère de Jacky, cela ne m'a pas surpris ! » **MV**

Le livre événement



Édité en quantité limitée, l'ouvrage est disponible sur www.motocrossgpalbum.com au prix de 34,90€ (+ frais de port). Il sera également en vente le weekend de Pâques sur le circuit de Saint Jean d'Angely où, en marge du championnat Elite, sera fêté le 40ème anniversaire de son titre mondial. Une exposition est organisée (motos, tenues, photos, vidéos) et plusieurs séances de dédicace seront programmées en présence de Jacky qui aura à ses côtés Daniel Péan, Jean Jacques Bruno, Patrick Fura et Christian Vimond. Un rendez-vous immanquable!

« DES HISTOIRES, DES CONFIDENCES, QUEL PARCOURS ! »



Jacky Vimond est le premier pilote français à avoir fait de la préparation physique un complément prioritaire pour mener à bien les objectifs d'une carrière.



4 & 5 AVRIL 2026

NEUVEGLISE

DOMAINE DE LA TAILLADE

INFOS ET INSCRIPTIONS SUR JLFO-EVENTS.COM



Le 17 janvier dernier, Benji est aux anges sur le podium du Dakar 2026. Après neuf Dakar, le voilà enfin vainqueur de la catégorie Malle Moto.



BENJAMIN MELOT

PAR JM POUGET - PHOTOS ASO/KTM



« LA PLUS GRANDE ÉMOTION DE MA VIE ! »

Vainqueur du dernier Dakar en catégorie Malle Moto, « Benji » Melot est un personnage à part dans le monde du rallye. De mécano de Cyril Despres à pilote référence chez les amateurs, il est également un influenceur très suivi sur les réseaux. A 37 ans, le voilà récompensé par une victoire à l'arraché après neuf tentatives.

« **J**eune, je faisais du vélo de route, du cyclocross, du VTT en compétition, avec des rêves de Tour de France comme pas mal de mômes de mon âge qui aiment le vélo. Au collège, j'ai choisi de faire un BEP Cycles-Motocycles et quand je suis rentré en Bac Pro, la partie vélo avait disparu. Je me suis donc retrouvé mécanicien moto sans vraiment connaître la moto. J'avais essayé le PW de mon cousin mais c'est tout. Après des stages en concession, j'ai fait l'école du Junior Team Suzuki au Mans. Une école qui t'apprend la mécanique des motos de vitesse. Tu passes l'hiver à l'atelier et ensuite 6 mois sur les courses d'endurance dans le team

satellite Suzuki. On a gagné les 24 heures du Mans cette année-là avec Damien Saulnier en team manager. En parallèle, j'ai fait une saison de Pit Bike, la série de Cyril Porte, avec un copain. J'avais 18 ans et c'est comme ça que j'ai appris à piloter en tout-terrain. L'année suivante, j'ai suivi Hugo Dago, un pilote de motocross français né dans le même village que moi dans le Jura, qui partait faire une saison de SX aux USA. Et me voilà à Anaheim au mois de janvier 2010. On y est resté trois mois, une super expérience. Cette année-là, Cyril Despres avait gagné le Dakar et cherchait un mécano. Et c'est Luc Alphanand qui en a parlé à mon manager

chez Suzuki. Cyril m'a appelé et trois jours après j'ai pris l'avion pour aller le rejoindre en Andorre. C'était le début. Ça devait durer un mois, je suis resté quatre ans à ses côtés... »

► **C'est comme ça que tu as connu le podium du Dakar, bien avant d'y monter dessus pour ta victoire en janvier dernier ?**

« Exactement. J'ai connu deux victoires avec Cyril. Mais d'abord je m'occupais de la mécanique de Califano sur le Dakar 2011 en Amérique du Sud. J'avais seulement 21 ans et je faisais mes armes auprès de lui en plus de bosser avec Despres. Je m'occupais aussi de la moto



Le sac à roulettes, la Quechua sur l'épaule, voilà l'amateur dans toute sa splendeur au milieu du bivouac. Ci-contre, un certain Thierry Béthys passe devant l'objectif et un Benji pensif.

de Ruben Faria qui fait 2e du dakar derrière Cyril. »

► Comment es-tu passé de mécanicien à pilote au Dakar ?

« Quand on s'est séparé avec Cyril après son Dakar sur Yamaha en 2014, KTM m'a missionné pour aller à Dubaï. Pendant 18 mois, j'allais remettre à niveau le service technique pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord. Je faisais de la formation, j'ai développé les divers services techniques de plusieurs pays. Je les conseillais pour aménager des ateliers... etc. On a aussi tenté de développer le sport moto. J'ai notamment aidé à lancer le premier championnat d'enduro de Jordanie. Avec 30 pilotes au départ. A Dubaï, j'ai immédiatement rencontré Sam Sunderland, double vainqueur du Dakar

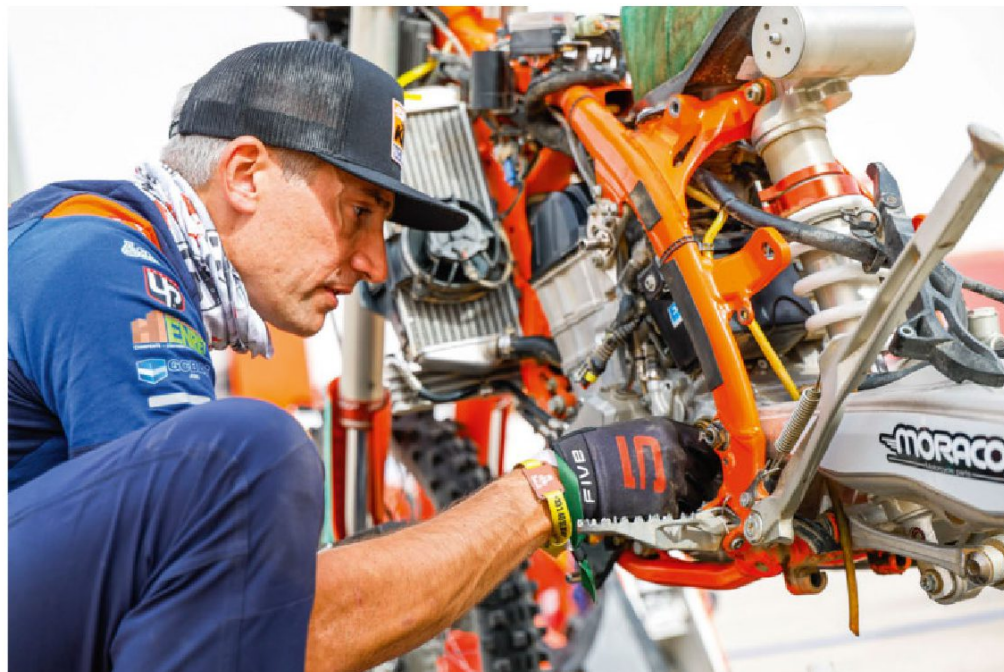
par la suite. Il m'a rapidement emmené rouler dans le désert. Je m'occupais de ses motos et lui m'apprenait pas mal de choses. »

► Comment tu t'es lancé en compétition ?

« J'ai débuté au rallye de Sardaigne en 2016, une manche du championnat du monde qui permettait de valider l'inscription pour le Dakar. Mais je n'ai pas trouvé le budget nécessaire et j'ai alors cherché une autre solution. J'ai proposé au team satellite KTM-DUUST de venir faire de l'assistance en bénévolé, avec en contrepartie leur assistance l'année suivante. J'ai fait l'assistance sur le Dakar, le Maroc, le Qatar... etc. Et pour le Dakar 2018, j'ai dealé avec KTM pour avoir une aide et ils ont décidé de me prêter une moto. Le deal, c'était

d'assembler la moto à l'usine à Mattighofen et de faire « porteur d'eau » en cas de pépin pour les pilotes usine. Donc en 2018, pas besoin d'acheter de moto et assistance gratuite pour mon premier Dakar en tant que pilote. J'ai dégoté quand même 25 000 euros de budget pour payer pneus, billets d'avion et licence FIM. J'avais filé un coup de main à un pilote amateur anglais et en retour, il m'a aidé financièrement sur ce premier Dakar. J'ai aussi vendu des bouteilles de vin, la débrouille quoi. Les deux premiers Dakar, je n'étais donc pas en malle moto mais avec une assistance. En 2018, le moteur a lâché après l'étape marathon. Et en 2019, j'ai racheté la KTM à un prix défiant toute concurrence et j'ai fait quatre Dakar avec. Et depuis, je l'ai gardée parce que je l'ai assemblée moi-même. En 2019, j'avais l'assistance de Nomade Racing et je termine le Dakar au Pérou à la 21e place. Ce qui était un super résultat pour un amateur comme moi. »

La mécanique à faire soi-même n'est pas un problème pour Benji, ex-mécanicien de Cyril Després entre autres.



► Pourquoi ensuite passer en Malle Moto ?

« Je me suis dit que je devais allier mon métier de mécanicien avec ma passion pour le rallye. J'ai toujours eu beaucoup de respect pour ces amateurs-là. Ça représente l'essence du rallye. Alors je me suis lancé et j'ai terminé 2e de la catégorie en 2020. »

► Suivi de deux 3e places et d'une autre 2e place ?

« C'est ça, mais en 2023 et 2024 il n'y avait pas de classement pour ceux qui avaient déjà fait podium dans la catégorie ou terminé dans le top 30 du classement général. Donc j'étais hors classement. »



► **Comment on aborde le Dakar sans assistance ?**

« Il faut être bien organisé. Savoir ce que tu vas emmener avec toi dans un minimum de place. Mon passé de mécanicien m'a forcément aidé à savoir quelles pièces et quels outils emmener. Comment et quoi réviser chaque jour. Savoir gérer les 6 pneus arrière qu'on a en tout et pour tout. Savoir faire attention sur les étapes caillouteuses. Et ménager sa moto pour aller au bout. Surtout que dans la catégorie, ça va de plus en plus vite. On est 5 ou 6 à se tirer la bourre et à faire monter le niveau. Je progresse d'année en année, je fais des stages de motocross, de l'enduro pour m'améliorer dans les cailloux, du roulage au Maroc aussi. »

► **Quelle est la récompense quand on gagne la catégorie Original by Motul ?**

« On devient millionnaire (rires). On gagne une prime de 3 000 euros, une belle montre qui vaut dans les 5 000 euros et la reconnaissance (sourires). »

► **Quel est le budget d'un amateur qui part en malle Moto ?**

« Il faut compter 40 000 euros sans la moto. La moto, c'est aussi ce tarif-là mais c'est un investissement car elle se revend. Il te faut compter 10 000 euros de décote sur la moto. De plus, je cherche un financement annexe pour mes vidéos YouTube, les personnes qu'il faut emmener là-bas, les accréditations, les salaires, la location des véhicules... etc. C'est 60 000 euros supplémentaires pour

réaliser ma série. Tout ça m'amène de la crédibilité, de la visibilité mais aussi des retombées car j'ai beaucoup de spectateurs. Environ 30 à 40 000 followers sur YouTube avec 40 à 80 000 vues par épisode. J'essaie de montrer les coulisses, c'est ça qui plaît car on est sans filtres, on expose ce qui se passe vraiment dans notre Dakar. »

► **Quelle est la préparation d'une KTM compé-client, moto que tu dois connaître sur le bout des doigts ?**

« Quand je reçois la moto neuve, je la démonte entièrement. A la fois pour la connaître totalement mais aussi pour améliorer certaines choses dessus, comme le passage des câbles, éviter qu'ils viennent frotter sur le cadre, optimiser,

8 000 km de pistes et de dunes traversées à Mach2, même pour l'amateur qu'est Benjamin. Il termine 18e au scratch à 6h48 mn du vainqueur Luciano Benavides après 55 heures et 48 mn de chronos cumulés pour 4800 km de spéciales.

« LA MALLE MOTO, ÇA REPRÉSENTE L'ESSENCE DU RALLYE-RAID. »



Meilleure journée pour Benjamin, sa 12e place scratch lors de l'étape 8 cette année. Il avait signé une 8e place scratch l'an dernier.

re-graisser les roulements... etc. Je roule ensuite au rallye du Maroc et elle est prête et rodée pour le Dakar. La nouvelle génération de KTM compétition-client est apparue en 2025 et elle n'a plus rien à voir avec l'ancienne moto. C'est une moto plus joueuse, mais plus rigide, peut-être un peu moins stable que l'ancienne à haute vitesse. Elle absorbe moins dans les grosses compressions. Au niveau suspensions, il y a du WP cone valve. J'ai changé les ressorts de fourche, du 5.8 au lieu du 6.0 pour ceux que ça intéressent. Et j'ai ouvert l'hydraulique sur l'amortisseur, pour améliorer le grip. C'est un bon compromis et la moto va vraiment bien maintenant. Elle est

sécurisante dans les dunes. Et côté moteur, d'origine, tu n'as rien à faire, c'est assez puissant. On est limité à 160 km/h et la moto y va relativement vite ! C'est très bonne moto telle quelle même pour un bon pilote. »

► Quelles galères, crash, anecdotes as-tu rencontré sur ce Dakar ?

« Pas vraiment de galères. Sauf le premier jour où je me suis cassé un bout d'os du talon. J'en ai pas parlé, je ne voulais pas que mes adversaires voient mes faiblesses. Ça ne me gênait que dans certains mouvements alors j'essayais de ne pas les faire. Après j'ai eu des gros moments de doute, surtout quand je prenais cher sur certaines étapes. Et puis un de mes adversaires a chuté et a eu une commotion. Il roulait moins vite après. Puis un autre concurrent est arrivé. Au niveau émotion, ça a été dur jusqu'au bout. A mi-course, j'ai appelé mon pote Sam Sunderland pour lui demander comment gérer mes émotions. J'avais de l'avance mais comme j'avais perdu l'année d'avant la veille de l'arrivée, je

me posais plein de questions. Sam m'a rassuré. Il m'a dit d'attaquer chaque journée comme si je n'avais pas d'avance. Ce que j'ai fait, mais j'ai forcément gambé, j'étais vraiment tendu. »

► 18e au scratch tout de même. C'est quoi la suite, quitter la catégorie Malle Moto et tenter le Rally2 ?

« Si j'y retourne, ce sera dans les mêmes conditions. Je me sens bien dans cette catégorie. Mais pour l'instant, je ne suis pas sûr d'y retourner. Je me suis mis tellement de pression que ce n'était pas tous les jours très agréable. Le seul moment de plaisir, c'était l'arrivée. J'avais la boule au ventre tous les jours. Je me posais vraiment beaucoup de questions... »

► Maintenant que tu as réalisé ton rêve, justement la pression n'est plus la même ?

« C'est sûr que je ne sais pas si j'y retournerai mais quand je réfléchis, je me dis mais alors qu'est-ce que je vais faire au mois de janvier (rires) ! Mais si

Benji en bref

- Né le : 6 mars 1989, 37 ans
 - Vit à Lons-le-Saunier (39)
 - 1m84/80 kg
 - Formateur à la Benji School, consultant
- Palmarès :** vainqueur Dakar 2026 en catégorie Malle Moto (18e scratch) ; 8 fois finisher ; 5 podiums Malle Moto (dont deux fois 2e et deux fois 3e) ; 15 Dakar à son actif : 6 en tant que mécanicien, 9 en tant que pilote



Avec Cyril Despres et Ruben Faria, les n°1 et 2 du Dakar 2012. 14 ans plus tard, le voilà en tête de la catégorie amateur avec sa KTM 450 Rally.

je repars, ça veut dire que je dois aller chercher un 2e trophée. »

► Ta communauté serait déçue si tu n'y retournes pas. Tu as également ton école Benji School à faire tourner avec des futurs pilotes de rallye ?

« Il n'y a pas que le Dakar qui compte. Ça fait deux ans que je fais des rallyes amateurs pour montrer ce qui se fait dans le milieu. Le Dakar fait rêver mais mon audience, c'est aussi des pilotes qui veulent faire un Swank Rally, un Carta Rally, une Baja Marocco ou autre. Chacun a son rêve particulier. Ces rallyes sont sympas. Ça me permet d'ouvrir les étapes, ce qui n'est jamais mon cas au Dakar. »

► Le Dakar en amateur malle moto, ça reste quand même un graal ?

« Oui, bien sûr. Je le vois bien sur les séjours de préparation rallye que je fais. Il y a vraiment tous types de pilotes. Plus ou moins jeunes. L'idée, c'est de partager un maximum d'expérience avec ces gens-là. Qu'ils puissent partir dans leurs aventures avec un maximum de savoir. »

► C'est pas simple d'être un amateur qui dort dans sa Quechua tous les soirs au milieu d'un paddock bruyant !

« Non, c'est pas simple. Le bruit, c'est un gros souci. Et le sommeil, il faut bien le gérer sous peine de perdre deux heures

de repos pour rien. Une fois de temps en temps, ça va, mais tous les jours ça ne le fait pas. Je vais au lit au plus tard à 21h30 si je dois régler certains problèmes, sinon j'y vais juste après le briefing de 20 heures. On a eu des réveils vers 3h-3h10 du matin cette année... On a souvent de la liaison à faire avant la spéciale dont le départ est donné au lever du soleil vers 7h-7h30 en général. »

► C'était quoi le pire et le meilleur sur ces neuf Dakar en tant que pilote ?

« Le pire, c'est mon abandon lors du premier Dakar en 2018. Abandonner ma moto au milieu du désert sans pouvoir réparer, c'est frustrant pour un mécano. Sinon, j'ai eu peu de blessures, sauf une commotion en 2020 après une chute dans les cailloux. J'ai eu une journée difficile sans trop de souvenirs. J'étais conscient qu'il ne fallait pas m'en remettre une... Le meilleur, c'est l'arrivée cette année. La plus grande émotion de toute ma vie. Tu sais que même si tu gagnes à nouveau, tu n'auras pas le même ressenti. J'essaie de garder ça précieusement. Je l'ai tellement attendu toutes ces années que forcément c'est très fort quand ça t'arrive. »

► Tu avais connu la victoire dans le clan Despres, mais ça n'a rien à voir j'imagine ?

« C'est vrai que c'était très fort à l'époque pour moi qui étais tout jeune et loin de penser qu'un jour j'irais faire le Dakar

en tant que pilote. Mais cette victoire cette année m'a donné des émotions que je n'aurais jamais pensé avoir. »

► Quels bons moments de pilotage gardes-tu en mémoire ?

« Généralement je roule rarement avec les top pilotes qui sont loin devant. Mais cette année, j'ai fini 12e d'une étape et le lendemain je suis parti devant Daniel Sanders qui avait fait 13e. Il m'a rattrapé et j'ai roulé un peu avec lui. Bon, il avait la clavicle pétée (rires). C'était cool de vivre ces moment-là. L'an dernier, j'ai également roulé avec Mike Docherty un sud-africain avec qui je roule souvent à Dubaï et qui va vraiment vite en Rally2. J'ai chopé un super flow dans les dunes avec lui et ce jour-là, j'avais fini 8e de l'étape, un record pour un pilote Malle Moto. C'était un moment fort de rouler vite en prenant du plaisir. »

► Un mot sur la course des pros cette année ?

*« Une vraie surprise à l'arrivée quand on m'a dit ça. Deux secondes d'avance pour Benavides ! Incroyable. J'aime beaucoup Luciano, c'est un gars sympa, discret, qui s'entraîne comme un chien et il a une vraie soif de réussir. Et là, de le voir gagner, c'était fort. Je suis vraiment content pour lui. Mais j'ai aussi ressenti la frustration de Brabec qui perdait pour deux secondes. L'an dernier, j'avais perdu la catégorie pour 3 minutes, alors forcément, ça marque. Mais c'est le sport, c'est dur et c'est comme ça. » **MV***

« POUR UN DAKAR, IL FAUT COMPTER 40 000 EUROS SANS LA MOTO. »

ENDUROPALE DU TOUQUET

PAR JCV - PHOTOS M.BRUNNER

KELLETT PUISSANCE 4 !

Triple tenant du titre, Todd Kellett n'as pas fait de détail en remportant un quatrième Touquet consécutif. Au cœur de toutes les discussions concernant son avenir, l'Anglais ne s'est jamais démobilisé. Genot et Potisek montent dans cet ordre sur le podium d'une 50e édition marquée par des conditions météo extrêmes.







Cyril Genot est bien revenu durant toute la course sur Todd Kellett, dans un style toujours impeccable mais l'écart était trop grand, dès le départ, pour espérer contrer l'officiel Yam.

C'est une première depuis la domination exercée par Kees Van der Ven au début des années 1980. Jamais une autre pilote n'avait réussi la performance de s'offrir quatre Touquet consécutifs ! C'est chose faite pour Todd Kellett, ultra favori et une fois de plus intraitable dans le Nord. Son but est désormais d'égaliser les cinq à la

suite du Néerlandais, mais pas seulement : « *Je ne veux pas me fixer de limite. Quand tu gagnes, tu ne veux pas que ça s'arrête, ça procure trop d'adrénaline. Je me projette sur le long terme. C'est le plan, je n'ai que 27 ans. Gagner jusqu'en 2030, ça ferait huit, why not ?* ». Huit, correspondant à un succès de plus que le recordman actuel Arnaud Demeester. En tête quasiment



Kellett qui sourit, Potisek qui s'accroche mais qui voit le British lui passer devant au niveau palmarès avec désormais quatre succès.

du début jusqu'à la fin après avoir pris le meilleur au bout d'un tour et demi sur Jeremy Hauquier, TK a survolé une épreuve rendue dantesque en raison d'une météo à ne pas mettre même un Anglais dehors. Il y avait d'ailleurs des airs de Weston Beach Race mi-février au Touquet, une épreuve que le British gagne à domicile tous les ans. Technique, physique, anticipation, mental, ravitaillements express, gestion de la course, Mr Kellett n'a pas vraiment laissé planer de doutes. Le boss du sable et du Touquet, c'est lui. Pourtant, il lui a fallu gérer pas mal de paramètres extérieurs et notamment tous les bruits entourant son avenir et son transfert vers le team Honda SR Motoblouz. À l'heure d'écrire ces lignes, quelques jours après la course, aucune communication officielle n'était sortie sur le sujet. Une chose est certaine, les reds veulent Kellett. Les deux parties seraient tombées d'accord financièrement mais le team Yamaha Drag'On Tek dispose aussi d'une option contractuelle avec le Britannique. Si

La fusée Méo !



De retour au Touquet pour faire rouler la Ducati 450 Desmo (un choix quasi contractuel avec les Italiens au moment de signer avec eux!), Antoine Méo, qui est à la base du développement de l'Italienne, a fait très fort. À 41 ans, le quintuple champion du monde d'enduro a marqué les esprits. Parti quatre minutes après tout le monde à la suite d'un problème de batterie, soit quasi bon dernier, le Sudiste est remonté 21e. Une folie quand on sait le nombre d'attardés qu'il a du dépasser et le temps qu'il a pris dans les stands pour ravitailler (loin des chronos express de Kellett ou Potisek). Ajoutons à ça le fait qu'il a du changer le moteur de la Ducati au Touquet deux jours avant la course, sur place, l'obligeant à s'élancer avec une belle somme d'incertitudes et on prend la mesure de l'exploit ! On espère vivement un come back de Ducati plus structuré en 2027 avec des ambitions revues à la hausse.

« AVEC QUATRE SUCCÈS, TODD KELLET REJOINT JEAN-CLAUDE MOUSSÉ AU PALMARÈS ! »

Les Yamaha ont décollé les premières, comme souvent avec notamment Daymond Martens et Jeremy Hauquier.



elle est levée, elle s'étend jusqu'à fin 2026. Cette situation n'est pas sans rappeler celle de Maxime Renaux il y a quelques mois en MXGP. Et finalement, le champion du monde MX2 est resté en bleu pour une nouvelle saison. Quelle sera l'issue du dossier Kellett ? Difficile à dire mais l'histoire semble bien parti pour faire des vagues...

P2 X3 pour Genot !

Sur le podium à ses côtés, on retrouve Cyril Genot, auteur lui aussi d'une course très solide. Le Belge est passé sous le drapeau à damiers une minute et quarante-quatre secondes après son grand rival et peut-être futur teammate. Après une envolée moyenne comme (trop) souvent,

ponctuée par une chute après deux virages, l'officiel Honda SR Motoblouz s'est frayé un chemin pour revenir chercher son troisième podium au Touquet après ceux de 2023 et 2024 (P2). Équipé de la nouvelle 450 CR-F et de son réservoir entièrement repensé afin de changer la répartition des masses et rendre la Honda plus efficace à piloter, le Belge n'a pas grand-chose à se reprocher, hormis son départ. Pour avoir une chance de contrer et battre Kellett à la régulière, il faut partir avec lui. Ce que personne n'a plus réussi à faire depuis Loon-Plage 2024. Ce jour-là, le Belge était monté sur la plus haute marche du podium. Depuis, il a subi la loi de son rival à neuf reprises sur le CFS. Tout le

Vintage



Miot grommelle de plaisir !

Il en rêvait, il l'a fait. Engagé en Vintage au guidon de sa 500 CR, Florian Miot est allé chercher un premier succès aux forceps après un très gros duel face à la légende Adrien Van Beveren. Très beau podium de Damien Prévot qui offre le triplé à Honda.

Aligné cette saison sur le championnat Vintage, vainqueur de toutes les courses qu'il a terminé (Berck, Hossegor, Saint-Léger), Florian Miot a réussi son pari de s'offrir l'épreuve la plus importante de l'année. Après un bon départ, une grosse tôle qui l'a vu repartir bien froissé et un intense mano à mano avec Adrien Van Beveren, le Sanglier s'est imposé. VBA termine donc second et Damien Prévot troisième devant le champion de France de la catégorie Paul Le Gonidec. L'an prochain, Miot devrait faire son retour dans la catégorie reine après une belle parenthèse chez les Vintage. Parmi tous les champions engagés cette année, notez aussi la P8 de Richard Fura au guidon d'une KTM juste derrière Tom Pagès, la P12 de Thierry Béthys et la P16 de Cédric Soubeyras.

Classement Touquet espoirs: 1. Miot (Hon), 2. Van Beveren (Hon), 3. Prévot (Hon), 4. Le Gonidec (Hon), 5. Dumontier (Hon), 6. Stiennes (Hon), 7. Pagès (Hon), 8. Fura (KTM), 9. Lambeaux (Hon), 10. Roulier (Hon)...



Le climat a été plutôt agréable jusqu'au dimanche matin où la pluie et le froid se sont emparés de la station du Touquet.



Espoirs

Présent comme l'an dernier sur la course vintage, Stéphane Peterhansel a roulé avec la Yamaha 250 WR avec laquelle il remportait le Trèfle il y a 30 ans.



Tim Lopes, un futur grand ?

Excellent en MX, redoutable en Supercross, Tim Lopes est un jeune pilote déjà très complet. Vainqueur de l'Enduropale Espoir, le Français a démontré qu'il savait aussi rouler vite dans le sable. Second de la finale du championnat, Timéo Mohring a lui validé son titre de champion de France.

Comme ses compatriotes Adrien Petit (2019), Marc-Antoine Rossi (2020), Mano Faure (2022) et Sleny Goyer (2023/24), Tim Lopes s'est imposé chez les espoirs au Touquet. Déjà dominateur à Grayan, le pilote Bud Racing s'est montré le plus fort dans le Nord en terminant la course avec plus de trois minutes d'avance sur le nouveau champion de France Timéo Mohring. Notez aussi le joli podium de Romane Tessier et les débuts encourageants des rookies Annelot (P4) et Cez (P9). Encore en 65 cm³ l'an dernier, Arthur et Timotei se sont déjà bien habitués au pilotage 85 cm³. On les retrouvera d'ailleurs tous les deux en 24MX Tour espoir, tout comme Lopes qui en sera l'un des grands favoris. Bravo aussi à Thelma Boudier-Damex, championne féminine avec sa Yamaha après avoir réussi le grand chelem.

Classement : 1. Lopes (Kaw), 2. Mohring (KTM), 3. Tessier (HVA), 4. Annelot (Gas), 5. Tahere (KTM), 6. Ristuccia (KTM), 7. Lange (Gas), 8. Matte (KTM), 9. Cez (KTM), 10. Ceulemans (Gas)...

monde s'accorde à dire que Genot à toutes les qualités d'un futur vainqueur de l'Enduropale, aussi bien physiquement que techniquement. Il n'a pas encore réussi à mettre toutes les pièces du puzzle bout à bout le jour J. Sous contrat avec les Rouges jusqu'au prochain Touquet, il sera intéressant de voir comment il appréhendera l'arrivée de Kellett à ses côtés, si celle-ci se confirmait. Sur la troisième marche du podium, on retrouve le triple vainqueur de l'épreuve Milko Potisek. Si l'objectif était bien de rejoindre Jean-Claude Moussé et d'ajouter une quatrième étoile sur son maillot, le Lion des Flandres n'y est pas parvenu. Arrivé sur place motivé, prêt à 100% et sûr de ses forces, MP32 a vécu sa course comme un enfer, se liquéfiant tour après tour : « J'ai vite compris que je n'étais pas dans un grand jour... J'ai donné tout ce que j'avais, mais j'étais frigorifié de bout en bout. Je n'avais jamais vécu cela sur une course. La pluie, le froid, c'était un cauchemar pour moi. Je monte une fois de plus sur le podium, le team Yamaha Drag'On Tek place ses deux machines sur la boîte, c'est bien. Toute l'équipe a bossé dur pour cela. Maintenant, je vais me poser et réfléchir à mon avenir. J'ai 36 ans, je dois prendre la meilleure

décision. Je vais aussi en discuter avec Yamaha. » Là aussi, quelques jours après l'arrivée de ce Touquet 26, l'avenir du Nordiste n'était pas scellé. Une chose est sûre, en fonction de l'orientation qui sera prise, celle-ci aura des incidences directes sur la composition du team Yamaha Drag'On Tek, désormais invaincu sur la côte d'Opale depuis six ans.

Sur quelle jeunesse compter ?

Évoquons maintenant le cas des jeunes amenés à jouer le podium du Touquet à court terme. Le meilleur rookie cette année se nomme Hakon Fredriksen. Lancé dans le grand bain du CFS à Berck en octobre dernier par le team Honda, le Norvégien n'a cessé de monter en puissance toute la saison. Pour son premier Touquet, sans la moindre expérience de la course, le Norvégien s'est offert une prometteuse P5. Après un départ dans les trente, il est revenu fort en quatrième position avant de craquer physiquement dans la dernière heure et de commettre des erreurs lors des dépassements, un peu emporté par sa fougue et/ou l'usure de la course. Le garçon dispose clairement d'un gros potentiel, il apprend vite et ne manque pas de propositions pour le prochain championnat. Là aussi, son



Juniors



Un problème de radiateur a contraint Jeremy Hauquier à passer beaucoup de temps dans les stands. Dommage car il tenait le bon rythme !



Coup double pour Caneele !

Vainqueur de son premier Touquet junior au terme d'un finish de fou, champion de France 2025/26, Tom Caneele a fait le job. Le protégé de Sébastien Sagot est en pleine progression.

L'arrivée de la course junior reste l'une des images de ce Touquet 2026. Leader à quelques mètres de l'arrivée, Dean Gregoire tombe, enchaîne les fautes, s'écroule et laisse son grand rival Tom Caneele s'imposer et chipper au passage le titre de champion de France. Coaché par Sébastien Sagot, en grand progrès cette saison et déjà vainqueur Berck, Hossegor et Saint-Léger, le Français a pu laisser éclater sa joie à l'arrivée! Grégoire termine second et vice-champion de France alors que l'Australien Jake Cannon monte sur la troisième marche du podium avec sa KX Bud Racing. Belle P4 pour Cardineau alors que pour sa dernière course dans la catégorie, Ewan Demeester a été contraint à l'abandon à cause d'un carter percé. On le retrouvera désormais chez les pros chez Honda Wonderbike.

Classement : 1. Caneele (KTM), 2. Gregoire (HVA), 3. Cannon (Kaw), 4. Cardineau (Triumph), 5. Van Hove (Gas), 6. Dukerts (KTM), 7. Seel (KTM), 8. Kiffer (HVA), 9. Mabileau (Kaw), 10. Matte (KTM)...

« CETTE 50E ÉDITION DU TOUQUET S'EST DISPUTÉE DANS DES CONDITIONS EXTRÊMES ! »



Yamaha qui rit à nouveau, Honda qui masque un peu. Ainsi va la vie au Touquet le dimanche soir depuis un paquet d'année. Van Berkel finit 4ème devant Fredriksen. Du changement en 2027 ?

Touquet news

► **LVB4**: troisième l'an passé avec sa Honda SR, Lars Van Berkel a de nouveau très bien roulé au Touquet. Habillé en orange pour bien représenter les Pays-Bas et faire honneur à son compatriote Kees Van de Ven, LVB a placé sa Fantic MS Motorsports Drag'On Tek en quatrième position.



► **Costaud**: dans le coup pour le top dix toute la course, Camille Chapelière hérite finalement d'une belle septième place venant récompenser l'investissement de toute son équipe soutenue par Suzuki France. Kickstart Camchap visait le top ten avec sa 450 RM-Z, c'est fait, bien joué!

► **Championnat de France**: Le Touquet servait aussi de grande finale du CFS. Avec 3000 points sur 3000, Todd Kellett s'offre une nouvelle couronne et un grand chelem en devançant Milko Potisek et Cyril Genot. Jeremy Hauquier et Hakon Fredriksen complètent le top cinq. Notez que l'Anglais est également sacré champion du monde des sables, tout comme Mathilde Denis chez les filles.



► **Girl power**: Mathilde Martinez n'est pas prête d'oublier ce Touquet 2026. Arrivée en tête du classement CFS chez les féminines, la pilote Honda SR Motoblouz a fait très fort. P66 au scratch, elle remporte l'épreuve haut la main et décroche au passage le titre de championne de France, le tout au guidon d'une 450! Triple tenante du titre, Amandine Verstappen a abandonné sur casse mécanique, tout comme April Franzoni.

► **Retour**: gravement blessé au Sand Bike Festival, absent du CFS toute la saison, Alexis Collignon a signé un beau retour au Touquet. Avec une P11 finale, le pilote Honda Wonderbike a prouvé qu'il était toujours capable de figurer aux avant-postes.



► **Dur**: cinquième du Touquet l'an passé, Mathéo Miot s'était préparé pour faire mieux cette année. Victime d'une grosse chute en début de course, entamé physiquement, il a serré les dents pour terminer la course en seizième position.

► **Frustré**: un départ canon, une première partie de course très bien gérée, Jeremy Hauquier avait mis tout en place pour jouer son premier podium au Touquet. Retardé par un radiateur percé puis changé par son équipe, le Français place finalement son YZ-F en dixième position. Déçu mais le potentiel est là.

futur est en train de se décider entre une prolongation en rouge et un transfert chez les bleus. HF27 n'a eu besoin que de cinq mois pour s'imposer comme un sérieux prospect. Bichonnés par Guillaume Davion chez Drag'On Tek, Jeremy Knuiman (P6) et Tias Callens (P9 meilleur jeune) ont également prouvé qu'ils continuaient de bien progresser. Le Néerlandais et le Belge sont sur la bonne voie. Leur teammate Adrien Petit également. Malheureusement le Français a dû stopper sa course à la suite d'un pépin mécanique. P13 du classement final pour son retour en piste après une vilaine fracture du coude, Joey Nuques fait lui aussi partie de la nouvelle génération. Blessé au genou quelques jours avant ce Touquet, Paolo Maschio a regardé la course à la TV, avec l'envie de revenir plus fort dans quelques mois. Comme ses collègues cités ci-dessus, le Sudiste a une bonne carte à jouer dans le sable, ses prestations du CFS cette année le prouvent. Rendez-vous dans un an pour la 51e édition d'une épreuve qui reste hors-norme ! **mv**



24MX
CHAMPIONNAT DE FRANCE
ENDURO KID

**18
AVRIL**

THIBERVILLE (27)
Club Moto Thibervillais

**25
JUILLET**

GOUDELIN (22)
MC Goudelin Merzer

**9-10
MAI**

DOMAINE D'AUZOLE (46)
MC 46

**8
AOÛT**

SAINT-JUST-PRÈS-BRIOUDE (43)
MC Goudelin Merzer

LA FINALE

**19
SEPT.**

MENDE - CHANGEFÈGE (48)
MC Lozérien



Pour James Stewart, si Tomac sort bien de la grille, il est imbattable...

...Mais Hunter Lawrence, enfin au niveau, et Ken Roczen, ne l'entendent pas de cette oreille.



SUPERCROSS US

PAR JCV - PHOTOS RED BULL, CONSTRUCTEURS



Eli Tomac a frappé fort à Daytona en remportant un 8ème succès au coeur de la Bike Week floridienne. Pas de doute, ET a les crocs !

DU SPORT ET DES AFFAIRES !

A l'heure de boucler ce numéro, les pilotes du championnat US de SX venaient de quitter Daytona pour s'envoler vers le huitième round d'Indianapolis et attaquer la seconde partie de la saison. S'il est trop tôt pour se prononcer sur le nom du futur champion, on peut tirer quelques enseignements intéressants.

Si sur le papier, encore plus que d'habitude après une intersaison agitée en terme de transferts, on s'attendait à un championnat de malade, le facteur blessure est encore venu s'en mêler. Après le cas Jett Lawrence, gravement touché à l'entraînement, l'infirmerie s'est rapidement remplie ces dernières semaines. La sensation Jorge Prado, auteur d'un début de championnat que lui-même n'aurait pas imaginé, s'est fait mal à Seattle. Après un podium à A1, plusieurs séries remportées avec la manière, un beau top cinq à Glendale, l'Espagnol s'est blessé à l'épaule. Il n'était pas présent à Daytona et aucune information précise concernant son retour n'avait été annoncée à l'heure d'écrire ces lignes. Dommage, la dynamique était excellente. Quelques jours avant Daytona, c'est Sexton qui s'est fait mal

à son tour. Touché au niveau de la hanche et du bas du dos, le vice-champion SX 2025 peut déjà être considéré comme le flop de l'année. Recruté par Kawasaki avec un contrat XXL de trois ans et les dollars qui vont avec, l'Américain n'a jamais trouvé la solution pour performer avec sa KX. Hormis sa victoire d'A2, il n'est jamais monté sur le podium des autres courses sur lesquelles il s'est aligné. Chez les Verts, après 2025 et l'année galère de Prado, c'est pas vraiment la joie. Et comme l'autre recrue Garrett Marchbanks est également en difficultés, les temps sont durs. Sexton a quitté KTM car il ne se sentait pas en confiance avec la SX-F, machine avec laquelle Tomac avait déjà remporté quatre finales en huit courses... Pour Sexton, il va falloir se retaper, digérer cet échec, ne pas sombrer mentalement et repartir de l'avant

SX news

- **East coast** : le championnat s'est ouvert à Arlington avec la première victoire en carrière de Pierce Brown. De retour d'une grave blessure, le pilote Yamaha Star Racing a confirmé ensuite à Daytona avec un nouveau podium. Beau retour à la compétition également pour Shimoda, quelques semaines après sa fracture des vertèbres. À Daytona, Hammaker a stoppé la série de victoires des pilotes Yam. Sur cette côte, la lutte s'annonce très ouverte.
- **DF14** : Super constant depuis A1 avec six tops dix sur sept, Dylan Ferrandis n'a pas terminé Daytona après s'être fait mal au pouce après une chute. Le pilote Ducati était P9 du provisoire en quittant la Floride alors que son teammate Barcia n'était toujours pas revenu depuis son crash d'Anaheim.
- **VG** : après sa belle saison de Promotocross l'an passé, Valentin Guillod est resté aux USA pour une deuxième saison complète. Le Suisse a débuté en SX East coast à Arlington mais ne s'est pas qualifié en finale. VG39 a revanche passé le cut à Daytona (P14), well done.



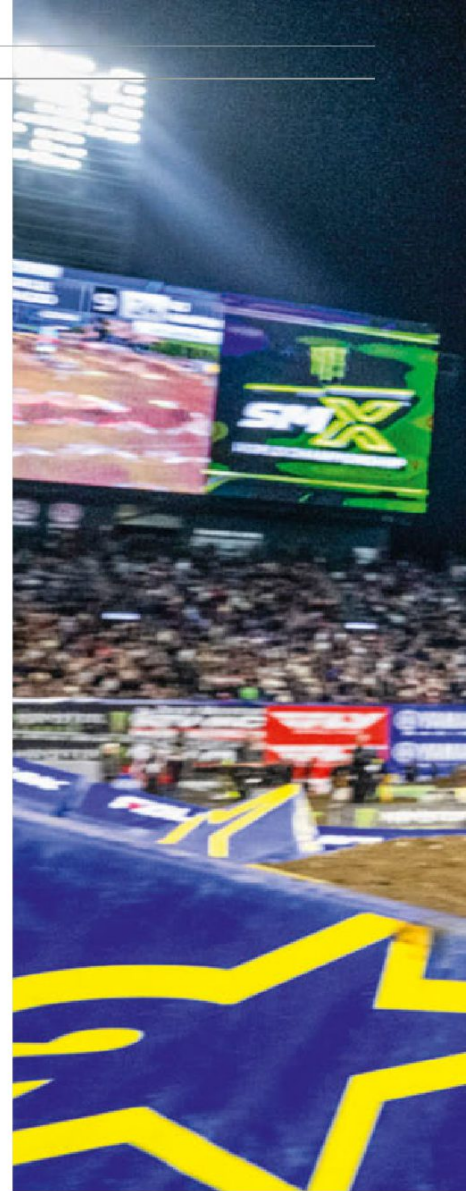
Libéré de la présence de Jett qui captait toute l'attention, Hunter Lawrence révèle son véritable potentiel et ses ambitions.

pour tenter de trouver la bonne équation. On se rappelle qu'il y a dix ans, en 2016, lors de son arrivée chez Kawasaki, Tomac n'avait pas connu une première saison incroyable avant de se remettre sur les rails et de faire gagner la KX.

L'affaire Anderson !

Une autre star est dans l'œil du

cyclone, Jason Anderson. Si le récent champion du monde WSX n'était pas considéré comme un candidat au podium final cette année, ses premières sorties pouvaient laisser présager d'une saison intéressante. Les choses se sont compliquées à Houston et le pilote Suz n'est plus rentré dans le top dix à partir de ce moment-là. Fin février, juste avant



250 West coast : Deegan en patron !



Champion en titre, forcément attendu au tournant, Haiden Deegan a parfaitement géré les six premiers rounds de son championnat. Hormis son faux pas d'A1, l'officiel Yamaha Star Racing Monster a tout gagné.

Pour le team Yamaha Star Racing Monster, le ciel est bleu sur le front du championnat 250 West Coast. Avec six victoires en autant de finales disputées, une pour Anstie, cinq pour Deegan, les trois riders officiels en tête du classement provisoire avec une P1 pour Dangerboy (143 pts), une P2 pour l'Anglais (108) et une P3 pour Mosiman (107), tout va bien ! Leur retour en piste est prévu le 21 mars à

Birmingham pour le premier Showdown Est/Ouest de l'année. Notez aussi le retour en forme de Kitchen qui s'est repris après trois premières courses marquées par de nombreuses erreurs. P2 à Houston, Glendale et Seattle, l'officiel Kawasaki PC s'est relancé dans la lutte pour la place de vice-champion que Di Francesco (3/7/3/5/5/4), devenu régulier, peut toujours convoiter. Une remarque également valable pour McAdoo, sixième du provisoire à seulement onze points de la seconde place. Si pour Deegan l'affaire semble pliée, un record de victoires successives est peut-être en marche. La lutte pour le podium final s'annonce très intéressante.

- ▶ **ANAHEIM** : 1. Anstie (Yam), 2. Hymas (Hon), 3. Di Francesco (HVA)
- ▶ **SAN DIEGO** : 1. Deegan (Yam), 2. McAdoo (Kaw), 3. Mosiman (Yam)
- ▶ **ANAHEIM #2** : 1. Deegan, 2. Mosiman, 3. Di Francesco
- ▶ **HOUSTON** : 1. Deegan, 2. Kitchen (Kaw), 3. McAdoo
- ▶ **GLENDALE** : 1. Deegan, 2. Kitchen, 3. McAdoo
- ▶ **SEATTLE** : 1. Deegan, 2. Kitchen, 3. Anstie

Daytona, son cas a pris une autre tournure. Après l'annonce de son forfait pour la course floridienne, sans que les raisons ne soient précisées, El Hombre s'est retrouvé au cœur d'un "bad buzz". Quinze ans après l'affaire James Stewart et son passage par la case police pour avoir utilisé un feu gyrophare sur l'autoroute et tenté de semer une patrouille, c'est un autre fait divers qui a éclaboussé le SX US. Arrêté en décembre 2025 pour «violences conjugales», l'affaire est sortie début mars et les remous pourraient mettre un terme à la carrière du nouveau teammate de Roczen. À 33 ans, El Hombre a pris la décision en accord avec son team de se mettre en retrait de la compétition pour se concentrer sur sa famille, réparer les pots cassés si on peut dire. Si l'affaire a été classée sans suite pas la police, que la femme de l'Américain a retiré sa plainte, la situation reste trouble. Comme l'an passé quand il avait stoppé sa saison après la course de Birmingham, des problèmes de santé sont également évoqués. Bref, pour des raisons bien différentes, ce



n'est pas la joie pour les anciens champions SX que sont Sexton (2023) et Anderson (2018).

Un duel Lawrence/Tomac ?

Pour reparler de sport, comment ne pas mettre en avant les performances d'Hunter Lawrence ! Début janvier, tout le monde parlait d'une bagarre pour le titre qui allait probablement opposer Webb, Sexton, Tomac et Roczen. Personne n'imaginait qu'Hunter Lawrence se mêle à la bagarre. Peut-être libéré par l'absence de son frère, l'aîné de la famille est transfiguré en SX, à l'image de ses performances l'an passé en Promotocross, SMX et aux Nations. Avant d'entamer sa troisième campagne chez les gros bras, HL96 ne comptait que dix-neuf finales 450 à son actif avec un maigre bilan de deux

podiums décrochés en 2024. Blessé à l'épaule l'an passé après quatre rounds, l'Australien avait manqué quasiment tout le championnat. 2026 est l'année de son explosion. En tête du championnat après Daytona, l'officiel Honda US a prouvé qu'il avait la carrure d'un champion potentiel. Avec deux quatrièmes places, cinq secondes et un premier succès arraché du côté d'Arlington en huit finales, Lawrence ne peut plus se cacher. Excellent starter, capable de mettre de l'intensité quand il le faut, redoutable physiquement en fin de course, le protégé de Johnny O'Mara a les cartes en main pour aller au bout. Le chemin est encore long, il va encore se passer plein de choses d'ici l'ultime round de Salt Lake City, mais l'histoire est peut-être en marche pour la famille Lawrence.... Une dernière remarque

qui prévaut aussi pour Tomac ! Déchaîné au guidon de sa KTM factory, vainqueur de quatre finales sur huit, dont un huitième succès historique à Daytona, ET3 est au sommet de son art. À trente-trois ans, Eli peut rêver d'une troisième couronne, ce qui ferait de lui le plus vieux champion 450 de l'histoire. Après ses couronnes 2020 et 2022, ses blessures en 2023/24/25, la performance serait historique. Le pilote du Colorado deviendrait aussi le premier rider à remporter le titre avec trois 450 4T différentes (KX, YZ-F, SX-F) ! À l'affût derrière les deux hommes, on retrouve un autre duo mythique : Ken Roczen et Cooper Webb. Juste un ton en-dessous de leur deux rivaux, le pilote Suz et le tenant du titre étaient très loin d'avoir abdicé au sortir du plan floridien. **MV**

Vainqueur d'une épreuve mais hors du podium trop régulièrement avant de se blesser, Chase Sexton n'a pas donné le coup de boost escompté à Kawasaki.

« CHASE SEXTON PEUT DÉJÀ ÊTRE CONSIDÉRÉ COMME LE FLOP DE CETTE SAISON SX 2026 ! »

ILS FONT BOUGER LA MOTO VERTE...



ANTOINE MÉO DUCATI PROJET DESMO 450 MX

Quintuple champion du monde d'Enduro après une belle carrière en Mondial de cross, brillant sur le Dakar puis au Touquet, Antoine Méo donne un sacré élan au projet Ducati en tout-terrain. Engagé pour développer et faire naître la nouvelle Desmo 450, le Français a vu ses prérogatives évoluer au fil du temps. Sacré «booster» le Tonio !

Tous les fans de TT connaissent Antoine Méo, 41 ans depuis le 29 août dernier. Ancien pilote officiel Kawasaki De Groot en Mondial de cross, sur le podium du MXDN 2004 à Lierop en compagnie de Seb Pourcel et Mickaël Pichon, le Sudiste a construit sa légende en migrant vers le championnat du monde d'Enduro. Au guidon de sa KTM officielle, il s'offre cinq couronnes mondiales entre 2010 et 2015 avant de se lancer dans le monde des rallyes-raids. Après sa carrière de pilote, Méo laisse la moto de côté sans jamais arrêter de pratiquer pour s'investir à fond dans sa seconde passion, l'agriculture. Il y a quatre ans, notre homme reçoit un coup de téléphone qui le fait replonger dans l'univers du tout-terrain : « Quand j'étais chez HVA en enduro, je bossais avec deux ingénieurs que Ducati a recruté au début du projet Desmo 450 : Davide Perni et Pierluigi Zampieri qui dirige le service R&D. Ce sont eux qui ont soumis l'idée que je collabore à cette nouvelle aventure. Quand je suis arrivé en Italie, je devais bosser sur la nouvelle Desert X. Après avoir signé la clause de confidentialité, ils m'ont dévoilé le projet MX.

L'équipe m'a alors montré le premier proto à l'usine. Je me suis lancé dans l'aventure et nous sommes partis dans une direction complètement opposée. Ils m'ont donné une feuille blanche en me disant à toi de jouer, pense la moto de tes rêves. Ce feeling pour le développement des machines, je l'ai eu à l'époque de Kawa De Groot. J'étais le seul à rouler avec la 250 KX équipée d'un amorti sous le cadre. Chez Ducati, c'est quand même un autre step car il fallait penser une machine amenée à se retrouver chez les concessionnaires. » Très impliqué dans son nouveau rôle, Méo s'implique corps et âme, participe à de nombreuses réunions de travail et ne lâche jamais le morceau pour réussir à imposer ses choix techniques et sa vision : « Au départ, l'usine voulait bosser avec Öhlins puis Kayaba pour les suspensions. J'ai mis mon veto et poussé à bloc pour que l'on travaille avec Showa. J'ai aussi insisté pour que le moteur soit équipé d'un corps d'injection Mikuni avec une injection Keihin. Finalement, quelques mois plus tard, l'usine a trouvé un accord avec ces marques. Même chose pour les freins. J'ai insisté pour que l'on parte sur des éléments Brembo plutôt que du Nissin. Quand tu as des arguments, l'usine est à l'écoute. » Engagé pour mettre au point la Desmo d'origine, Antoine bosse également depuis quelques mois sur la version qu'utiliseront les pilotes du team Wilvo cette année en MXGP : « Je roule

toutes les semaines avec Seewer, Vlaanderen et Bonacorsi. Du coup, j'ai ressenti pas mal de choses et on s'est mis au boulot tous ensemble pour trouver des axes d'améliorations. Au début, ils ne voulaient pas trop avoir un test rider dans les pattes. Au fil du temps, ils se sont ouverts et nous partageons pas mal d'informations. Les pilotes me font confiance car quand je teste avec eux, je roule vite et mes analyses sont souvent justes. » Il y a quelques semaines, le Français a aussi fait le buzz lors de la cinquantième édition du Touquet. Après être parti quatre minutes en retard à la suite d'un problème de batterie, il s'est offert une remontada impensable pour finalement échouer à la 21^e place : « Le Touquet, c'était fou ! Ça ne s'est pas passé comme prévu. Mais finalement, on a beaucoup parlé de la Ducati. Il y a eu le problème du départ et ensuite, après 1H40 de course, j'ai tapé un autre pilote et je n'avais plus de frein arrière. Sur la fin, j'ai aussi connu des petits soucis avec mon amortisseur. Bref, ça n'a pas été facile. Je voulais revenir sur cette course mythique avec Ducati, leur montrer que ça pouvait être

intéressant pour la 450 Desmo de rouler dans le sable. Vu que je me suis occupé de la moto de MXGP, je n'ai pas vraiment pu me préparer comme je le voulais. Malgré tout, nous y sommes allés pour récolter des informations. Ce projet sable me tenait à cœur. J'ai roulé sur le Mondial de Bibionne, je devais aussi faire Grayan mais la course s'est arrêtée vite après l'accident tragique de Raphaël Cholet. Au Touquet, j'ai profité de la course pour tester un kit suspensions que nous allons mettre en vente pour les clients qui veulent rouler dans le sable avec la Desmo 450. Chez Ducati, ils ne connaissaient pas vraiment Le Touquet car c'est une course française avant tout. En se déplaçant sur place, ils ont compris l'engouement que générait l'épreuve et que commercialement, il y a des choses à faire dans le sable. Quand tu arrives



sur un nouveau marché comme celui-ci, il faut pouvoir adapter ta moto, proposer des choses à tes clients. Rien n'est encore validé pour les mois à venir, on a beaucoup de boulot avec les motos de série, le team MXGP, l'arrivée de Ducati en SX US, mais le sable reste une discipline intéressante pour la marque. » Aujourd'hui, Antoine est un homme heureux, épanoui dans sa reconversion tout en restant un éternel insatisfait lancé dans une quête permanente de progression. Son but est clair, toujours trouver des solutions pour faire évoluer techniquement la Ducati 450 Desmo afin qu'elle devienne la référence de sa catégorie. **MV**

« CE FEELING POUR LE DÉVELOPPEMENT DES MACHINES, JE L'AI EU ASSEZ TÔT ! »

300 SE FACTORY CHAMPIONNE DU MONDE 2025

ENDURO 3



L'ARME
ABSOLUE!



ANTOINE
MAGAIN

2

HAMISH
MACDONALD

1

JULIEN
ROUSSALY

PLAY WITH
GRAVITY

* JOUER AVEC LA GRAVITÉ



SHERCO

SHERCO.COM f @ y

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

Thibault BENISTANT
Team HONDA SR

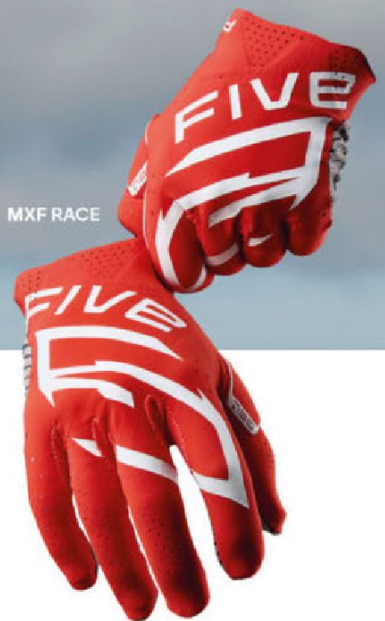
YOUR FUTURE IS IN YOUR HANDS*



EN SAVOIR PLUS



MXF RACE



En motocross, chaque détail compte pour "performer" et prendre un maximum de plaisir au guidon. Les gants FIVE MXF RACE et leur paume Nanofront procurent une précision de pilotage sans équivalent et contribuent à de meilleures sensations, du départ au drapeau à damiers. Pilote pro en MXGP ou pilote amateur, ton avenir est entre tes mains. Confie-les au spécialiste du gant.



FIVE-GLOVES.COM

FIVE



mmoverte

Jacky Vimond

*m*o*verte*

Sébastien Tortelli

