

MOTO SPORT SUISSE

Voyage aux USA: Idaho +++ Les Vespa-folies de Moutier



TRACER 9 GT+
Vaisseau amiral du voyage & porteuse de technologie Yamaha

Yamaha
MT-09 SP

Kawasaki
Z900 SE

KTM
990 Duke

Honda
CB1000 Hornet SP

Ducati
Streetfighter V2 S



NOBLE MILIEU



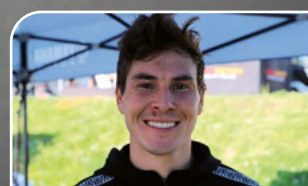
LOVE RIDE 33
La virée motarde des cœurs

KTM GS 250 1975
Un youngtimer qui en jette (encore)



PODIUM MXGP
Progression et un 3^e rang à Ernée (F) pour Jeremy Seewer

AMA PRO MX 450
Valentin Guillod réalise son rêve et mise sur le motocross US





**BMW
MOTORRAD**

OFFRES ANNIVERSAIRE



PROFITE DE NOTRE CADEAU ANNIVERSAIRE

Le BMW Group Switzerland a 50 ans, mais le cadeau est pour toi.
Et quel cadeau! Les cinq modèles BMW F t'attendent dès maintenant en
concession BMW Motorrad avec un leasing au taux incroyable de 0.9%.



En profiter
maintenant

MAKE LIFE A RIDE

50
YEARS

BMW GROUP
SWITZERLAND

44

L'Etat de l'Idaho, au nord-ouest des Etats-Unis, abrite non seulement le grandiose parc national de Yellowstone, mais attire également les visiteurs avec une nature impressionnante et des sites passionnants.



28

La Voge 625 DSX ne coûte que 7 390 frs et est pourtant dotée d'une suspension entièrement réglable, d'une connectivité, d'un éclairage LED, d'une caméra HD, etc., et le modèle chinois surprend également par sa dynamique de conduite.



38

En Harley-Davidson dans le sud de la France avec l'auteur-compositeur-interprète suisse Bastian Baker.

32

Avec beaucoup d'amour et de passion, cette KTM deux-temps des années 70 a reçu une nouvelle vie.



Actus

- 04 — Don du sang des motards au Glautenberg
- 06 — KTM est sauvé

Tests & Technique

- 08 — Yamaha Tracer 9 GT+: vaisseau amiral du voyage de Yamaha
- 12 — Comparatif Ducati Streetfighter V2 S, Honda CB1000 Hornet SP, Kawasaki Z900 SE et Yamaha MT-09 SP: noble milieu
- 28 — Voge 625 DSX: voyager frugal
- 32 — Youngtimer KTM 250: le charme craquant de 1975

Vie Locale

- 34 — Biker's Beach Delémont
- 36 — McLaren contre Yamaha à Courtedoux
- 37 — Agenda

Zoom

- 38 — Sortie et interview avec Bastian Baker
- 40 — Festival Amicale Vespa Moutier
- 42 — A la Love Ride Switzerland avec Luana

Bon Vent

- 44 — Paysages somptueux et highways déserts dans l'Idaho aux Etats-Unis d'Amérique

Compétition

- 52 — CS Supermoto Ambri
- 54 — CM Superbike Most
- 58 — MXGP Teutschental (D) et Kegums (LT)
- 60 — Brèves

Ligne d'arrivée

- 62 — Prochainement
- 62 — Regard critique
- 63 — Perles de nos archives
- 63 — Impressum

ÉDITORIAL



L'ENGAGEMENT DE BAJAJ SAUVE KTM

KTM est considéré comme sauvé car le géant indien de la mobilité Bajaj – partenaire de KTM depuis de nombreuses années et fabricant également de modèles jusqu'à 390 cm³ inclus – a injecté les 600 millions d'euros nécessaires au remboursement des dettes de KTM (voir p. 6). Mais KTM est-il vraiment à l'abri, ou plutôt sauvé ? Je le pense ! Car l'engagement important de Bajaj – les Indiens avaient déjà versé une tranche de 200 millions d'euros avant de transférer les 600 millions – créera une grande confiance. Par conséquent, je m'attends à ce que les fournisseurs, par exemple, se montrent plus conciliants et livrent à nouveau leurs marchandises contre facture plutôt que par simple paiement anticipé. De plus, l'« engagement » de Bajaj devrait ouvrir les portes des prêts bancaires à KTM. Si les 200 millions restants après remboursement de la dette contribueront à financer le redémarrage, des financements supplémentaires seront nécessaires à moyen terme.

D'ici mai 2026, sous réserve d'objections antitrust, toutes les actions de la société mère Pierer Bajaj AG seront transférées à Bajaj. L'entreprise indienne prendra ainsi indirectement le contrôle total de Pierer Mobility AG (avec 75 % des actions ; les 25 % restants sont dispersées en petites parts), qui comprend également KTM AG. Autrement dit, KTM est désormais indien. Stefan Pierer devra certainement céder les rênes de KTM. C'est émotionnellement difficile, car c'est lui qui a propulsé KTM sur la scène mondiale. Cependant, pour l'avenir de KTM, la démission de Pierer est certainement la bonne décision.

— DANIELE CARROZZA, RÉDACTEUR EN CHEF
DANIELE.CARROZZA@GALLEDIA.CH



© Samuel Bütler

«Ride for Life» sur le Glauenberg

42^e don de sang des motards les 28/29 juin avec essais moto — temps d'été, temps des vacances – mais aussi la période où les stocks de sang se raréfient. Le dernier week-end de juin (28/29 juin) la communauté motarde démontre combien il est facile d'aider: avec une sortie sur le Glauenberg OW, une bonne action – et un signe fort de cohésion. Le don du sang des motards du Glauenberg en est à sa 42^e édition. Les passionnés de moto se réunissent au Berghotel Langis pour un événement solidaire dans un cadre alpin exceptionnel. Sous le slogan « Ride for Life », ils donnent leur sang pour traverser cette période estivale difficile. L'objectif de la collecte de sang des motards 2025 est d'attirer plus de 1000 visiteurs venus de toute la Suisse et plus de 500 dons de sang. Après le don, une saucisse épicée ou des frites sont offertes en guise de merci, et les nouveaux donateurs recevront un cadeau surprise. Un programme varié attend aussi les motards, avec notamment des essais des derniers modèles de motos de marques comme BMW et Suzuki, ainsi que divers stands proposant des accessoires, des offres de circuits et des vêtements. Les dons sont ouverts à toutes les personnes en bonne santé, âgées de 18 ans et plus, pesant au moins 50 kg et n'ayant pas plus de 60 ans au moment du premier don. Les personnes en bonne santé peuvent reprendre la route après une pause de 30 minutes. Informations détaillées disponibles sur: ichspendeblut.ch — DH

Liberté pour toutes les marques

Andermatt Freedom Ride — Du 11 au 13 juillet, le village alpin d'Andermatt accueillera à nouveau un événement entièrement repensé, ouvert à tous, axé sur la conduite, l'expérience et la convivialité, au cœur des Alpes suisses, à plus de 1400 m d'altitude. Contrairement à de nombreux événements Harley-Davidson classiques, ce concept innovant s'adresse délibérément à tous les passionnés de moto, quels que soient leur marque et leur style de conduite. Ce qui a débuté en 2024 comme initiative communautaire évolue peu à peu vers un événement indépendant et ouvert, alliant des éléments éprouvés à des idées nouvelles. L'esprit de partage est au cœur du programme: que vous soyez motard de route, de tout-terrain, en groupe ou en solo, le programme propose des expériences pour une grande variété de styles de conduite et d'intérêts. Un élément central sera la traversée des cols alpins les plus spectaculaires de Suisse centrale, notamment le Susten, le Grimsel, la Furka, le Gothard et l'Oberalp... andermttfreedomride.ch — DH



LE CONSEIL DU TCS

DANS CETTE RUBRIQUE, LE TCS FOURNIT DE PRÉCIEUX CONSEILS AUX MOTARDS ET MOTARDES

«Voyager sur le siège arrière?»

La perspective du passager — Avez-vous déjà eu l'occasion, plein d'attente voire d'enthousiasme, d'inviter une personne à vous accompagner pour un tour à moto, pour finalement récolter une fin de non recevoir certes polie, mais pour le moins décevante? Même si les conditions météorologiques, l'itinéraire et vos compétences de pilotage sont indiscutables. Un simple non catégorique et sans explication? Avant, je prenais ce genre de choses personnellement. Maintenant, non seulement je l'accepte, mais je comprends même les motivations. Bien sûr, nous partons du principe que nous contrôlons toujours la situation. Et avec un passager, nous roulons automatiquement plus prudemment et plus lentement. Nous nous efforçons également de changer de vitesse plus en douceur, de freiner plus doucement et de nous arrêter sans à-coups à la fin. Nous le répétons sans cesse, bien sûr. Mais ce que l'on oublie complètement, c'est qu'un passager est entièrement à notre merci, nous les motards. Non seulement il est assis derrière nous, impuissant, immobile au maximum et censé suivre nos mouvements, mais le casque du pilote restreint et obscurcit sa vision. Souvent, il est exposé à des angles d'inclinaison et à des vitesses qui lui donnent le vertige rien qu'en y regardant. Ce faisant, il pourrait remarquer que le conducteur a mal évalué sa vitesse dans le virage, qu'il a planifié le dépassement avec trop d'optimisme ou qu'il a repéré le



Adrian Suter
Responsable formation et
développement
TCS Training & Events



Pour s'amuser à deux, il faut une confiance l'un pour l'autre, mais aussi une compréhension mutuelle et de la physique de la moto.

conducteur prioritaire bien plus tard que lui. Toujours conscient qu'en tant que passager, il est condamné à l'inactivité et est exposé au danger imminent d'une chute ou d'un accident, qu'il vit de son propre point de vue – pour le dire crûment : face à la mort. Bien sûr, il ne faut pas toujours s'attendre au pire, mais soyons honnêtes, nous y pensons bien trop rarement. Alors, soyons compréhensifs si nous n'obtenons pas un consentement la première fois que nous formulons telle invitation. Peut-être pourra-t-on marquer des points avec d'autres attributs...

NEXT STOP: ADVENTURE

V-STRIM 1050 DE

DE CHF 15 195.- / CHF 165.- PAR MOIS

Plus
d'informations:



Dès aujourd'hui chez votre concessionnaire Suzuki

Conditions de leasing: Durée 24 mois, 4 000 km par an, taux d'intérêt annuel effectif de 2.9%. Assurance tous risques obligatoire, acompte spécial: 25% du prix de vente net. Le taux d'intérêt du leasing dépend de la durée (La date du contrat d'achat jusqu'au 30.6.2025 fait foi). Votre revendeur spécialisé officiel Suzuki se fera un plaisir de vous soumettre une offre de leasing individuelle adaptée à vos besoins pour la Suzuki de votre choix. Notre partenaire de leasing est MultiLease AG. Tous les prix indiqués sont des recommandations sans engagement, TVA comprise. Tout octroi de crédit est interdit dès lors qu'il entraîne un surendettement du consommateur.



KTM est sauvé – Mattighofen demeure la base

Bajaj accorde un prêt — Peu avant la date limite de publication, nous avons reçu des nouvelles encourageantes concernant l'avenir assuré de KTM. Gottfried Neumeister, PDG de KTM AG (photo), a déclaré : « Aujourd'hui, nous avons l'opportunité de poursuivre l'histoire de KTM. Avec notre partenaire de longue date Bajaj, nous avons pu élaborer une stratégie qui nous permettra de lever 600 millions d'euros supplémentaires pour notre



© KTM AG/Emanuel Tschann

nouveau départ, en plus des 200 millions d'euros déjà disponibles. Les sites existants, notamment notre usine principale de Mattighofen/Munderfing, restent le fondement de notre réussite future. Cela signifie que nous resterons un employeur important pour toute la région. Face à cette nouvelle opportunité, nous, chez KTM, ressentons une profonde gratitude et une profonde humilité envers tous ceux qui, au sein et en dehors du groupe, ont contribué à la rendre possible.

Je tiens également à exprimer ma gratitude à Stefan Pierer au nom de tous ceux qui nous ont accompagnés tout au long de notre parcours. Il a posé les bases de l'une des marques de moto les plus connues au monde, forte d'une communauté unique. »

Ce qui s'est passé en détail : Comme annoncé, les créanciers de KTM AG, KTM Components GmbH et KTM Forschungs & Entwicklungs GmbH (recherche & développement Sàrl) ont convenu le 25 février 2025 d'une quote-part de plan de restructuration de 30 %, payable avant le 23 mai 2025. Le montant total et final nécessaire pour financer la quote-part dans le cadre des trois plans de restructuration s'élevait finalement à 525 millions d'euros.

Bajaj Auto International Holdings B.V. fournira les fonds nécessaires à la pérennité de KTM en finançant le paiement des quotes-parts aux créanciers dans le cadre de sa restructuration. A cette fin, un prêt de 450 millions d'euros sera accordé à KTM AG. Un montant supplémentaire de 150 millions d'euros sera accordé à Pierer Mobility AG, qui versera le solde nécessaire au paiement des quotes-parts aux sociétés KTM.

Stefan Pierer quittera le conseil d'administration de Pierer Mobility AG après l'achèvement du processus de restructuration en juin 2025. Le conseil de surveillance nomme Verena Schneglbauer-Grossmann, qui travaille dans le groupe depuis novembre 2015, comme nouveau membre du conseil d'administration de Pierer Mobility AG, soutenant ainsi le PDG Gottfried Neumeister. *ktm.com* — DH



Vivre la passion de la moto

MoHo – Schönauer Hof — Depuis plus d'un quart de siècle, le Schönauer Hof, dans la vallée tyrolienne de Lechtal (A), est un lieu dédié à la passion de la moto. Elke et Kai vivent leur passion cœur et âme et la partagent chaque jour avec leurs hôtes. Des rencontres quotidiennes entre motards aux visites guidées et aux conseils personnalisés : ici à Bach, ils proposent des vacances à moto authentiques, personnalisées et simples..

L'hôtel de Bach, dans la vallée de Lechtal, est l'un des hôtels motards les plus réputés du MoHo et a été élu « Hôtel motard le plus populaire des Alpes » par les lecteurs du magazine « Motorrad », et pas sans raison. Idéalement situé au cœur de la région touristique de Lechtal-Hahntennjoch, il permet d'explorer plus de 50 cols alpins et cinq pays, dont des sommets comme le Stilschjoch, le Timmelsjoch, la Silvretta et le col de l'Albula, dans le canton des Grisons. 25 ans d'existence et toujours aussi performant, le Schönauer Hof demeure l'adresse idéale pour tous ceux qui recherchent la passion de la moto, alliant qualité, expertise et hospitalité chaleureuse. Retrouvez toutes les informations sur l'expérience moto tyrolienne sous *moho.info* ou directement auprès de *bike-tours.at* — ADVERTORIAL



Râcler sans drame

Wunderlich — Les experts en accessoires de Wunderlich soulignent que le capteur de niveau d'huile critique des BMW R1300GS et GS Adventure, qui dépasse du carter d'huile, est vulnérable aux dommages en conduite tout-terrain. Le sabot moteur standard peut se plier et s'appuyer sur le capteur de niveau d'huile. Le capteur en plastique n'est pas conçu pour résister aux forces susceptibles de se produire. En cas de rupture, de l'huile moteur pourrait s'échapper. Le sabot moteur Wunderlich garantit que les forces n'impactent pas le capteur, mais sont redirigées directement du sabot moteur vers le carter d'huile, sur une surface aussi large que possible. Il crée un espace de protection pour le capteur, le protégeant ainsi de toute force.

wunderlich.de — DH

L'AVENTURE T'ATTEND.

2025 HARLEY-DAVIDSON® PAN AMERICA™ 1250 ST



Next level adventure touring.

Fais de la route ton terrain de jeu.



TESTRIDE TODAY



Yamaha Tracer 9 GT+

VOYAGER PLUS MALIN

Yamaha a invité en Slovénie pour le premier essai de la Tracer 9 GT+ de 2025. Elle est la première moto de série à être équipée de phares Matrix LED, de la nouvelle boîte de vitesses Y-AMT, d'un régulateur de distance, d'un châssis électrique, et bien plus encore !

— Texte : Dimitri Hüppi — Photos : Yamaha



La toute nouvelle Yamaha Tracer 9 GT+ de l'année modèle 2025 est disponible dès maintenant chez les concessionnaires suisses à partir de Fr. 18 990. Nous avons récemment pu la conduire pour la première fois lors d'une virée de plus de 300 km. Précisons d'emblée que nous n'avons pas pu tester les nouveaux phares matriciels LED, que l'on ne connaissait jusqu'à présent que sur les voitures haut de gamme et que la Tracer 9 GT+ est désormais la toute première moto à recevoir en série. En effet, malgré cette longue randonnée, nous sommes rentrés à notre hôtel à Bled, en Slovénie, avant le crépuscule. Mais nous mettrons à l'épreuve les phares, qui sont censés apporter plus de lumière dans l'obscurité que n'importe quel autre phare de moto jusqu'à présent, car ils éclairent non seulement les virages (éclairage de virage), mais aussi les véhicules qui précèdent et ceux qui circulent en sens inverse, lors du premier test de la machine sur nos routes.

Y-AMT

D'autres raffinements techniques de la GT+, qui dispose déjà d'une IMU à 6 axes, sont entre autres le châssis semi-actif E de KYB sensible à l'inclinaison, le système de freinage combiné comprenant l'ABS en virage et l'assistance au freinage ainsi que le Y-AMT. Y-AMT signifie Yamaha Automated Manual Transmission (transmission manuelle automatisée de Yamaha). Cette nouvelle boîte de vitesses, qui peut être soit manuelle (via un interrupteur à bascule sur la poignée gauche du guidon), soit entièrement automatique, nous a déjà convaincus sur la MT-09, où elle a fait ses débuts, et sur la MT-07. Il convient désormais tout aussi bien, si ce n'est mieux, à la Tracer 9 GT+.

D'autant plus que les deux modes automatiques conviennent parfaitement au tourisme décontracté comme au tourisme sportif. Le mode «D» passe au rapport supérieur le plus tôt possible, le mode «D+» maintient les régimes plus élevés et la Tracer tient donc toujours un rapport inférieur sur la route. La nouvelle Tracer est alimentée par le fameux trois-cylindres en ligne CP3 (889 cm³), qui répond désormais aux normes d'émissions Euro5+. 119 ch et 93 Nm assurent une propulsion suffisamment solide, même avec un poids de 232 kg en ordre de marche. Le moteur réagit toujours finement aux commandes d'accélération dans les différents modes (Sport, Street, Rain, ainsi que 2 modes réglables individuellement). Le contrôle de traction, sensible à l'inclinaison, se montre tout aussi discret. Un petit défaut, à mon avis, est que le mode de conduite «Street» est toujours présélec-

Les valises latérales font partie intégrante du pack sport-tourisme: elles sont de série sur les Tracer 9 GT et GT+. Lors de notre essai, leurs 30 litres chacune se sont révélés spacieux et faciles à utiliser. Une LED lumineuse sur chaque valise vous permet de trouver facilement ce que vous cherchez, même la nuit ou dans les garages souterrains peu éclairés, sans avoir à manipuler la lampe de poche de votre portable.

Idem pour les interrupteurs et boutons rétroéclairés sur le guidon.

La nouvelle face avant des phares à LED est marquante.

Les étriers de frein à quatre pistons d'Ad-vics freinent de manière bien dosée et avec suffisamment de mordant.



tionné lors du passage de l'un des modes automatiques au mode manuel de la boîte de vitesses. Et ce, même si l'on est passé auparavant du mode «Sport» au mode automatique. Je souhaiterais qu'une mise à jour soit effectuée dans un avenir proche, car il faut toujours zapper entre les modes suivants et fermer les gaz pour passer d'un mode à l'autre.

Plus souple qu'un quickshifter

Comme sur les autres modèles, l'Y-AMT assure des manœuvres de changement de vitesse plus rapides (1/10^e de seconde) qu'avec un quickshifter conventionnel. Les changements de vitesse s'effectuent toujours avec précision et en douceur. Pour simplifier, le Y-AMT n'ajoute que deux moteurs électriques, l'un pour l'embrayage, l'autre pour la boîte de vitesses, ce qui ne représente qu'un poids supplémentaire de 2,8 kg. La largeur de construction du moteur ne change pas. A propos de l'embrayage : le démarrage se fait lui aussi toujours avec une souplesse et une sensibilité absolues, ce qui est essentiel pour les manœuvres. Ici, un autre avantage est que l'angle de braquage a été légèrement augmenté, passant de 32 à 35 degrés.

La puissance est toujours transmise à la roue arrière par une chaîne, mais la GT+ est désormais équipée d'une chaîne DID avec un revêtement DLC sur les rouleaux. DLC signifie Diamond-Like Carbon (couche de carbone semblable à du diamant). Ce revêtement doit notamment assurer une résistance plus faible et ainsi augmenter la durabilité de la chaîne et réduire le besoin de réglage. Même les manœuvres sont censées être plus faciles.





Dans les rétroviseurs, un symbole orange indique l'approche d'un véhicule dans l'angle mort par l'arrière.

La commande du régulateur de vitesse et du menu via le joystick à 5 voies est confortable.

La GT+ dispose d'un système Keyless à verrouillage centralisé du bouchon de réservoir et des valises latérales. Il n'est donc plus nécessaire de prendre la radiocommande en main, sauf pour changer la pile.

L'écran TFT 7" offre comme auparavant une solution de navigation conjointe à l'appli Garmin Motorize à installer sur le téléphone portable. L'appli est désormais gratuite sur la GT et la GT+. Si vous le souhaitez, l'écran affiche l'itinéraire sous forme de grande carte.

Il y a maintenant un compartiment séparé pour le portable avec un port de charge sur le côté droit du boîtier.

Châssis semi-actif

Sur notre route, avec des détours par l'Autriche et l'Italie, nous avons traversé plusieurs vallées pleines d'élan et franchi plusieurs cols. Pour ma part, c'est le préréglage le plus ferme de la suspension électronique adaptative (A-1) qui me convenait le mieux pour une conduite vraiment sportive (mode manuel de la boîte de vitesses et mode «Sport»). L'amortissement est le plus direct, ce qui signifie un peu moins de confort, mais la Tracer 9 GT+ est clairement la plus stable dans sa trajectoire. C'est aussi là que le retour d'information de l'avant et de l'arrière est le plus clair. Dans l'ensemble, elle se déplaçait avec beaucoup d'agilité dans les angles serrés, sans manquer de stabilité dans les rayons plus larges ou dans les lignes droites rapides.

Dans chacun des deux modes automatiques de la boîte Y-AMT, le réglage de châssis A-2, légèrement plus souple, est préréglé. On profite ici d'un plus grand confort, mais les irrégularités rapides provoquent aussi clairement plus d'agitation dans le châssis. Le menu permet toutefois de régler individuellement divers paramètres.

La nouvelle Tracer 9 GT+ marque aussi des points avec ses freins. Le modèle précédent, lancé

en 2023, disposait déjà d'un système de freinage combiné assisté par radar, mais celui-ci a encore été sensiblement amélioré. Lors de notre essai, qui comprenait de magnifiques routes de montagne, mais aussi quelques tronçons d'autoroute, des traversées de villes et de grandes routes de campagne, toutes sortes de manœuvres de freinage se sont produites. Top : les freins fonctionnent impeccablement, en particulier en ce qui concerne l'efficacité du freinage et le dosage, il n'y a rien à redire. En outre, l'assistance électronique était à peine perceptible lorsqu'on actionnait soi-même les deux freins. En effet, le système ne se contente pas d'augmenter la pression de freinage lorsqu'il détecte qu'une collision potentielle peut être évitée, il active également le frein arrière ou avant si le conducteur ne l'a pas encore fait. Il est toutefois important de noter que le système n'est pas un système de freinage d'urgence qui pourrait freiner la moto de manière autonome ou même l'immobiliser. Il ne fait qu'assister le conducteur.

Il existe toutefois une situation dans laquelle la Tracer 9 GT+ freine effectivement elle-même : lorsque le régulateur de vitesse adaptatif (qui fonctionne à partir de 30 km/h) est activé. En 2023, la Tracer 9 GT+ a d'ailleurs été la première moto d'un



FICHE TECHNIQUE

Yamaha Tracer 9 GT+

Moteur	Tricylindre en ligne quadrisoupape liquide DACT
Cylindrée (alésage x course)	889 cm ³ (78 x 62,1 mm)
Transmission	Y-AMT, 6 vitesses – manuel (basculeur) ou automatique
Puissance / compression	119 ch (87,5 kW) à 10 000 tr/min / 11,5:1
Couple	93 Nm à 7000 tr/min
Cadre	Cadre pont Deltabox alu
Suspension avant	Fourche inversée (adaptative, réglable électriquement)
Suspension arrière	Bras oscillant bilatéral alu, amort. central. (adapt. électr.)
Débattement (avant / arrière)	130 / 131 mm
Freins avant	2 x 298 mm, étriers 4 pistons (à monte radiale)
Frein arrière	267 mm, étrier monopiston
Pneus avant et arrière	120/70-17 et 180/55-17
Empattement / hauteur de selle	1500 mm / 845/860 mm
Angle de chasse / projection	65° / 106 mm
Poids	232 kg en ordre de marche tous pleins faits
Capacité réservoir	19 l
Coloris / disponibilité	Bleu-gris, noir-argent-bleu / disponible
Prix	A partir de Fr. 18 990.–

constructeur japonais à être équipée d'un régulateur de vitesse adaptatif. A mon avis, ce système est particulièrement adapté à la croisière sur l'autoroute ou sur de grandes routes de campagne, lorsque le plaisir ou le fait de se fondre dans la circulation est au premier plan. Si le véhicule qui précède freine, la Tracer fait de même. En mode automatique, les vitesses sont également rétrogradées et remontées si nécessaire.

Assistant d'angle mort et Hill Hold

L'assistant d'angle mort est une nouvelle fonctionnalité de sécurité très cool. Grâce à l'implémentation d'un autre radar à l'arrière, le système détecte un véhicule qui s'approche latéralement par l'arrière. Si c'est le cas, cela est indiqué par un symbole orange sur le côté correspondant du rétroviseur. Lors des arrêts, le Hill Hold Control facilite la vie. Selon le réglage, elle s'active automatiquement lorsque l'on s'arrête en montagne ou en actionnant le levier de frein. Elle reste à chaque fois en service pendant cinq minutes, ce qui est pratique. Il reste encore à optimiser le clignotant à retour automatique, qui continue à clignoter trop longtemps, surtout après les bifurcations.

La Tracer 9 GT+ s'est également transformée en une machine de sport-tourisme adulte en termes d'ergonomie et de protection contre le vent. La hauteur d'assise a certes légèrement augmenté (de 820 à 845 mm), mais la zone de transition entre la selle et le réservoir a été rétrécie, ce qui a entraîné une réduction de la dimension de l'entrejambe. Ainsi, la même bonne accessibilité au sol est garantie et n'a pas posé de problème dans mon cas avec mes 173 cm. Le rembourrage de la selle agrandie a en outre été revu. Elle offre, selon moi, un bon mélange de confort et de fermeté. La selle peut en outre être positionnée 15 mm plus haut sans outil.

Le carénage et le pare-brise revus et testés en soufflerie se sont également avérés bons lors du test. Une simple pression sur un bouton permet

CE QUE J'EN PENSE

DIMITRI HÜPPI

«Un niveau technique supérieur»



Yamaha a encore fait évoluer la Tracer 9 GT+, lancée en 2023, pour la porter à un niveau technique supérieur. Les efforts ont été récompensés, si l'on en croit le premier essai. L'éclairage Matrix-LED représente un véritable atout pour une moto de sport-touring, car il est possible de rouler au crépuscule ou la nuit, surtout en virée. De même, le système de freinage combiné fonctionne désormais de manière à ce que l'on ne remarque pas l'intervention de

l'électronique lors d'une conduite sportive. Dans l'ensemble, je trouve la nouvelle GT+ très réussie. Elle allie sport et tourisme de manière moderne et convient aussi bien aux trajets quotidiens qu'aux longues virées.

d'ajuster la vitre de 10 cm, par exemple pour les vitesses élevées sur autoroute. Le haut du corps bénéficie d'une bonne protection contre le vent; dans mon cas, le vent n'atteint le casque que tout en haut, et ce sans tourbillons gênants. Les mains sont bien protégées par les protège-mains. De plus, le chauffage des poignées apporte un confort supplémentaire. Top : il dispose de 3 niveaux individuels adaptés à la vie quotidienne, mais la plage totale de la puissance de chauffage comprend même 10 niveaux. Un chauffage de siège se trouve – parmi de nombreux autres articles utiles – dans la vaste gamme d'accessoires.

Pour résumer :

La Yamaha Tracer 9 GT+ 2025 offre de nombreux nouveaux atouts, par rapport à sa sœur «GT», mais aussi par rapport à la précédente «GT+». Elle n'est pas bon marché, mais le rapport qualité-prix est bon. La richesse de la technologie s'est avérée pratique et sophistiquée lors de la première longue journée de balade.

On aime

- ⊕ moteur, boîte de vitesses y compris Y-AMT
- ⊕ suspensions pilotées
- ⊕ système de freinage combiné
- ⊕ concept Sport-Touring

On aime moins

- ⊖ interrupteur de clignotant, réinitialisation du clignotant non liée à l'IMU
- ⊖ le mode manuel de la boîte de vitesses démarre toujours en «Street»



Naked bikes haut de gamme de la classe moyenne supérieure

NOBLE MILIEU

La bataille au sein de la classe moyenne supérieure entre dans sa deuxième phase. Cette fois, c'est au tour des variantes de modèles plus sportives de s'affronter.

— Texte : Daniele Carrozza — Photos : Oskar Moyano, Patrick Schiffmann





KTM 990 Duke

Avec la faillite de KTM, la livraison de la variante R est retardée. En ce qui concerne le prix et les performances, la base s'intègre toutefois très bien dans ce scénario de test.

Yamaha MT-09 SP

La grande mise à jour du top-seller a eu lieu l'an passé. La variante SP comprend aussi, entre autres, des freins et composants de châssis de meilleure qualité. Le mélange est-il bon ?

Kawasaki Z900 SE

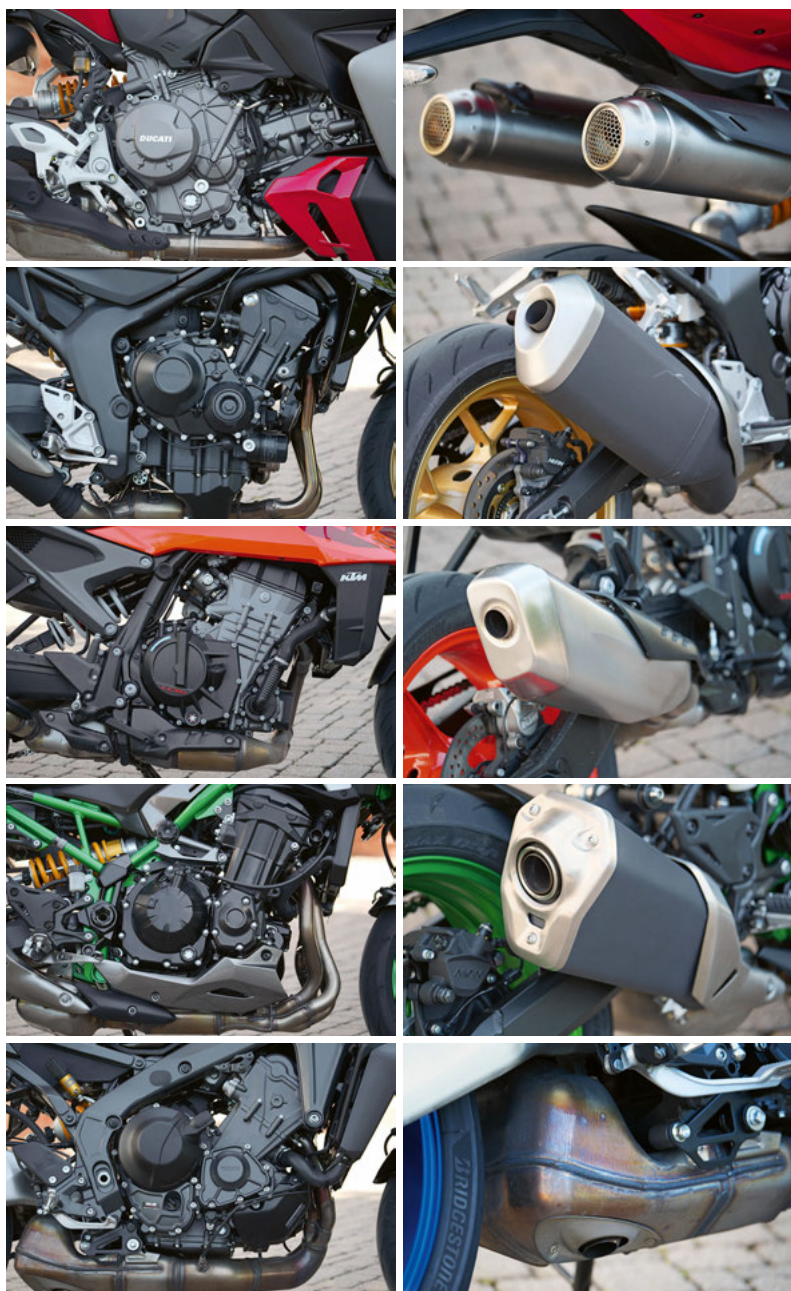
Les Verts ont rafraîchi le best-seller du segment pour 2025 avec des mises à jour savoureuses. Sur le modèle de base, l'effet était énorme. Comment est-il sur la SE ?

Honda CB1000 Hornet SP

Nouvelle création du plus grand constructeur de motos au monde. La Hornet dépasse la concurrence d'une trentaine de ch. Mais cette puissance représente-t-elle vraiment un gain ?

Ducati Streetfighter V2 S

Le nom est connu, mais la moto est une construction entièrement nouvelle. Avec 19 190 frs, la Duc est de loin la plus chère. Le supplément de prix est-il justifié ?



A une exception près, le passage de la version de base à la version supérieure vaut vraiment la peine»

ROGER SPERANDIO

V2, R4, R2 et R3 : chaque candidate offre un caractère unique et distinct, et pas seulement en raison de la construction du moteur.

Seuls les pots d'échappement des européennes ont été intégrés proprement dans le design. Chez les japonaises, beaucoup se tourneront vers l'amortisseur accessoire.

En ce qui concerne les ventes, la classe moyenne naked reste la référence. En catégorie moyenne inférieure, la Yamaha MT-07 se taille la part du lion, tandis qu'un cran plus haut, la Kawasaki Z900 domine les statistiques de vente. Dans le cadre de notre édition d'avril, cette dernière – dont le modèle a été considérablement modifié pour 2025 – a dû se mesurer à sa rivale en termes de ventes, la Yamaha MT-09, tout en repoussant les assauts de la toute nouvelle Honda CB1000 Hornet. Exactement, les piqûres de ce frelon qui joue dans la même ligue en termes de prix, mais qui tire 30 chevaux de plus.

Aujourd'hui, le triumvirat divisé d'Extrême-Orient se présente à nouveau, équipé de composants de meilleure qualité. La Z900 SE (dès Fr. 12 290.-), la MT-09 SP (dès Fr. 13 290.-) et la Hornet SP (dès Fr. 12 990.-) doivent défendre leur territoire contre deux rivaux venues d'Europe : la Ducati Streetfighter V2 S (dès Fr. 19 190.-), encore toute fraîche et nettement plus chère, et la KTM 990 Duke. Le lancement de la version R était prévu pour début 2025, mais la faillite de l'entreprise orange est venue perturber le processus. A ce sujet, une lumière un peu plus claire apparaît

enfin au bout du tunnel à Mattighofen (voir Actus page 4). Comme le modèle de base de la 990 Duke joue désormais dans une ligue comparable à celle de ses concurrentes en termes de performances et, entre-temps, de prix (à partir de Fr. 12 490.-), nous avons décidé de l'intégrer dans ce test. Avant de prendre le guidon et de s'élancer dans les virages des routes locales et des bandes d'asphalte de notre voisin du nord, il convient de jeter un coup d'œil aux principales données de référence.

Quatre concepts de moteurs différents sont aujourd'hui sur la ligne de départ. D'une part, le tout nouveau V2 Ducati de 890 cm³ avec ses 120 ch et son couple de 93,3 Nm. La KTM, qui développe 123 ch et 103 Nm avec ses 947 cm³, utilise également deux pots, mais en ligne. La Yamaha se positionne au milieu avec son trois cylindres en ligne CP3 qui produit 119 ch et 93 Nm à partir de 889 cm³. Et "last but not least", il y a les quatre cylindres en ligne Screamer de Kawasaki et de Honda. Avec 157 ch générés par exactement 1000 cm³ et un couple de 107 Nm, le moteur à seize soupapes de Honda occupe à tous points de vue le haut du pavé. Alors que la Kawasaki (948 cm³), avec



Cinq Naked de classe moyenne supérieure avec quatre concepts de moteur différents. Personne ne peut prétendre que le segment n'offre pas de biodiversité.

ses 124 ch et 97,4 Nm, est très proche de la KTM. Bien sûr, comme nous le verrons, avec un caractère de moteur complètement différent.

Voilà pour les performances. Mais qu'en est-il du poids, lui aussi décisif ? Pour pouvoir répondre à cette question, il faut faire des calculs, car les fabricants n'indiquent pas les poids de manière uniforme. Après correction, la Honda est la plus lourde sur la grille de départ avec 217 kg. Elle est suivie de près par la Kawasaki avec 214 kg. La différence de poids avec la Yamaha (194 kg), la KTM (190 kg) et surtout la Ducati (186 kg) est due en grande partie à la construction en tubes d'acier du cadre de la Hornet et de la Z900. Il est également évident qu'un 4-cylindres en ligne est plus lourd dans l'ensemble qu'un twin ou un triple.

Les caractéristiques électroniques les plus importantes et indispensables du point de vue actuel, comme l'écran TFT, les modes de conduite, le contrôle de traction ou le quickshifter bidirectionnel, sont proposées chez toutes. Sur ce point, il est frappant de constater que la Honda est la seule à rouler sans unité de mesure inertielle (IMU). Leurs systèmes d'assistance ne sont donc pas adaptés à l'inclinaison.

Le plus côté compétence

Qu'il s'agisse de S, SE ou SP, la formule est toujours la même, quel que soit le constructeur, et doit déboucher sur une dynamique de conduite plus sportive grâce à l'implémentation de composants de meilleure qualité. Sur la Streetfighter V2, le «menu S» comprend des suspensions Öhlins entièrement réglables, une batterie Li-Ion, un launch-control et un pit-limiter (différence avec la base : 2500 frs). Chez Honda, pour un supplément de 2000 frs, on obtient un gain de puissance de 5 ch ou 2 Nm de couple, des étriers de freins Stylema monobloc, une finition or sur la fourche SF BP de Showa, par ailleurs identique, un quickshifter bidirectionnel et un amortisseur TTX36 d'Öhlins.

Chez Kawasaki, le supplément de prix de la SE est de 1700 frs. En revanche, elle est équipée de suspensions entièrement réglables avec un amortisseur Öhlins de spécification S46, d'étriers Brembo à quatre pistons à monte radiale et d'une pompe de frein radiale de Nissin. Comme la KTM est le modèle de base, nous passons directement à la Yamaha. Par rapport à la base, moins chère de 2000 frs, la SP offre, en plus d'un schéma de couleurs vraiment réussi et inspiré de la R1M, un mode

piste, des étriers à monte radiale monobloc Stylema, des suspensions entièrement réglables avec un amortisseur Öhlins ainsi qu'un Keyless-Ride.

Les conditions de test

Comme on peut aisément le constater sur les photos, le beau temps était de la partie. En conséquence, nous avons pu nous réjouir de conditions sèches et douces à chaudes dans toute la région. Pour une comparaison idéale, nous avons à nouveau testé les motos sur un circuit normalisé en Forêt-Noire, où chaque pilote a pu tester chaque moto de manière approfondie. A ce propos, outre le noyau dur de l'équipe composé de Tobias, Patrick et Daniele, le rédacteur, nous avons aujourd'hui comme pilotes d'essai invités Beat Gautschi, héros du supermotard et champion de drift, ainsi que Roger Sperandio, qui a lui aussi plusieurs fois fait ses preuves en course.

Ergonomie : deux pôles et le centre

Lors de l'essai d'assise, trois mondes se dégagent rapidement. D'un côté, la Ducati, que l'on tient en équilibre sur la pointe des pieds en raison de la hauteur de selle la plus prononcée de la comparaison (838 mm) pour une taille médiane. De plus, c'est chez l'italienne que l'on est le plus incliné vers l'avant sur le réservoir et que l'on doit aussi supporter le plus de poids sur les poignets. De plus, la cassure du guidon est plutôt faible, ce qui fait que les coudes sortent presque automatiquement. Au final, la Streetfighter V2 S présente donc une ergonomie qui se rapproche le plus de celle d'une supersportive. En conséquence, c'est aussi la seule qui, à la longue, exige un certain tribut en termes de confort – moins l'angle agréable-ment ouvert des genoux. Tant que l'on conduit activement la jolie italienne, il n'y a pas de problème. Mais si l'on est coincé dans le trafic urbain ou si l'on

roule de manière légère sur des étapes de liaison, la «cassure» au niveau des poignets est gênante à la longue.

De l'autre côté du spectre, on trouve la KTM et la Yamaha, l'Orange portant sa tête de direction le plus près possible du pilote. La position du corps est donc très droite – elle rappelle de loin celle d'une supermotard – mais pas démunie de sportivité. On prend place sur la Yamaha pratiquement de la même manière, mais simplement un étage plus bas. Même si les hauteurs de selle sont identiques (825 mm), les mesures de l'arc de l'entrejambe divergent, ce qui s'explique par le fait que le coussin de selle de la Yamaha, par ailleurs assez ferme et s'inclinant un peu défavorablement vers l'avant, est plus étroit vers le réservoir que celui de la KTM. Autre parallèle : tant sur la MT-09 que sur la Duke en particulier, il faut regarder activement vers le bas pour voir l'écran TFT, alors que sur les trois autres motos, il est dans le champ de vision.

La Honda se positionne à mi-chemin entre ces deux pôles, avec la hauteur de selle la plus basse du comparatif (809 mm). La Kawasaki joue dans une ligue comparable, bien qu'elle intègre davantage son pilote en son sein. En effet, c'est sur elle que le réservoir se dresse le plus devant le buste et que l'angle des genoux est ressenti comme étant le plus étroit sur la Verte. Le guidon pourrait (toujours) être un peu plus large à notre goût, ce qui rendrait la maniabilité de la Verte un peu mieux aérienne.

Ce qui a également été remarqué ? Alors que Kawasaki répartit intelligemment le volume de carburant sur la hauteur, le réservoir Honda est construit en largeur selon la tendance «vieille école», de sorte que l'écartement des jambes est relativement généreux et que – pour citer Roger – «cette sensation cool de grosse moto se fait sentir». Beat n'est pas de

Négocier activement des virages sur la route : c'est la discipline que nos Naked maîtrisent le mieux.



Chacune a son caractère propre et unique»

TOBIAS KLOETZLI

Toutes les garnitures de frein fonctionnent au top niveau. La Kawasaki remporte la médaille d'or, tandis que la KTM est critiquée pour son point de pression.

Toutes les suspensions sont entièrement réglables et, selon le style de conduite, elles sont bonnes à très bonnes. Seul l'amortisseur de la Yamaha nécessiterait une intervention.

Les commandes du guidon des Duc, Honda et Yamaha ne sont pas conçues pour être utilisées avec des gants épais.

Réservoir large sur la Honda, revêtement noble en Alcantara sur la Kawa, selle inclinée vers l'avant sur la Yamaha.

cet avis : «Avec cette forme de réservoir, la Hornet donne l'impression d'être lourde quand on s'assied dessus, ce qu'il n'est pas du tout le cas en action».

Détails non négligeables

Même ainsi, nous ne sommes pas toujours d'accord sur certains détails dans le cadre de ce test comparatif. Par exemple, les commandes des clignotants de la Yamaha avec des interrupteurs à bascule des deux côtés. Pour Patrick, ce sont «des choses dont le monde n'a pas besoin – en plus, il me manque un bouton de retour à zéro ...». Le rédacteur se place en revanche du point de vue que le système – comme d'ailleurs chez BMW en son temps – offre des avantages certains après une certaine phase d'adaptation. Et puisque nous en sommes aux tableaux de bord : nous n'avons nulle part à formuler de critiques sévères, mais les boutons de la Ducati, de la Kawasaki et surtout de la Honda ne sont pas vraiment conçus pour être utilisés avec des gros gants.

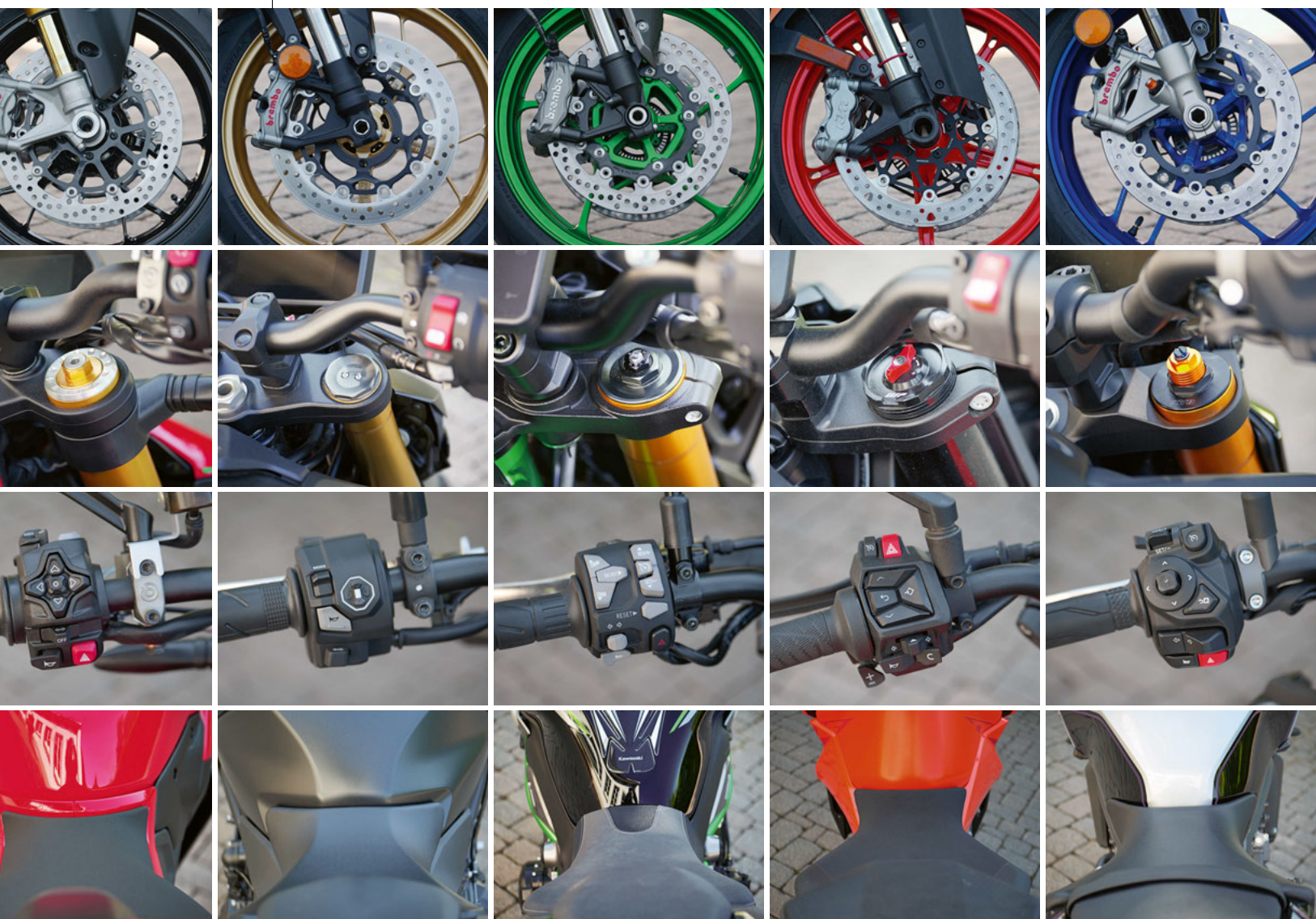
Les écrans TFT se situent aussint dans la zone verte. Le contraste est partout correct, même en plein soleil, l'affichage de la Yamaha pourrait volontiers être plus grand d'un ou deux pouces. Et ce qui doit être critiqué pour tous : les informations secondaires comme l'heure, l'odomètre/le trip ou la température extérieure sont trop petites – surtout sur la KTM. A propos de la température extérieure : cette

information, que nous considérons comme très importante sous nos latitudes, manque sur la Honda.

La puissance seule ne compte pas

Maintenant, on s'attaque aux centrales thermiques et donc aux choses sérieuses. Pour rappel, avec 119 ch, la Yamaha est la plus faible du line-up, tandis que les 157 ch de la Honda marquent le sommet de ce comparo. Et d'emblée : la puissance haut de gamme de la Honda n'est pas un argument d'achat central pour cette moto naked, et le déficit de puissance de la Yamaha ne la met définitivement pas à la traîne en termes de dynamique de conduite. Nous relativisons donc déjà à grande échelle. Mais maintenant, une chose après l'autre ...

En principe, nous avons affaire ici à des propulseurs qui – toujours en tenant compte de la construction ou de la disposition des cylindres – offrent à chaque fois un milieu remarquablement plein dans le sens d'une conduite agréable. Et alors que la Kawasaki maîtrise très bien ce programme libre, même avec son quatre en ligne, le screamer Honda offre une caractéristique de puissance classique, un peu archaïque d'un point de vue actuel, telle que nous la connaissons dans les superbikes correspondantes. En d'autres termes, peu de choses en bas et au milieu, mais un feu d'artifice sans précédent en haut. Ce qui n'est pas étonnant dans la



On aime

- ⊕ triple très élastique
- ⊕ maniement très aérien
- ⊕ rapport qualité-prix

On aime moins

- ⊖ siège tendu et incliné
- ⊖ réglage de l'amortisseur
- ⊖ échappement inesthétique

On aime

- ⊕ beaucoup de puissance
- ⊕ large éventail d'applications
- ⊕ rapport qualité-prix

On aime moins

- ⊖ système d'assistance sans IMU
- ⊖ comportement au centre
- ⊖ pas d'indication de la température ambiante


FICHE TECHNIQUE

	Yamaha MT-09 SP	Honda CB1000 Hornet SP
Moteur	Tricylindre quadrisoupape en ligne, DACT	Quatre-cylindres en ligne quadrisoupape DACT
Cylindrée (alésage x course)	890 cm ³ (78 x 62,1 mm)	1000 cm ³ (76 x 55,1 mm)
Transmission	Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vit., chaîne	Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vit., chaîne
Puissance / compression	119 ch (87,5 kW) à 10 000 tr/min/11,5:1	157 ch (115,6 kW) à 11 000 tr/min/11,7:1
Couple	93,0 Nm à 7000 tr/min	107 Nm à 9000 tr/min
Cadre	Cadre pont en alu	Cadre pont en acier, cadre arrière soudé
Suspension avant	Fourche inversée 41 mm, entièrement réglable	Fourche inversée entièrement réglable à pistons séparés
Suspension arrière	Bras oscillant bilat. alu, amortisseur (Öhlins), ent. régl.	Bras oscillant bilat. acier, amortisseur (Öhlins), ent. régl.
Débattement (avant / arrière)	130 / 117 mm	118 / 139 mm
Freins avant	2 x 298 mm, étriers 4 pistons (Brembo)	2 x 310 mm, étriers 4 pistons (Brembo)
Frein arrière	245 mm, étrier monopiston flottant	240 mm, étrier monopiston flottant
Pneus avant et arrière	120/70-17 et 180/55-17	120/70-17 et 180/55-17
Empattement / hauteur de selle	1430 mm / 825 mm	1455 mm / 809 mm
Angle de chasse / projection	24,4° / 108 mm	25° / 98 mm
Poids	194 kg en ordre de marche tous pleins faits	217 kg en ordre de marche tous pleins faits (calculé)
Capacité du réservoir d'essence	14 l	17 l
Coloris / disponibilité	Noir - bleu, disponible	Noir mat et or, disponible
Prix	A partir de Fr. 13 290.—	A partir de Fr. 12 990.—

On aime

- ⊕ moteur élastique
- ⊕ top pack électronique
- ⊕ mix handling & stabilité

On aime moins

- ⊖ quickshifter difficile
- ⊖ assistance au démarrage
- ⊖ prix d'achat élevé

On aime

- ⊕ pack d'ensemble harmonieux
- ⊕ rapport qualité-prix
- ⊕ meilleur blipper, freins

On aime moins

- ⊖ approche on-off
- ⊖ exige impulsion de direction
- ⊖ pneus ok, pas top

On aime

- ⊕ moteur omniprésent
- ⊕ châssis précis
- ⊕ mix handling & stabilité

On aime moins

- ⊖ réponse du frein
- ⊖ optique fortement polarisée
- ⊖ les infos sur le TFT parfois trop petites

**Ducati Streetfighter V2 S**

V2 quadrisoupape à 90°, DACT, calage variable
 890 cm³ (96 × 61,5 mm)
 Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vit., chaîne
 120 ch (88 kW) à 10 750 tr/min / 13,1:1
 93,3 Nm à 8250 tr/min
 Monocoque en alu, moteur porteur
 Fourche inversée 43 mm, entièrement réglable, Öhlins
 Bras oscillant bilat. alu, amortisseur (Öhlins), ent. régl.
 120/160 mm
 2 × 320 mm, étriers 4 pistons (Brembo)
 245 mm, étrier deux pistons
 120/70-17 et 190/55-17
 1493 mm / 838 mm
 24,1° / 103 mm
 186 kg en ordre de marche tous pleins faits (calculé)
 15 l
 Rouge, disponible
 A partir de Fr. 19 190.–

Kawasaki Z900 SE

Quatre-cylindres en ligne quadrisoupape DACT
 948 cm³ (73,4 × 56 mm)
 Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vit., chaîne
 124 ch (91 kW) à 9500 tr/min / 11,8:1
 97,4 Nm à 7700 tr/min
 Cadre pont en acier, cadre arrière soudé
 Fourche inversée 41 mm, entièrement réglable
 Bras oscillant bilat. alu, amortisseur (Öhlins), ent. régl.
 120/140 mm
 2 × 300 mm, étriers 4 pistons (Brembo)
 250 mm, étrier monopiston flottant
 120/70-17 et 180/55-17
 1450 mm / 830 mm
 24,7° / 110 mm
 214 kg en ordre de marche tous pleins faits
 17 l
 Argent-vert, disponible
 A partir de Fr. 12 290.–

KTM 990 Duke

Bicylindre en ligne quadrisoupape DACT
 947 cm³ (92,5 × 70,4 mm)
 Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vit., chaîne
 123 ch (90,5 kW) à 9500 tr/min / 13,5:1
 103 Nm à 6750 tr/min
 Cadre tubes acier, moteur porteur
 Fourche inversée 43 mm, régl. en compr. et détente
 Bras osc. bilat. alu, amortisseur régl. compr./détente
 140/150 mm
 2 × 300 mm, étriers 4 pistons (J.Juan)
 240 mm, étrier deux pistons
 120/70-17 et 180/55-17
 1476 mm / 825 mm
 24,2° / 100 mm
 190 kg en ordre de marche tous pleins faits (calculé)
 14,8 l
 Orange, noir, disponible
 A partir de Fr. 12 490.–



La Kawasaki Z900 SE se montre particulièrement harmonieuse et polyvalente»

BEAT GAUTSCHI



D'un point de vue purement visuel, on pourrait penser que l'ergonomie est à peu près la même sur toutes les motos. Mais en pratique, des différences parfois importantes apparaissent.

mesure où le bloc de cette Hornet provient essentiellement de la Fireblade 2017. Concrètement, si l'on veut rivaliser avec la concurrence, il faut toujours maintenir la Hornet 1000 SP à des régimes supérieurs à 7000 tr/min. A partir de là, elle fait jouer sa puissance sans pitié et s'éloigne sur la (longue) ligne droite. Cela n'a que peu d'intérêt dans la mesure où, dans la vie normale ou sur une route en virage, la prochaine courbe invite déjà à freiner avant de pouvoir faire jouer de manière profitable le bonus de souplesse de la Hornet. De plus, à partir de 8000 tr/min, les régimes moteur montent tellement vite qu'il faut faire preuve de prudence et d'expérience. En effet, le contrôle de traction sans IMU peut être débordé lors d'une accélération sauvage, ce qui a failli être fatal à notre Beat à la sortie d'un virage serré. En d'autres termes, l'arrière-train a brusquement dévié, les vecteurs ont été redistribués et Gautschi a dû maîtriser un rodéo à travers le maquis. Ce n'est qu'avec beaucoup d'expérience et d'habileté qu'il a pu éviter le crash. Il faut dire que Supermoto-Beat était très motivé. L'acheteur moyen d'une Hornet 1000 SP ne devrait se retrouver dans une situation de conduite comparable, sauf s'il s'ébroue sur un circuit. Et là, comme je l'ai dit, la prudence est de mise. Mais sur la voie publique, par

temps sec et à une vitesse normale et sportive, tout est pratiquement dans la norme. Le bruit de fond du screamer «old school» provoque toutefois un sentiment de gêne à partir de 8000 tr/min. Certes, c'est chaud, mais à l'époque des débats sur le bruit menés avec des têtes brûlées, plus vraiment approprié. La Kawasaki crie également dans le tiers supérieur des régimes. Mais comme leur screamer offre un punch vraiment puissant au milieu, on entre ici nettement moins souvent dans la «zone hurlante». En revanche, on peut laisser le quatre-pattes de la Honda descendre en sixième jusqu'à 1500 tours en ville, où elle se montre alors soyeuse, accessible et pas du tout à côté de ses pompes entre 30 et 50 km/h. En pétrissant l'accélérateur, on obtient quelque chose, tout sauf un vide de puissance en bas et au milieu qui gâcherait le plaisir de conduire. Elle avance bien, la Hornet. Mais en comparaison directe, les adversaires gagnent déjà nettement plus de poussée dans la première et la partie centrale de la traction.

La Kawasaki est également un poème en termes de conduite en ville ou à des vitesses basses et moyennes, alors que la KTM et surtout la Ducati se montrent un peu raides en dessous de 2500 tr/min. Au milieu, la Z900 est cependant plus puissante que



la moyenne pour une moto équipée d'un moteur four. De plus, elle a été dressée à Akashi (J) de manière à ce que la barre de régime augmente de façon particulièrement linéaire par segments. Il n'y a pas de montée en puissance brutale, ce qui ne veut pas dire que la Z900 est ennuyeuse côté moteur. La Kawasaki doit toutefois faire face à une critique : sa réponse on-off. Indépendamment du régime et du mode présélectionné, le passage en douceur du mode contemplatif au mode de charge n'est guère possible et on ne peut se défaire de l'impression qu'en plus d'un jeu abondant au niveau du câble d'accélérateur, celui des composants qui s'interpénètrent entre le vilebrequin et l'arbre de sortie de la boîte de vitesses interfère de manière gênante. Mais sinon, c'est un moteur très homogène, puissant et prévisible !

En bas, au milieu, en haut : les tout partout

Les motorisations des Ducati, KTM et Yamaha peuvent être qualifiées d'omniprésentes. On a l'impression que ces moteurs sont toujours là, toujours prêts à partir, même si la Duc et la Yamaha produisent aussi cet effet grâce à leurs rapports finaux plutôt courts. En d'autres termes, on les conduit à un régime plus élevé qu'on ne le pense – on a tout

simplement l'impression d'être moins stressé en raison du concept de chaque moteur. La KTM est très similaire à cet égard. Un coup d'œil sur les courbes au banc d'essai, p. 23, révèle que l'Orange domine clairement son environnement, tant en termes de puissance que de couple, en bas et au milieu. Seule la Honda est capable de lui couper l'herbe sous les pieds à partir des fameux 7000 tr/min. En règle générale, chez Duc, KTM et Yamaha, la pression et la puissance sont toujours disponibles en quantités généreuses à abondantes, avec un déploiement homogène, de sorte que le choix du rapport n'est pas non plus déterminant pour le match. En d'autres termes, il est tout à fait possible de conduire ces trois motos sans changer de vitesse. Spécialement la KTM et la Yamaha.

Revenons au sujet du contrôle de traction, sur lequel nous nous sommes déjà montrés critiques par rapport à la Honda. La conception désormais «empoussiérée» sans IMU et avec seulement une compensation de la vitesse de rotation des roues se manifeste également lors d'un démarrage rapide sur un parking gravillonné. En effet, même un patinage minime entraîne une coupure brutale de la propulsion (même si la roue avant se soulève légèrement). Alors que la Yamaha, par exemple, offre ici une belle dérive

Les écrans TFT sont devenus la norme dans la classe moyenne supérieure, et c'est une bonne chose. Le contraste convient à tous les systèmes. Cependant, les infos secondaires sont parfois représentées de manière trop petite chez Ducati, KTM et Honda. L'écran de la Yamaha pourrait volontiers être un peu plus grand.



La Honda est dotée d'un châssis sportif authentique et très performant»

PATRICK SCHIFFMANN



contrôlée sur la piste poussiéreuse. La Ducati en est également capable, mais ses intervalles de régulation se produisent à une fréquence plus faible. Mais en général, à l'exception de la Honda, tous les systèmes sont «maîtres de la situation» dans la majorité des exemples critiques et donnent le sentiment de sécurité du filet de sécurité numérique.

En ce qui concerne les quickshifters, l'alerte peut être levée dans la mesure où ils se comportent tous très bien sous charge. Mais en charge partielle, le bon grain se sépare de l'ivraie : la Ducati aime moins ce cas de figure, prend aussi un peu de temps pour changer de vitesse selon la situation et est la seule à avoir besoin d'une impulsion de changement de vitesse décidée. Le protocole de test de la KTM est comparable, à l'exception du dernier point. La Honda n'est pas toujours pressée d'engclencher le rapport suivant à bas régime. En revanche, il n'y a rien à redire sur la Yamaha et la Kawasaki, dont le blipper – toujours rapide, précis et souple – remporte la médaille d'or dans le classement correspondant. Il faut aussi rendre hommage à l'«assistant de degrés d'allumage» de la KTM. C'est en effet le seul qui permette de passer au rapport supérieur (ou de rétrograder en laissant les gaz partiellement ouverts) sans problème et sans devoir utiliser l'embrayage, en poussant à partir d'un régime élevé, comme à l'entrée d'un village.

Chacune a sa propre bande-son

En ce qui concerne l'ambiance sonore : là aussi, nous avons déjà pris position sur le son quatre-pattes classique de la Honda. De par sa construction, la Kawasaki se situe dans une octave similaire, mais a) elle est un peu plus discrète acoustiquement et b) elle a plus de basses et est un peu plus dure de l'archet. Sous charge, le martèlement de la KTM se rapproche le plus du tonnerre classique du twin. En charge partielle, elle se montre discrète et

révèle un cliquètement caractéristique de la commande des soupapes. En revanche, le nouveau V2 Ducati émet des sons assez inhabituels derrière le mur d'isolation Euro5+ : les bas et moyens régimes – provoqués par une rotation détendue de la poignée d'accélérateur – sont plutôt accueillis par un crépitement, alors que le fond sonore se transforme en une mélodie rappelant de loin un rugissement V4 lors de la montée en régime. En revanche, rien de nouveau n'est à signaler en ce qui concerne la MT-09 SP. Son triple broyage velouté caractéristique est agréable à l'oreille en termes de fréquences, tout en étant émotionnel.

Qu'est-ce qui a encore été remarqué du côté du moteur ? La Duc a une course de dosage de l'embrayage relativement courte et doit disposer d'un assistant de démarrage électronique qui régule également l'accélération au démarrage. Pour les débutants, cela peut être utile, mais pour un pilote expérimenté, cette caractéristique est plutôt irritante, d'autant plus qu'il ou elle est habitué(e) à compenser les variations de régime au démarrage avec la main sur l'accélérateur. Or, il y a cet assistant qui intervient aussi, ce qui, en fin de compte, n'est pas vraiment naturel et donne l'impression d'être un peu caoutchouteux. Il ne s'agit toutefois pas d'une véritable critique. Les professionnels comme Gautschi et les connaisseurs de Duc parmi nous se demandaient tout simplement : «Est-ce que j'ai donc perdu la faculté de démarrer ?»

Une bonne suspension, c'est à moitié gagné

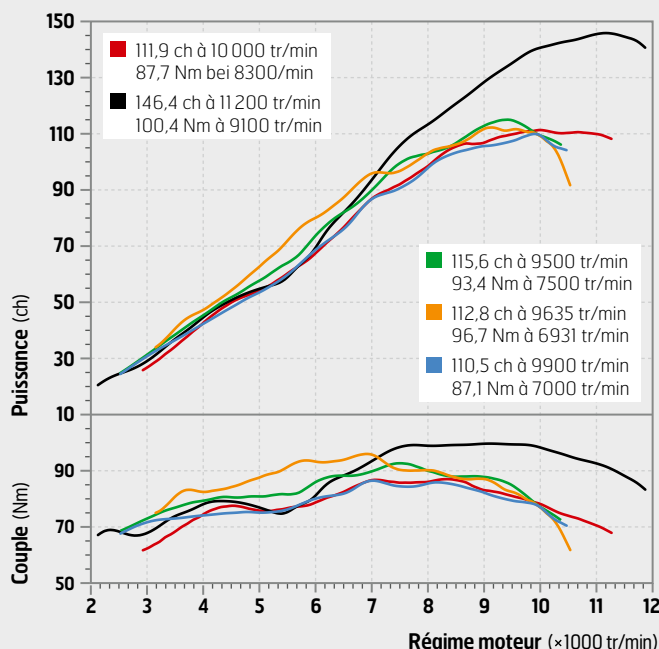
En ce qui concerne les suspensions, nous avons utilisé exclusivement les réglages de base pour des raisons de temps. En d'autres termes, nous n'avons pas touché aux composants de la suspension qui sont entièrement réglables sur toutes les candidates. Avant de nous lancer dans les virages et d'émettre notre décret, il convient de noter que la dynamique

On le voit bien : sur la Kawa, la KTM et la Yamaha, on est assis bien droit et près de la tête de direction. Par contre, on prend place de manière plus orientée vers l'avant sur la Honda et surtout sur la Ducati.



Puissance et couple à la roue arrière sur le banc de puissance Dynojet calibré

■ Ducati Streetfighter V2 S ■ Honda CB1000 Hornet SP
■ Kawasaki Z900 SE ■ KTM 990 Duke ■ Yamaha MT-09 SP



La mesure combinée de la puissance et en particulier les courbes de couple montrent clairement le surplus de puissance de la Honda. Le creux entre 4000 et 6000 tr/min est particulièrement responsable du fait que la Hornet se sent un peu faible au milieu. Une comparaison directe permet toutefois de constater qu'elle n'est pas vraiment moins bien lotie que la Ducati et la Yamaha dans le domaine en question. A partir de 7000 tr/min, le vent tourne et la courbe noire de la Honda dépasse de loin le reste du peloton. Jusqu'à cette marque, la KTM est en tête, et de loin. C'est pourquoi elle est la championne de l'omniprésence, car elle continue à jouer le jeu même au-delà de 7000 tr/min. Également bien visible : la plénitude de couple de la Kawa et la courbe constante de la Ducati.

de conduite aurait certainement pu être optimisée dans l'un ou l'autre cas par des réglages ciblés. Par exemple avec la Yamaha. En effet, dès que le thème du châssis est abordé dans la liste des impressions de conduite, une discussion enflammée s'engage immédiatement autour de la suspension arrière de la MT-09 SP.

Le rédacteur estime qu'elle est suramortie à l'arrière et qu'en comparaison, elle doit se contenter d'un débattement court. Pour Patrick, la Yamaha est plutôt soft à l'arrière, ce qui fait qu'elle s'enfonce en conséquence quand on met les gaz. Beat se plaint du manque d'adhérence mécanique et suppose que cela est dû à la courbe de progression du système Link, Tobi avance l'argument de la progressivité du ressort et Roger constate tout de même que la SP fonctionne nettement mieux à l'arrière par rapport à la base. Tout le monde s'accorde à dire que nous nous plaignons tous à un haut niveau, car dans la pratique, la Yamaha est une machine de première classe pour les virages. Cependant, tout le monde s'accorde à dire qu'il est certainement judicieux de remettre en question les réglages de base de l'arrière de la MT-09 SP et d'élaborer un nouveau set-up. En effet, c'est sur les irrégularités à haute fréquence ou les chocs violents que la Yamaha est certainement la plus instable en comparaison, ce qui est sans aucun doute dû à sa géométrie tout à fait extrême et conçue pour une maniabilité aérienne. Le matériau des pneus ne devrait pas être en cause, car la MT-09 SP roule sur le S23 primé de Bridgestone. Alors que la KTM et la Honda sont équipées de pneus S22, également irréprochables. Le Pirelli Diablo Rosso IV de la Streetfighter ne prête pas non plus à la critique, et nous avons également pu faire de bonnes expériences avec le Dunlop Sportmax Q5A sur la Z900 SE jusqu'à présent. Dans l'ensemble, le présent assortiment de pneus est donc tout à fait digne et convient à nos modèles S, SE ou SP.

En revanche, pas de discussion sur le châssis de la Honda : il est clairement le plus ferme de tous, mais travaille remarquablement bien sur les irrégularités. Ou comme résume très bien Patrick : «C'est un vrai châssis sport». Roger ajoute : «Ce châssis serait mon premier choix pour le trackday». En effet, la Hornet braque harmonieusement, est stable dans les coins et dispose également de réserves au niveau du châssis, c'est-à-dire de cette compétence qui doit tout simplement être donnée avec sa puissance. Néanmoins, c'est sur un asphalte immaculé que la Hornet se sent le mieux. Et là aussi, par rapport au modèle de base, il y a nettement plus de compétences dans le châssis. «Rien que pour ça, le supplément de prix de la SP vaut vraiment la peine», résume Roger.

Il en va de même sur la Duke, elle aussi réglée plutôt ferme, mais disposant d'un châssis (de base) qui n'a pas besoin de se cacher. Côté maniabilité aérienne, à l'exception de la Yamaha, personne n'est dupe, la prise de virage est rapide si on le souhaite, mais toujours harmonieuse, la stabilité est adaptée, l'amortissement est au top.

La Kawa est la plus confortable, ce qui ne veut pas dire qu'elle n'est pas à la hauteur côté châssis. Elle a sans doute besoin d'une impulsion un peu plus décidée lors du virage – un guidon un peu plus large y remédierait, comme déjà dit – mais elle fait très bien son tra-



Ceux qui conduisent activement la Ducati avec leur corps seront heureux avec elle.

Ferme, maniable, précise et communicative, la Honda Hornet SP se montre à l'aise lorsqu'elle prend un virage.

La Z900 SE semble un peu plus lourde au niveau de la dynamique de conduite, mais elle est prête à tout dans la vie décalée et se montre très prévisible.

vail, même en vol à basse altitude. La Z est en fait prête à tout, elle se montre harmonieuse ainsi que stable, tout en offrant un certain confort. Seuls ceux qui veulent vraiment rouler à cran devraient procéder à l'un ou l'autre ajustement du châssis.

La Streetfighter V2 S offre également un certain confort en ce qui concerne son châssis, qui provient du fait qu'elle travaille sur des débattements de suspension relativement généreux et que les Pirelli font preuve d'un bon comportement d'amortissement propre. La capacité d'amortissement des composants Öhlins est au top niveau, la maniabilité et la stabilité sont en harmonie, et en matière de feedback, la Duc n'a pas sa pareille. La KTM et la Honda sont à égalité avec l'italienne sur ce point. Cependant, c'est la posture individuelle qui a le plus d'influence sur le comportement de conduite de la Duc. Les pilotes qui la conduisent avec un léger dévers et des fesses légèrement décalées vers l'arrière seront vraiment heureux avec elle. Ceux qui, comme Beat, sont assis bien droits et au centre, constatent qu'il faut des impulsions de direction plus fortes. Qui prend activement en compte le corps dans l'équation de la Duc est donc récompensé en conséquence. L'autre extrême est représenté ici par la Yamaha, comme nous l'avons dit. Il suffit alors de penser à tourner et de tourner légèrement l'épaule pour qu'elle quitte volontiers la verticale. Sur la Kawasaki aussi, la manière de conduire ou la position du corps est déterminante. Ainsi, deux pilotes d'essai lui attribuent un moment d'appui lors des freinages en position inclinée et une certaine instabilité qui serait due à une forte compression de l'avant, alors que le reste du panel d'essayers – en général ceux qui ont un style de conduite plutôt rond – n'est pas du tout de cet avis et attribue même au contraire à la Kawa une harmonie et une neutralité primées.

Presque tous les freins au top

En revanche, les performances de freinage de la Kawasaki ne font aucun doute. Ici, toutes les personnes présentes sont d'accord pour dire que les Verts remportent clairement cette discipline. En effet, aucune n'a un point de pression aussi clairement défini et ne se laisse doser aussi proprement avec des valeurs de décélération de bodybuilder. Les autres systèmes de freinage – avec un ABS impeccable – sont également au top niveau, mais aucun autre n'est aussi harmonieusement réglé et quasi parfait que celui de la Z900 SE.

Les seules critiques concernent la KTM, qui doit se défendre avec le même matériel de freinage que la 790 Duke, plus accessible. Leur point de pression est un peu boisé et défini de manière terne par rapport à l'armada de Brembo des concurrents. C'est un peu comme la caractéristique de puissance de la Honda : tant qu'on ne conduit que la KTM, c'est bon. Mais si l'on passe au rivaux, c'est le grand «aha». En d'autres termes, le frein KTM n'est pas mauvais, les autres sont simplement meilleurs.

L'œil participe à la décision

Comme nous l'avons mentionné au début, l'aspect visuel joue un rôle décisif, en particulier pour les naked bikes, lorsqu'il s'agit de consolider la décision d'achat. Et bien que l'on puisse discuter de l'apparence ou du design, nous nous permettons de faire l'une ou l'autre remarque sur ce sujet subjectif. Par exemple, personne ne peut s'étonner que la Kawasaki Z900 se vende extrêmement bien dès son lancement sur le marché, y compris ses prédécesseurs Z750 et Z800. Elle a tout simplement l'air pointue et, avec son design Sugomi, elle s'adresse tout particulièrement aux jeunes acheteurs. La nouvelle Z900 SE conserve cette caractéristique, mais elle a désormais une certaine élégance avec sa coloration raffinée et ses caches en aluminium brossé, ce qui devrait la rendre intéressante pour une clientèle plus mature.

L'impression et la qualité de fabrication sont haut de gamme et se situent au top niveau pour une moto de cette catégorie de prix. Il n'y aura pas de prix de design pour le silencieux d'échappement, mais il existe de beaux améliorateurs de son homologués, et pas seulement dans la gamme d'accessoires d'origine des Verts.

La Hornet ne trouvera pas seulement un grand nombre d'acheteurs en raison de son prix agressif et de ses performances, son allure réussie se fera également ressentir sur les ventes. Mais si l'on y regarde de plus près, on verra ici et là le crayon des économies. Par exemple, les autocollants non repeints sur le réservoir, le cadre arrière en acier soudé, l'absence d'IMU ou l'affichage de la température extérieure qui brille par son absence.

Depuis toujours, la KTM Duke veut polariser. En fait, elle plaît ou ne plaît pas. Il n'y a guère de juste milieu avec elle. Il faut dire que la KTM au visage de cyclope semble différente en vrai que sur les photos. De notre point de vue, même mieux. Sa qualité de fabrication est d'un très bon niveau, bien connu chez KTM.



Pour la conduite sportive sur route, la 990 Duke se trouve en tête de la liste «à avoir» de plusieurs pilotes d'essai. Et gare à la version R... C'est du moins notre hypothèse, basée sur l'expérience de la géniale 890 Duke R. Aucune n'est aussi agile que la Yamaha. Mais c'est aussi la plus réactive de la série.



En termes de design, la Yamaha incarne un monde de contrastes. Elle se tient là, dodue, compacte et avec de larges épaules. Le travail de peinture est vraiment réussi et la MT-09 SP remporte le prix du plus beau bras oscillant. Mais en même temps, elle se fait réprimander pour son pot d'échappement vraiment inesthétique. Celui-ci a beau être construit et agencé de manière exemplaire en termes de centralisation des masses, il équivaut à un coup de poignard dans le cœur des esthètes que nous sommes. C'est une bonne chose qu'il existe ici aussi de très beaux chapements en accessoire. Reste la Ducati, dont la silhouette flatte l'œil et dont les astucieux silencieux d'échappement s'inspirent visuellement de leurs homologues du championnat du monde Superbike. Il n'y a pas de doute, la V2 S respire le premium, mais ici, ni le conduit d'échappement en saillie ni les différents faisceaux de câbles complètement détachés ne veulent s'intégrer dans le tableau.

Le supplément en vaut-il la peine ?

Pour les modèles S, SE ou SP, la question se pose toujours de savoir si le supplément de prix par rapport à la base en vaut vraiment la peine. Dans le cas de la Honda, de la Kawasaki et de la Yamaha, la réponse est oui, sans hésitation ! Les trois candidates offrent plus de premium pour l'œil et notamment en ce qui concerne la dynamique de conduite. Pour la KTM 990 Duke R, qui reste à venir, il est impossible de répondre à cette question à l'heure actuelle. Nous avons certes déjà eu l'occasion de conduire la version R, plus puissante de 7 ch et équipée de composants de suspension WP-Apex et de Stylema de



Tu es prêt pour l'été ?

ixStory

Trouve ton revendeur !



www.ixstory.ch

ixStory

VENTURE AIR 1.0
VESTE & PANTALON

Ton compagnon d'aventure.

FiT
function integrated technology



Un cadeau gratuit
est offert à l'achat.

CE QUE J'EN PENSE

TOBIAS KLOETZLI

«Les qualités de fun bike de la Yamaha»



Les deux 4-cylindres couvrent un large spectre, la Honda brillant par son châssis et la Kawasaki par son aptitude à la conduite au quotidien ainsi que par la pression massive au milieu, atypique pour un screamer. Le rapport qualité-prix est top pour les deux, qui donnent une sensation de big bike. La Ducati est pour moi la plus belle du comparo, mais le rapport qualité/prix n'est pas bon pour moi – tout comme l'ergonomie. La KTM fait tout diablement bien en virages et, hormis le feedback de freinage, elle est une source de plaisir de premier ordre. Mais au final, je choisirais la Yamaha. Son moteur est enthousiasmant, elle a toutes les qualités d'une fun bike et est également adaptée à un usage quotidien.

PATRICK SCHIFFMANN

«S'il n'y avait pas le prix ...»



La Ducati m'a enthousiasmé tant sur le plan visuel que dynamique. Mais vu que je devrais déboursier environ 6000 frs de plus pour elle que pour la concurrence, elle ne peut pas remporter la victoire pour moi. La KTM et la Yamaha se la partagent. Les deux offrent un potentiel sportif et un grand plaisir de conduite. La KTM est un peu plus ferme, mais la Yamaha un peu plus confortable. Du point de vue du moteur, la Kawasaki me plaît aussi beaucoup, mais je ne me sens pas tout à fait à l'aise avec son ergonomie. En revanche, le châssis de la Honda m'a beaucoup convaincu, la Hornet SP est très stable. Pour une utilisation sur route, le moteur est cependant trop orienté sur les régimes.

DANIELE CARROZZA

«Sport ou vie quotidienne ... ou les deux» ?



S'il s'agit de pratiquer beaucoup et régulièrement de la conduite sportive, mon choix se porterait sur la Ducati et la KTM, l'italienne étant trop chère à mes yeux. Pas que le prix ne soit justifié par rapport à la haute technologie et au flair premium, mais la Streetfighter V2 S devrait – pour pouvoir justifier le prix élevé – offrir un plus significatif en termes de dynamique de conduite par rapport à ses concurrentes, et ce n'est pas le cas. En revanche, si l'accent était mis sur l'utilisation au quotidien, ce serait la Kawasaki. Elle est jolie, se conduit harmonieusement, offre du confort et ne rechigne pas à une arsouille.

Brembo, au stade de la pré-série, et nous avons été enthousiasmés par cette version. Mais tant que le prix n'est pas fixé, nous nous abstenons de toute déclaration sur la question «vaut-il la peine ou non».

Bien que nous ne veuillons et ne puissions pas non plus nous projeter trop loin avec la Ducati, car nous n'avons pas encore piloté la base. Pour la Streetfighter V2, la différence de prix entre la version de base et la version S est comparable à celle de la concurrence. Toutefois, le niveau de prix de la Ducati est en général nettement plus élevé. Et ce n'est mal-

BEAT GAUTSCHI

«La KTM peut tout faire»



En ce qui concerne la conduite sportive sur route, la KTM 990 Duke est pour moi le top du top. Elle sait tout faire, elle met de bonne humeur et donne énormément de confiance. Je n'aime pas son aspect, mais quand je suis assis dessus, je ne la vois pas. Pour moi, la Honda est sacrément proche, et ce ne sont finalement que des nuances qui me font pencher pour la KTM. La Kawasaki Z900 SE me convient aussi comme ensemble, et c'est aussi celle qui me plaît le plus visuellement. La MT-09 SP est aussi très bien, mais ce qui me dérange, c'est la façon dont elle se comporte à l'arrière. Je devrais certainement travailler sur le châssis pour augmenter l'adhérence mécanique.

ROGER SPERANDIO

«Cœur ou raison ? A la fin, la raison l'emporte»



Du point de vue du prix et de la dynamique de conduite, je devrais opter pour la KTM 990 Duke. Moteur, châssis, maniabilité, quickshifter, ergonomie ... c'est une moto géniale pour les routes de campagne. Cependant, c'est celle qui m'attire le moins visuellement. Si j'écoutais mon cœur, ce serait la Ducati. Mais je n'aurais pas envie de mettre tout cet argent en jeu. Et donc, mon choix se porte finalement sur la Honda. Et plus précisément sur la version SP, qui se comporte nettement mieux que la version de base et qui couvre un spectre d'utilisation extrêmement large, de la vie quotidienne aux journées de piste.

heureusement pas comme si les performances globales de la Streetfighter V2 S étaient tellement meilleures par rapport à la concurrence présente que le supplément de prix se justifie. Dans ce contexte, la Streetfighter V2 – qu'elle soit de base ou S – n'aura pas la tâche facile sur le marché. Il en va d'ailleurs de même pour la Monster SP (à partir de Fr. 16 590.-), techniquement un peu plus simple, qui aurait certainement pu entrer en lice dans cette comparaison. Le niveau de prix Ducati dans la catégorie moyenne supérieure naked est tout simplement trop élevé pour les conditions actuelles. Nous plaçons donc nos espoirs dans la nouvelle Monster, qui devrait arriver en 2026 avec le nouveau moteur V2.

Pour résumer :

C'est incroyable de voir combien de motos – et, dans le cas présent, de performances – on peut obtenir aujourd'hui pour son argent. En même temps, nous sommes heureux de constater à quel point la classe moyenne supérieure est devenue polyvalente. Il y a désormais un menu adapté à chacun et à chacune. Les versions haut de gamme au sang bleu testées ici se situent toutes à un niveau extrêmement élevé. Aucune ne se distingue sur le plan de la dynamique de conduite. En fin de compte, ce sont les goûts personnels, les préférences de conduite et le porte-monnaie qui décideront.

MOTO SPORT SUISSE

PROFITEZ-EN MAINTENANT:

Commandez sur-le-champ
l'abonnement d'un an à
Moto Sport Suisse pour
CHF 95.- seulement
(8 éditions)



e ERNY
FAHRZEUGTECHNIK
CH-8542 WIESENDANGEN
WWW.ERNY.CH

et vous obtenez en cadeau
les produits «S100» d'Erny
Fahrzeugtechnik suivants:

- > 1 nettoyant rapide pour moto
- > 1 chiffon microfibre Premium

COMMANDE D'ABONNEMENT:

Tél. +41 58 344 95 42, abo.msu@galledia.ch

MOTO SPORT SUISSE

Voge 625 DSX

VOYAGER FRUGAL

Avec la 625 DSX, Voge propose une enduro de voyage frugale pour le quotidien avec un équipement complet à un prix attractif. La Chinoise tient-elle ses promesses ?

— Texte : Tobias Kloetzli — Photos : Daniele Carrozza





Roues à rayons croisés anodisées (19/17 pouces) avec pneus Metzeler Tourance montés sans chambre à air, disques de frein Wave (298 mm) et étriers flottants Nissin à deux pistons.

La Voge 625 DSX a une forte présence avec ses arceaux de protection, ses phares antibrouillard et son avant racé, et elle se conduit sans stress au gré des virages.

Voge est une marque de motos pas encore très connue. Elle appartient au groupe chinois Loncin, qui fabrique des motos depuis 40 ans et s'est depuis longtemps fait un nom en tant que fournisseur de moteurs pour les marques européennes. Voge est quasiment la marque de motos haut de gamme du groupe, principalement destinée à l'exportation. La gamme s'étend des scooters aux naked bikes, des rétro-bikes aux enduros à un ou deux cylindres de 300 à 900 cm³.

La 625 DSX est propulsée par un bicylindre en ligne à vilebrequin coudé d'une cylindrée de 581 cm³. Le moteur quatre soupapes DACT développe 64 ch et 57 Nm. Avec sa roue avant de 19 pouces et son frein à double disque Nissin adulte, l'enduro de voyage est plutôt orientée vers la route. Elle est dotée d'une suspension KYB entièrement réglable avec une fourche inversée d'environ 170 mm de débattement et un amortisseur avec réservoir de gaz. Avec une solide plaque de protection moteur en aluminium, des arceaux de sécurité et des repose-pieds crantés, elle est également équipée pour le tout-terrain. La béquille centrale est de série. Avec seulement 206 kg tous pleins faits et une hauteur de selle de seulement 835 mm, la DSX est également très accessible et facile à maîtriser.

Un équipement complet à un prix bas

Son prix de 7390 francs est étonnamment bas au vu de son équipement. En effet, outre les composants déjà mentionnés, l'enduro sport dual dispose de deux modes moteur qui peuvent être sélectionnés via des commandes rétroéclairées sur l'écran géant de 7 pouces. A cela s'ajoutent un contrôle de traction désactivable, un éclairage à LED, une prise 12V et une prise USB, un pare-brise réglable et des roues à rayons croisés anodisées or, y compris un contrôle de la pression des pneus. Les leviers de frein et d'embrayage sont réglables. Un embrayage anti-hopping assure la souplesse de fonctionnement et lisse le couple de freinage du twin en cas de rétrogradation

brutale. L'écran informatif dispose de la connectivité et prend en charge la navigation tour par tour via l'application Voge. Celle-ci permet également de commander la caméra HD intégrée à l'avant. De plus, la Voge est livrée de série avec des protège-mains et des phares antibrouillard. Le silencieux surélevé est orné de caches au look carbone, faisant plus élégants que bon marché.

Pour l'avant, avec ses feux de jour chics et son bec typique de l'enduro avec ses «narines», on s'est manifestement inspiré de son modèle italien. Avec son réservoir de 17,6 litres et une consommation d'environ 4 litres, la Voge offre aux motards soucieux de leur budget un rayon d'action de plus de 400 km et dégage un grand esprit d'aventure. Mais la chinoise tient-elle ses promesses ? Est-ce que c'est possible à un prix aussi bas ?

Moto d'aventure agréable

Pour le savoir, je prends mes aises sur la 625 DSX. Sur la «Dual Sport Offroad», on est bien intégré dans la moto et, grâce à une hauteur de selle de seulement 835 mm, il n'est pas nécessaire d'être particulièrement grand pour pouvoir s'appuyer avec les deux pieds sur le sol. Grâce à la selle plus étroite vers l'avant, le chemin vers le sol est encore plus court. Avec le guidon large et haut, la position d'assise est très détendue. L'angle des genoux est plutôt étroit pour les conducteurs mesurant environ 180 cm ou plus. Le retrait des épais embouts en caoutchouc sur les crans peut y remédier. Les cales sont montées relativement loin vers l'avant, ce qui rend difficile l'appui à allure rapide, mais assure une meilleure répartition du poids et une meilleure ergonomie en enduro.

L'équipement est complet, mais les composants, comme les tableaux de bord rétroéclairés, ne semblent pas aussi haut de gamme que sur les modèles exclusifs. Ainsi, même la grande centrale d'information est un écran LCD et non un écran TFT couleur haute résolution, ce qui ne nuit pas ici à la fonctionnalité et a sans doute permis d'obtenir un prix d'achat aussi bas.

Le tableau de bord rétroéclairé permet de commander l'élégant écran LCD, qui fournit de nombreuses infos.

Une plaque solide en alu protège le moteur, les tuyaux d'échappement et le collecteur situés en dessous.



FICHE TECHNIQUE

Voge 625 DSX

Moteur	Bicylindre en ligne liquide quadrisoupape DACT
Cylindrée (alésage x course)	581 cm ³ (76 x 64 mm)
Transmission	Embrayage anti-hopping à bain d'huile, 6 vitesses, chaîne
Puissance / compression	64 ch (47 kW) à 9000 tr/min / 11,5:1
Couple	57 Nm à 6500 tr/min
Cadre	Cadre tubulaire acier
Suspension avant	Fourche inversée, 41 mm, régl. en compression et détente
Suspension arrière	Bras oscillant alu, monoamortisseur entièrement réglable
Débattement (avant / arrière)	pas indiqué
Freins avant	2 x 298 mm, étriers deux-pistons flottants
Frein arrière	240 mm, étrier monopiston flottant
Pneus avant et arrière	110/80-19 et 150/70-17
Empattement / hauteur selle	1465 mm / 835 mm
Angle de chasse / projection	pas indiqué
Poids	206 kg en ordre de marche tous pleins faits
Capacité réservoir	17,6 l
Coloris / disponibilité	Noir / disponible
Prix	A partir de Fr. 7390.- (incl. kit valises Fr. 8490.-)



Le twin s'éveille sur simple pression d'un bouton, mais avec une acoustique discrète. Lors des manœuvres depuis le parking, on remarque le rayon de braquage étroit et l'embrayage qui se dose parfaitement avec peu d'effort manuel. Le twin accélère sans problème à partir de 2000 tr/min. Il est dans son élément entre 3000 et 6000 tours. On peut alors surfer avec plaisir sur la vague de couple, en offrant toujours une propulsion suffisante. Si l'on fait tourner le bicylindre en ligne plus haut, il est certes possible de mobiliser des chevaux supplémentaires, mais à partir de 7000 tr/min, la chinoise perd sa joie de tourner et semble un peu dure. Son potentiel s'exprime clairement à bas et moyen régime. Outre le mode moteur standard «E», activé après chaque redémarrage, il est possible de choisir le mode sport «S», dans lequel le moteur suit plus directement l'accélérateur. Dans l'agglomération, ce dernier semble toutefois presque un peu surmotivé, il rend difficile le maintien d'une vitesse constante et attend des changements de charge plus importants.

Partir au loin ?

Le carénage et le pare-brise assurent une protection correcte contre le vent et les intempéries. En position basse, le casque est encore largement exposé au vent, tandis qu'en position haute, le vent n'est plus perceptible que sur la moitié supérieure du casque, sans qu'aucun tourbillon d'air ne vienne gêner.

La 625 DSX est fondamentalement du côté du confort. Pour ma taille, la selle légèrement inclinée vers l'avant n'est toutefois pas idéale, car elle concentre la pression sur la partie arrière des fesses. Cela ne devrait pas gêner les conducteurs mesurant jusqu'à 170 cm, pas plus que l'angle étroit des genoux mentionné au début.

Pour les sorties agréables dans les virages, la Voge se montre maniable, rassurante et ne présente aucune difficulté. Avec sa position d'assise détendue, elle n'offre ni une précision de visée de lame de rasoir

ni un feedback des plus clairs, mais procure tout de même beaucoup de plaisir lors des sorties en rase-campagne et se montre agréablement neutre. Le frein à double disque (298 mm) ralentit via des étriers flottants, comme sur les enduros, et n'est donc pas trop agressif, mais il ralentit fortement en cas de besoin. C'est justement dans les zones de freinage que l'embrayage anti-hopping est une bénédiction : ici, il n'est définitivement pas nécessaire de se concentrer sur la dernière précision du dosage fin lors d'un rétrogradage rapide à l'embrayage, car le calme est assuré pour la roue arrière.

Surprise lors d'une randonnée enduro

Lors de notre détour par des sentiers non asphaltés, la Voge convainc par une ergonomie parfaite. Si l'on roule debout, la position des repose-pieds est parfaite.

Châssis KYB : la fourche inversée est entièrement réglable, tout comme l'amortisseur à gaz.





On aime

- ⊕ équipement/prix
- ⊕ accessibilité
- ⊕ vibrations à la vitesse de l'autoroute

On aime moins

- ⊖ haptique des commandes au guidon
- ⊖ volume d'essence qui oscille
- ⊖ pas de molette pour la précharge du ressort à l'arrière

Pour 8490 francs, la Voge 625 DSX est disponible avec un kit de valises en aluminium – les supports correspondants étaient déjà montés sur la moto de test.

CE QUE J'EN PENSE

TOBIAS KLOETZLI

«Equipée pour l'aventure»



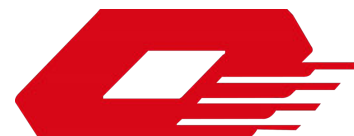
La Voge est une enduro parfaitement équipée pour tous les jours, mais aussi pour le voyage. Elle ne respire pas seulement l'esprit d'aventure, mais est aussi équipée pour avec une plaque de protection moteur, des arceaux, un châssis enduro et des roues à rayons sans chambre à air. Ses performances, en termes de puissance, de dynamique de conduite ou de tout-terrain, suffisent à 90% du public cible. Si j'essaie de me mettre en mode vacances/loisirs, je peux facilement m'imaginer que je pourrais moi aussi être heureux avec la Voge. Mais avant, j'arrê-

terais les fluctuations de l'essence avec des inserts dans le réservoir. En effet, lorsqu'on retire la DSX de la béquille latérale, l'essence oscille longtemps de manière perceptible. Selon le niveau d'essence, le mouvement me gênait même en roulant en ligne droite.

tement adaptée, tout comme le serrage des genoux et la hauteur du guidon – idéal pour une randonnée enduro détendue. Pour les passages lents, la première vitesse est agréablement courte et le grand angle de braquage est ici certainement un avantage. Le châssis gomme les inégalités sans problème. Mais le contrôle de traction coupe passablement la puissance en cas de patinage. Comme l'ABS, il peut être désactivé à tout moment en appuyant sur un bouton. La finesse du dosage des freins est ici particulièrement payante. Dans l'ensemble, la Voge est une enduro de voyage réussie à un prix extrêmement attractif.

Pour résumer :

La Voge 625 DSX a convaincu en tant qu'enduro de tous les jours simple, avec un très large spectre d'utilisation et un équipement riche. Elle est adaptée au tout-terrain, chic et polyvalente, avec un bon rapport qualité-prix.



QJMOTOR

Always Forward

Découvrez la puissance et l'élégance des motos QJ Motor, alliant technologie de pointe, rapport qualité-prix inégalé et design audacieux.

- Nouvelle gamme disponible
- Des modèles innovants pour tous les passionnés de 125 à 800cm³
- Une expérience de conduite incomparable

800 SRK RR CHF 8'990.–



800 SRT SX CHF 8'990.–



700 SRK CHF 6'790.–



600 SRV V CHF 7'390.–



125 SRK R CHF 3'890.–



Fun-Car

Importateur exclusif pour la Suisse.

Recherche points de vente



Youngtimer – KTM GS 250 (1975)

MÉGA-HARD ENDURO

Brute, grossière, bruyante et fumante. Et pourtant, aussi fascinante qu'envoûtante. En tout cas, une chose est sûre : cette KTM deux-temps n'est pas faite pour les âmes sensibles.

— Texte et photos : Roger Sperandio

Petite leçon d'histoire : 1970 peut être célébré comme l'année de naissance du premier moteur propre à KTM. Inspirée par les nombreux succès sportifs, l'entreprise de Mattighofen ne veut plus dépendre de la sous-traitance de moteurs intégrés. Le concept de base de l'ancêtre de tous les moteurs KTM est un bloc moteur-transmission largement dimensionné avec un vilebrequin particulièrement stable et une boîte de vitesses à six rapports, révolutionnaire pour l'époque. Dès le départ, le moteur deux-temps, doté d'un cylindre en alliage léger à larges ailettes et de six lumières, est conçu comme la base d'un système modulaire. Qu'il s'agisse d'une cylindrée de 125, 175, 250 cm³ ou même nettement plus, chaque variante doit être possible sur la base de ce bloc.

Aujourd'hui, j'ai l'occasion de photographier et bien sûr de piloter une 250 GS restaurée avec soin. Pendant la séance photo, on découvre toujours de

nouveaux détails construits de manière intéressante sur cette KTM spartiate. Et considéré dans son ensemble, cette excavatrice des sillons rouge, jaune et blanche en plein soleil tape fort dans l'œil.

Secoué, pas remué

Il est grand temps de donner un coup de rabot. Ouvrir le robinet d'essence, mettre le contact ... Attendez, où est la clé de contact ? « Il n'y en a pas, ce serait trop de poids et de luxe », m'explique le propriétaire. Comme la «GS» homologuée pour la route est directement issue du modèle de compétition «MC», les ingénieurs de Mattighofen n'ont pas installé de contacteur d'allumage, ni même de batterie, en plus des feux avant et arrière. Follement sympathique ! Lorsqu'on appuie avec force sur le levier de kick (inhabituellement) monté à gauche, le moteur deux-temps répond immédiatement par un aboiement pénétrant. Cerise sur le gâteau, le panache de fumée bleu typique et à l'odeur stimulante pour les pétrophiles — les adeptes du mouvement «Fridays for Future» risquent fort de subir une attaque respiratoire.

Lors de la mise de la béquille latérale courte à la verticale, on remarque immédiatement le poids très faible de la moto, qui avoisine les 100 kg à sec. L'étonnement se répète immédiatement au démar-



Le propriétaire ne sait pas s'il vise la prochaine gravière ou un prochain objet à restaurer. Des ailettes de refroidissement XL, plus esthétiques que certaines sculptures d'art. Moins, c'est plus : les affichages et la robinetterie sont extrêmement spartiates. Du bruit et de la fumée, et pas qu'un peu – ce que le pot noir mat laisse échapper est le contrepoint flagrant d'Euro5+. Jambes de suspension pneumatiques réglables de Marzocchi.

rage, car les rapports de boîte sont extrêmement courts, comme c'est le cas en tout-terrain. Jusqu'à 50 km/h, la pointe de la botte peine à suivre, ne veut-on pas énerver tout le voisinage. En ville, à faible charge et en cinquième ou sixième vitesse, la KTM à pneus à crampons vous secoue si fort que même la gent V2 de Milwaukee en serait jalouse. En effet, le mélange air-essence enrichi de 3 % d'huile deux-temps ne s'allume pas à chaque tour de vilebrequin lorsque les gaz sont ouverts au minimum, mais plutôt selon l'humeur du moment. C'est comme si le monocylindre vous suppliait sans équivoque de tirer davantage sur le câble. Message compris: rétrograder quelques coups, résolument ouvrir en grand et c'est parti – bääm-bääm-bääm (elle hurle en autrichien, c-à-d en allemand!) – vive les hauts régimes! Si vous aimez les deux-temps, vous allez adorer cette KTM. En effet, l'engin de course combiné au rapport de transmission court mentionné plus haut projette véritablement le poids plume vers l'avant à chaque fois que l'on passe une vitesse. Pour chevaucher ce boulet de canon de 50 ans, extrêmement divertissant, il faut avoir tous ses sens en éveil. Nous ne nous attarderons pas sur le thème de la décélération, il suffit de remarquer les jolis freins à tambour.

Comment la ferraille se transforme en une perle à deux roues



Lorsque cette KTM présentée ici a été extirpée d'une grange après plus de 30 ans sans amour, elle avait l'air rudement dépenaillée. Pour s'attaquer à un tel projet de restauration, il faut beaucoup de choses : un savoir-faire artisanal, de la persévérance, de l'argent, un réseau et beaucoup de passion pour que la vision d'une brêle ancienne unique devienne réalité. Grâce à un manuel d'atelier contenant toutes les données nécessaires et des représentations graphiques, le propriétaire a pu faire revivre la 250 GS à l'identique. Cela a coûté de nombreuses soirées et week-ends, mais cela en a valu la peine à 100 %.

Marché restreint

Les KTM deux-temps des années 70 refroidies par air sont relativement rares, surtout en bon état. Mais si l'on cherche un objet à restaurer, on peut trouver son bonheur pour environ 3000 frs – le prix dépend bien sûr de l'état, de l'âge et de la cylindrée. Comme la technique est très réduite et relativement simple, il est possible de faire pas mal de choses soi-même avec de solides connaissances de mécanique. De plus, il est encore possible de trouver de nombreuses pièces de rechange ou des répliques de qualité, et avec le manuel d'atelier sur l'établi, on peut se lancer.

FICHE TECHNIQUE

KTM GS 250

Moteur	Monocylindre 2-temps refroidi par air
Cylindrée (alésage x course)	246 cm ³ (71 x 62 mm)
Transmission	Embrayage multidisque à bain d'huile, 6 vit., chaîne
Puissance / compression	34 ch (25 kW) à 7400 tr/min / 10:1
Couple	35 Nm à 6750 tr/min
Cadre	Tubes d'acier
Suspension avant	Fourche télescopique
Suspension arrière	Bras oscillant acier, amortisseurs à gaz jumelés
Frein avant	Frein à tambour
Frein arrière	Frein à tambour
Pneus avant et arrière	3.00-21 et 4.50-18
Empattement / hauteur selle	1390 mm / 850 mm
Angle de chasse / projection	pas indiqué
Poids	115 kg en ordre de marche tous pleins faits
Capacité réservoir	10 l
Prix lors du lancement	A partir de Fr. 8000.– env. (av. attestation vétéran)



Un clin d'œil de Daytona

8 juin: 5^e Biker's Beach de Delémont

Quasiment entre des passages de nuages menaçants, la 5^e Biker's Beach de Delémont a bien rempli les 3000 m² dédiés par le va-et-vient de big bikes américaines pour une bonne part, mais de toutes origines, dont plus d'une à faire sortir les yeux de leurs orbites! En tête du tape-à-l'œil, les merveilles de la boîte de tuning Malparidos locale, mais bien d'autres venues d'ailleurs (Arni H-D, Biker's Spirit, etc.). Sans oublier Boéchat Motos (Yamaha) et Willem SA (mille marques, ou presque...) dont seul un Hells Angel a profité de l'offre d'essayer une moto (une Triumph Rocket 3, qui l'a laissé baba... cool). Artisans (tattoo, barbier, photographe, etc.), un voyageur original (Albania Moto Tours), les redresseurs de torts Les Templiers, PAD Power Automobile, plusieurs buvettes, de la musique live, bref, une super ambiance appréciée même par des familles entières. On en redemande aussi, une telle aubaine étant plutôt rare dans le Jura! **JM**

200 ans de Stelvio en oldtimers

4-6 juillet: fête des 200 ans du col du Stelvio — Pour célébrer le bicentenaire du spectaculaire col du Stelvio, situé dans le triangle Autriche/Italie/Suisse, Moto Guzzi lance une version spéciale de son enduro de voyage, la « Duecento Tributo ». Cet hommage n'est pas rendu à César, mais aux bâtisseurs de ce paradis



des virages, construit en 1825. Avec ses 48 « tornantes » (virages en épingle), le Stelvio relie les villes de Bormio (Velteline, Lombardie) et de Prato (Vinschgau, Tyrol du Sud). A 2757 m d'altitude, c'est le deuxième plus haut col alpin goudronné après le col de l'Iseran (France, 2765 m). Cet anniversaire sera célébré par un défilé prestigieux de voitures et de motos historiques du 4 au 6

juillet; la route du col restera fermée pendant la majeure partie de cette période. Le 4 juillet, un film sur la route du Stelvio sera projeté en avant-première à Franzenshöhe. Le 5 juillet, des véhicules historiques partiront de Glurns et Bormio pour se retrouver au sommet du col. Le 6 juillet, différentes carrioles festives défilent, comme il y a 50 ans. — **ML**

aprilia

GENÈVE

► **100 % 2-Roues**
Rue Pestalozzi 5
1202 Genève GE
Tél. 022 901 08 70
Fax 022 901 08 71
info@cpc2r.ch
www.cpc2r.ch

BSA
MOTORCYCLES

GENÈVE

► **Motosecours**
Rue Eugène-Marziano 17-21
1227 Acacias GE
Tél. 022 342 72 65
info@motosecours.ch
www.motosecours.ch

BRIXTON
MOTORCYCLES



BMW
MOTORRAD

FRIBOURG

► **Motos Vionnet SA**
Route du Rontet 17,
Case Postale 29, 1625 Sâles
Tél. 026 912 60 82
philippe.vionnet@motosvionnet.ch
www.motosvionnet.ch

GENÈVE

► **Facchinetti Motos**
Rue Lact 32
1217 Meyrin
+41(0)22 98 98 120
motos-ge@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr

NEUCHÂTEL

► **Facchinetti Motos**
Avenue des Portes-Rouges 12
2000 Neuchâtel
Tél: 032 720 22 22
motos-ne@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr

VAUD

► **Facchinetti Motos**
Chemin de Saugy 12
1023 Crissier
Tél. 021 694 27 27
motos-cr@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr



FRIBOURG

► **Motos Vionnet SA**
Route du Rontet 17,
Case Postale 29, 1625 Sâles
Tél. 026 912 60 82
philippe.vionnet@motosvionnet.ch
www.motosvionnet

HONDA

VAUD

► **Daytona Shop SA**
Av. Longemalle 10
1020 Renens
Tél. 021 624 66 12
contact.honda@daytonashop.ch
www.daytonashop-honda.ch

FRIBOURG

► **Garage Moderne**
Motocycles SA
Rue de la Poterne 1
1630 Bulle
Tel. 026 919 85 50
moto@garagemoderne.ch



FRIBOURG

► Motos Vionnet SA

Route du Rontet 17,
Case Postale 29, 1625 Sâles
Tél. 026 912 60 82
philippe.vionnet@motosvionnet.ch
www.motosvionnet



NEUCHÂTEL

► FACCHINETTI MOTOS

Avenue des Portes-Rouges 3
2000 Neuchâtel
Tél: 032 720 22 82
motos-ne@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr



VAUD

► Inter-Motos SA

En Budron B1
1052 Le Mont-sur-Lausanne VD
Tél. 021 323 12 90
info@inter-motos.ch
www.inter-motos.ch



FRIBOURG

► Dupasquier Motos SA

Route Principale 22
1642 Sorens FR
Tél. 026 915 10 35
Fax 026 915 20 86
info@dupasquier-motos.ch
www.dupasquier-motos.ch

VAUD

► Inter-Motos SA

En Budron B1
1052 Le Mont-sur-Lausanne VD
Tél. 021 323 12 90
info@inter-motos.ch
www.inter-motos.ch

► Pôle Mécanique Sàrl

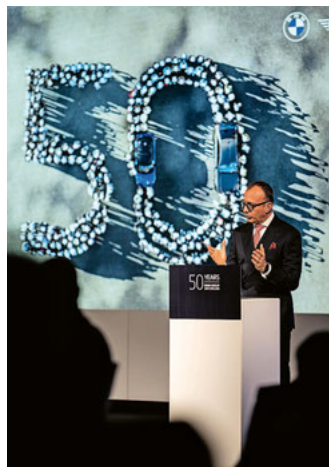
Rte de l'Etraz 6
1267 Vich VD
Tél. 022 364 12 35
info@polemecanique.ch
www.polemecanique.ch



VAUD

► Garage Elite J.-P. Kehrli Sàrl

Route d' Allaman 106
1170 Aubonne
Tél. 021 808 54 10
jpkehrli@sefanet.ch
www.kehrli-automoto.ch



50 ans BMW Group Switzerland

Dielsdorf ZH — BMW Group Switzerland a fêté son 50^e anniversaire à son siège de Dielsdorf en présence de quelque 170 invités lors d'une soirée de gala. En 1975, BMW Suisse SA a acquis les parts de MOTAG, importateur général d'automobiles BMW depuis 1953 et importateur de motos BMW en 1973. L'effectif est passé de 50 à 100 personnes. BMW Group Switzerland emploie aujourd'hui 424 personnes. La célébration était principalement axée sur le secteur automobile, où BMW a été numéro 1 sur le marché suisse en 2024. Dans le secteur des motos, BMW occupe la troisième place en Suisse et affiche une fois de plus un succès absolu avec la R 1300 GS. Outre la classique R80G/S de 1987, la R 12 GS et la concept-bike BMW R20 étaient également présentes lors de l'événement. — TK



Tonnerre Harley V2 à St-Tropez

Harley-Davidson Euro Festival St-Tropez (F) — Près de 30 000 fans de l'émblématique marque américaine Harley-Davidson se sont réunis du 8 au 11 mai dans la célèbre et tout aussi emblématique station balnéaire chic de Saint-Tropez, sur la Côte d'Azur. Le Camping de la Plage, situé à proximité, a offert le cadre idéal pour quatre jours d'action, de musique, d'essais des derniers modèles et de 70 concessionnaires proposant produits et accessoires. L'un des temps forts a été la présentation de la nouvelle Fat Boy Gray Ghost, limitée à 1990 exemplaires, cinquième modèle de la collection Harley Icons Motorcycle. Parallèlement, le lancement d'une nouvelle série de courses mettant en vedette des pilotes H-D Bagger lors de certains week-ends de MotoGP à partir de 2026 a été annoncé. Samedi, 2 500 motards ont participé à un défilé spectaculaire à Grimaud et Saint-Tropez. Prochain grand événement pour la communauté Harley: le Rallye européen H.O.G. du 12 au 15 juin 2025 à Medulin (Croatie). — ML



Essais Manu Motos à l'aérodrome

Essais Yamaha à l'aérodrome de Courtedoux — Manu Motos de Courchavon, ex-agent Honda, Kawa et BMW, aujourd'hui exclusif Yamaha, a convié le week-end du 31 mai et 1^{er} juin à ses essais de toute la gamme Yamaha – vélos électriques compris. La piste de l'(ancien) aérodrome ajoulot de Courtedoux ayant été regazonnée depuis, «le Manu» a concocté un joli parcours routier en boucle qui a assidûment été gommé par pas moins de 156 intéressés. Le soleil radieux et un zéro gamelle a lui aussi contribué à la réussite de l'événement. Les modèles les plus demandés ont été la toute nouvelle Tracer 9 GT+ YAMT (à boîte automatique manuelle), puis la MT-10 et la MT-07 elle aussi dotée de l'YAMT. Tellement alléchantes que même un détenteur de bolide MC Laren est venu changer de tenue pour un essai. — JM
www.manu-motos.ch



Plus de «touristes moto» au Ring

Fini les balades à moto privées sur le Nurbourgring
Ces dernières années, de nombreux motards suisses ont parcouru librement le spectaculaire Nurbourgring (D), long de 21 km, lors de «randonnées touristiques», en compagnie de voitures. C'est désormais fini. A partir de cette saison, pour des raisons de sécurité, les motos et les voitures ne sont plus autorisées à circuler simultanément sur le «Ring». Si l'exploitant du circuit parle de «formats d'entraînement guidés et de créneaux horaires exclusifs pour les deux-roues», en réalité, les motos sont plus ou moins interdites de piste ou doivent s'inscrire à des séances d'entraînement guidées (à des tarifs plus élevés). Seuls quatre jours sont réservés à cet effet en 2025 (Motorrad Action Team les 30 et 31 juillet, formation de pilotes ADAC les 13 et 14 août). Au moins : les motards peuvent toujours participer à des «Touristenfahrten» sur le circuit du GP du Nurbourgring (5,148 km); selon l'affluence, de nouveaux créneaux horaires exclusifs seront créés pour les deux-roues. — ML



VAUD

► **Garage Elite J.-P. Kehrli Sàrl**
Route d' Allaman 106
1170 Aubonne
Tél. 021 808 54 10
jpkehrli@sefanet.ch
www.kehrli-automoto.ch



FRIBOURG

► **Motos & Scooters Doffey Sàrl**
Rte de la Glâne 33
1700 Fribourg FR
Tél. 026 322 19 12
Fax 026 322 73 52
olivier.doffey@bluewin.ch
www.doffey.ch

► **Garage Moderne Motocycles SA**
Rue de la Poterne 1, 1630 Bulle
Tel. 026 919 85 50
moto@garagemoderne.ch



VAUD

► **Garage Elite J.-P. Kehrli Sàrl**
Route d' Allaman 106
1170 Aubonne
Tél. 021 808 54 10
jpkehrli@sefanet.ch
www.kehrli-automoto.ch

► **Inter-Motos SA**
En Budron B1
1052 Le Mont-sur-Lausanne VD
Tél. 021 323 12 90
info@inter-motos.ch
www.inter-motos.ch



GENÈVE

► **Motosecours**
Rue Eugène-Marziano 17-21
1227 Acacias GE
Tél. 022 342 72 65
info@motosecours.ch
www.motosecours.ch

VAUD

► **Garage Elite J.-P. Kehrli Sàrl**
Route d' Allaman 106
1170 Aubonne
Tél. 021 808 54 10
jpkehrli@sefanet.ch
www.kehrli-automoto.ch



FRIBOURG

► **Dupasquier Motos SA**
Route Principale 22
1642 Sorens FR
Tél. 026 915 10 35
Fax 026 915 20 86
info@dupasquier-motos.ch
www.dupasquier-motos.ch



NEUCHÂTEL

► FACCHINETTI MOTOS

Avenue des Portes-Rouges 3
2000 Neuchâtel
Tél. 032 720 22 82
motos-ne@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr

VAUD

► Moto Évasion SA

Chemin du Closalet 16
1023 Crissier
Tél. 021 634 75 23
info@triumph-lausanne.ch
www.triumph-lausanne.ch



GENÈVE

► Badan Motos

Rue Lamartine 23, 1203 Genève GE
Tél. 022 345 30 65
info@badan-motos.ch
www.badan-motos.ch

JURA

► Boéchat Moto Sàrl

Alan Boéchat
Rue Emile-Boéchat 110
2800 Delémont
Tél. 032 422 17 84
www.boechat.ch
info@boechat.ch

► Manu Motos Sàrl

Route Principale 1
2922 Courchavon JU
Tél. 032 466 14 14
Fax 032 466 14 14
info@manu-motos.ch
www.manu-motos.ch

VAUD

► Facchinetti Motos

Chemin de Saugy 12, 1023 Crissier
Tél. 021 694 27 27
motos-cr@facchinetti.ch
www.facchinetti.ch/fr

Agenda

À PARTIR DU 18.06.2025



13–15 juin: **Concentre Bikers** appenzelloise avec expo, concerts, bar, virée, etc.



28/29 juin – **Don du sang des motards** au Glaubenberg OW incl. en-cas gratuit pour donateurs.

Concentres, expos, essais, etc.

19.–22.6. __ Indian Riders Fest, Lipno nad Vltavou (CZ).
www.indianridersfest.eu

21/22.6 __ Honda Racing Days à Dijon (F). www.de.honda.ch

27–29.6 __ Int. Trucker & Country Festival Interlaken BE, avec Biker-Corner. www.truckeDon du sang des motards au Glaubenberg, Berghotel Langis, Stalden OW. blutspende.motosport.ch

4–6.7 __ 20. BMW Motorrad Days à Garmisch-Partenkirchen (D). Le must des Béhémistes avec expo, shows, concerts, essais, etc.

11–13.7 __ Andermatt Freedom Ride. Event Harley-Davidson Event avec div. activités et concerts. www.andermttfreedomride.ch

Rétro

13–15.6 __ Odenwald Klassik, course sur aérodrome Walldürn (D).
www.klassik-motorsport.com

20–22.6 __ 12^e Lenzerheide Motor Classics.
www.lenzerheidemotorclassics.ch

12/13.7 __ Tremola 2025, course de régularité pour motos immatriculées.
www.motoepocaticino.ch

12/13.7 __ 28^e conc. Honda CBX 6-Zylinder 2025, Rickenbach b. Schwyz SZ, Bergrestaurant Hand.

8–10.8 __ Kappelen Memorial, Wynigen BE, course de côte

16.8 __ Oldtimer GP Safenwil AG. www.albisguetli.ch/albisguetli-classics

Sport

20/22.6 __ MotoGP Mugello (I)

21–22.6 __ CS Motocross, Le Locle NE, Cat. Backyard Racing Jun 85, Jeremy Seewer Cup 50, Eschtec Cup 65

27/29.6 __ MotoGP Assen (NL)

5/6.7 __ Course de Côte Boécourt JU incl. SMLT & SSCLT

5/6.7 __ CS Motocross Ederswiler JU Nat, Open & 250, Jun 125, BRC Jun 85, JS Cup 50, ECup 65, YZ, Women

6.7 __ CS Enduro Prierio (I)

11/13.7 __ MotoGP Sachsenring (D)

11–13.7 __ CM SBK & SS Donington Park (GB)

12/13.7 __ Course de Côte Gaschney (F) seul. SMLT & SSCLT

12/13.7 __ CS Motocross Broc FR Cat. Inter, Nat Open & 250, Jun 125, BR Jun 85, YZ

19/20.7 __ MotoGP Brno (CS)

9/20.7 __ Course de Côte Petit Abergement (F) incl. SMLT & SSCLT

19/20.7 __ CS Motocross Mannebs FR Nat. Open & 250, Jun 125

25–27.7 __ CM SBK & SS Balaton Park (H)

Spécialiste de l'équipement moto en Valais
600m² d'exposition

aplusmoto SA
Rue de Savoie 7
1950 Sion
Tél. 027 322 07 00

Sion
www.aplusmoto.ch

Starline, ROOF, SCHUBERTH, Watson, L&L, Stylmartin, FIVE, moto M11 Eleven, SHOEI, RICHIA, SCOTT, ACERBIS, MAC, FORMA, PREMIER, BUSE, DAINES, BELSTAFF, DAYTONA MOTORRADSTIEFEL, AIROH, MACNA, MOTOREX, RST, TCX, CABERG, Kriega, FALCO, SPIDI, Xpd, cardo.

Vos manifestations — vous pouvez nous les signaler pour les faire figurer dans cet agenda (parution sur décision de la rédaction)

LA MOTO, C'EST L'INSPIRATION

Entretien – Bastian Baker



Bastian Baker n'a pas seulement de l'expérience sur scène et devant la caméra. Il sait aussi comment déplacer une moto comme cette Harley Breakout dans les règles de l'art et en toute sécurité.

Dans le cadre de l'Euro Festival de Harley-Davidson, nous étions en tournée avec l'auteur-compositeur-interprète Bastian Baker.

— Interview : Daniele Carrozza — Photos : E. Malherbe, A. Bretscher

Enfin ! Après une longue pause, la communauté Harley-Davidson s'est à nouveau réunie dans le golfe de Saint-Tropez, à l'occasion de l'Euro Festival. Il va sans dire que la station balnéaire mondaine était en état d'urgence du 8 au 11 mai avec fêtes, concerts, sorties en mer et, bien sûr, la parade du samedi. L'auteur-compositeur-interprète suisse Bastian Baker, qui se déclare passionné de Harley, était également présent. Nous avons chopé 2 nouveaux modèles 2025 et avons parcouru 300 km dans l'arrière-pays sinueux de la Côte d'Azur, avant de nous plonger dans des discussions sur l'essence avec Bastian.

— Bastian, tu as fêté ton 34^e anniversaire le 20 mai. Depuis combien de temps dure la carrière de motard de l'auteur-compositeur-interprète suisse, dont la réputation a depuis longtemps largement dépassé les frontières du pays ?

BASTIAN BAKER — Mon père conduisait une Harley-Davidson, j'ai donc été en contact avec des motos dès mon enfance et ai tout de suite voulu grimper sur la moto de papa. Il m'a souvent emmené à des moto-cross ou autres, où je pouvais parfois conduire une minibike. Et pour moi, il était évident qu'adulte, je conduirais une moto. Une Harley-Davidson, bien sûr.

— Comment et quand cela a-t-il commencé ?

— J'ai passé mon permis à 22 ans, puis tout de suite eu une Harley Sportster à la maison, une 883 Iron. Il fallait que ce soit une Harley. Parce qu'elle me correspond au poil, à mon style, à ma culture, à tout. Je n'ai pas besoin d'une méga-puissance et je ne veux pas faire la course. Chiller sur la bécane, cruiser, si possible près de chez moi, c'est mon monde ...

— Qu'est-ce qui est venu après la 883 Iron ?

— J'ai roulé avec la Sportster pendant quelques années. Ensuite, grâce à la super collaboration avec l'importateur suisse de Harley-Davidson, j'ai eu la possibilité de conduire les grands modèles et je peux maintenant essayer une nouvelle machine pratiquement chaque année.



On ne sait pas encore quel modèle de Harley Bastian Baker pilotera cette année. La Breakout (à gauche) ou la Low Rider S (en haut) ont particulièrement séduit le Romand. Mais le musicien était également à l'aise avec sa Fat Boy (à droite), malgré la pluie.

— **Que conduiras-tu en 2025 ?**

— Ce n'est pas encore décidé à 100 %, probablement une Breakout ou la Low Rider ST.

— **Lors du tour d'aujourd'hui, tu m'as convaincu par ton style de conduite fluide, solide et sûr. On voit bien que tu es régulièrement sur ta moto.**

— Heureusement, j'ai toujours la possibilité de voyager plus ou moins longtemps. J'en ai besoin, je suis parfois vraiment accro à ce sentiment de liberté, même si ça ne dure que 20 minutes. J'habite dans la région de Lavaux, au bord du Léman, et j'ai pratiquement les plus beaux parcours du monde à ma porte.

— **Est-ce que tu fais aussi des virées plus longues ?**

— Non, plutôt pas. Comme je l'ai dit, je peux aussi me contenter de 20 minutes. Mais les excursions d'une journée, c'est déjà cool. Mais je ne suis certainement pas le fou du voyage avec les grosses valises. Je possède un chalet aux Diablerets, c'est là que je vais parfois quand j'ai le temps. Ensuite, j'emprunte un itinéraire attrayant et j'y passe la nuit. Et il se peut très bien que je me rende à un concert ou à un spectacle en Harley-Davidson, si le temps et les circonstances le permettent.

— **Même à l'étranger ?**

— Cela arrive. Surtout si j'ai un jour de congé ou plus. Je suis déjà allé à Hawaï, à Nashville et en Afrique du Sud sur deux roues, lorsque Harley pouvait m'organiser une moto là-bas.

— **Tu n'es jamais tombé ?**

— Non, heureusement. La seule fois où je suis tombé d'un de ces stupides scooters, c'était à Bali.

— **Est-ce que tu t'inspires aussi de la moto pour écrire des chansons ?**

— 100 pour cent oui ! Je suis un vrai rider solo et je préfère partir seul. Je peux alors faire mon propre truc et aller à mon rythme. Je chante souvent sous le casque, surtout quand je gravite dans des endroits charmants. Il m'est arrivé plusieurs fois de m'arrêter au bord de la route et de poser ma bécane pour enregistrer une idée ou une nouvelle mélodie. C'est ainsi qu'est née la chanson «Jackpot», et le clip qui l'accompagne a également pour toile de fond la conduite d'une moto.

— **Y a-t-il des parallèles entre faire de la moto et faire de la musique ?**

— Bien sûr. La musique est tellement importante dans la vie que l'on peut établir un lien avec presque tout. Sur scène, je suis toujours à 2000 km/h, totalement concentré et je dois anticiper l'espace et le public, tout comme je dois le faire dans la rue. Sur le plan mental, beaucoup de choses se passent de la même manière. Et bien sûr, il y a toujours de l'adrénaline.

— **Y a-t-il un rêve de moto que Bastian Baker veut encore réaliser ? Une journée sur circuit ? Un long voyage ? Une transformation spéciale ?**

— Je ne suis pas du genre à rêver, je préfère vivre le moment présent. C'est pourquoi je trouve ce voyage ensemble autour de St-Topéz méga-cool. Et je conduis tous les jours quand j'en ai l'occasion. J'aimerais peut-être un jour me balader un peu plus longtemps aux Etats-Unis avec ma Harley, j'ai déjà fait la Route 66 avec des collègues dans un minivan. Je prends tout ça très à la légère. Si quelque chose de cool se présente, je suis ouvert. Mais dans le business de la musique, tu dois être méga-flexible, c'est vraiment difficile de planifier quelque chose longtemps à l'avance. Je prends les choses comme elles viennent.



625DSX
SPARK YOUR DREAMS



CHF
7'390.-*

- ⌚ 47 KW OU 35 KW
- 🛡️ GARANTIE 3 ANS
- 🧤 PROTÈGE-MAINS
- 💡 PHARES FULL LED
- 🛡️ PARE-BRISE RÉGLABLE
- ⚙️ MODE ECO & SPORT
- 🛞 FREINS NISSIN
- 🏊 SUSPENSIONS KYB
- 📶 BLUETOOTH NAVI
- 📺 ÉCRAN COULEUR LCD
- 🔑 KEYLESS RIDE
- 📺 DASHCAM



3^e rencontre Vespa & véhicules historiques Moutier

ILS SONT FOUS, CES ROMAINS

Le nom de Vespa suscite des images de dolce vita sur fond de bella Italia, de sérénité... mais là, ce qu'en a fait l'Amicale Vespa de Moutier nous a décroché la mâchoire...

— Texte et photos: Jean Mesnil



L'emblème de l'Amicale Vespa de Moutier: une guêpe bien décidée à en découdre...

Mais commençons par le début: un garagiste – latin vous aurez deviné, plus exactement originaire des Pouilles – du nom de Luigi Baglivo, fan absolu de Ferrari mais aussi de Vespa, fonde son atelier de carrosserie à Moutier. Incluant une belle collection de Vespa, dont une de 1952 restaurée par ses doigts de prestidigitateur. Et du même élan, fonde l'Amicale Vespa Moutier en 2017, dont il est toujours Président, avec pour bras droit Fabrice Cassella – au nom fracassant et tout aussi latin, fils de garagiste de Perrefitte, converti moniteur d'auto-moto école.

L'apothéose

En 2018 déjà, les fourmis plein les doigts (ce sont aussi des insectes de la famille des hyménoptères comme les guêpes vespa...), l'Amicale Vespa de Moutier Events organise son premier festival, à commencer par une belle expo au Parc Bechler de Moutier. Cinq ans plus tard, c'est déjà un spectacle ronflant en Z-I. des Laives avec le même public cible, puis voici que cette année, le samedi 31 mai 2025 plus précisément, c'est l'exposition nucléaire!

Qui l'eût cru que l'annonce d'une fête de Vespa allait inonder la zone industrielle prévôtoise des Laives (rime avec glaive romain...) d'un tsunami de bagnoles de tout poil (de la Vespa 400 à la Ferrari) et de scooters filigranes de tous âges et toutes couleurs, témoins d'une ruée de quelque 3000 spectateurs?

Les bonnes relations du Chef

Notre Président en herbe (ou plutôt en tarmac...) Luigi a le bras long. Oyez plutôt: ses contacts avec «Il Dottore» (le 46, mais oui... Valentino Rossi!) lui a valu de pouvoir contacter et engager Loris Rosati, 5x champion d'Italie Ape Proto Evolution acrobatique et tonitruant. Et ce n'est pas tout: Luigi (toujours le même!) connaît un membre des Legend Drivers, et l'a invité avec sa ribam(très)belle de supercars. Et (encore!): Luigi connaît bien Alexandre Frésard (musée de Lignières) qui connaît et côtoie des (anciens) pilotes moto de GP et a insisté pour les faire venir. De quoi perdre connaissance avec reconnaissance devant tant de talent!

Fête (plus que) ronflante

Voilà donc qu'un samedi durant (ou presque), le nombreux public a joui d'un festival unique dans notre pays, sous un soleil dardant de ses rayons les plus chaleureux, les acrobaties du stuntman Loris (pas Capirossi, mais Rosati) évoluant pratiquement sans cesse sur deux roues avec son 3-roues initialement commercial, mais en version «F1». Ses «tonitro-



Le tout agrémenté par une longue file de supercars rutilantes et rugissantes, Ferrari, Lambo, Porsche, etc, le parc de voitures et Vespa classiques à faire (re)réver et la présentation (avec autographes) de nos vieux as de GTP Rolf Biland, Jacques Cornu, Philippe Coulon, Hans Bolliger et autres, surveillés d'un œil par notre plus talentueux journaliste moto de tous les temps, Jean-Claude Schertenleib. Alors, on en redemande... ce que Luigi (eh oui, toujours Lui...) ne saurait nous refuser. A dans 3 ans? ■



Loris Rosati dans ses œuvres sur triporteur Vespa Ape Proto. Nicola L'Impennatore roule à (l')Anvers mais n'en verse pas. Hannes Roth: ça baigne!

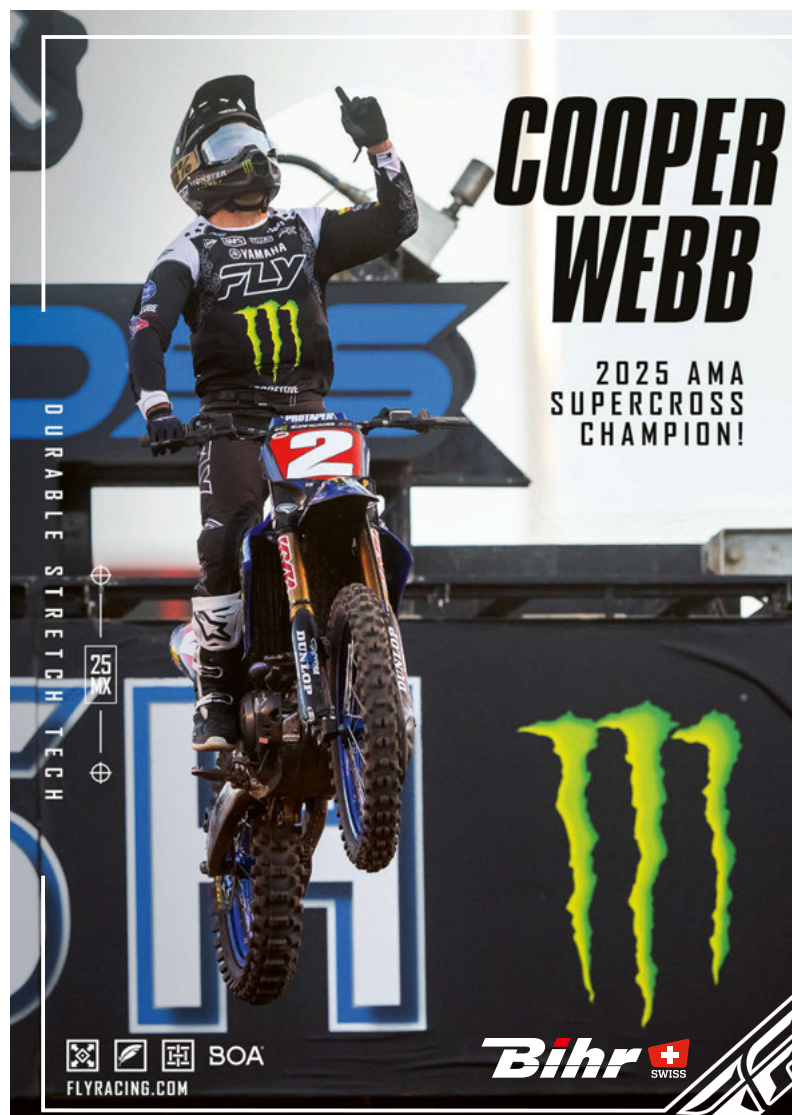
De g. Jacques Cornu, Hans «Hämpu» Bolliger, Urs Meier (WET), Rolf Biland, Philippe Coulon

De g. Luigi Baglivo Président, Sebastiano Tronolone speaker ristorante

Marie-Jo, tifosa

Cornu et Marcel Winistoerfer, maire

folies» alternant avec les acrobaties de Nicola L'Impennatore (presque Imperatore... et à travers!), roulant lui naturellement sur 2 roues – wheelies ou «Vespa rampante» exceptés – sur une simple Vespa, mais quasi dans toutes les positions sauf celle prescrite par la législation routière. Ce qui lui vaudrait à tous les coups une sérieuse contravention pour «perte de maîtrise de son véhicule» s'il s'y risquait sur la voie publique... Et puis – le seul non pas latin, puisque suisse alémanique –, Hannes Roth du garage des Coccinelles (encore un insecte!) VW de Schöffland AG, le plus hygiénique d'entre tous, puisqu'il ne quitte pas sa baignoire pour évoluer en rugissant, animé par un moulin Yamaha R6 avec lequel il figure dans le Guinness Book des records à... 186 km/h!





Love Ride 33 : Ride out avec Luana Montanaro

MOUILLÉ, MAIS COMBLÉ

Le «ride out» lors de la Love Ride 33 en compagnie de Luana Montanaro n'a pas seulement été inoubliable, il a aussi donné lieu à une réflexion.

— Texte : Daniele Carrozza — Photos : Oskar Moyano, Love Ride

Depuis 25 ans, je travaille désormais dans la branche suisse de la moto et, chaque fois que c'était possible, j'ai essayé d'assister au Love Ride. Car la plus grande manifestation de bienfaisance de ce type en Europe est tout simplement une bonne cause. Inoubliable à la fois pour les visiteurs et spécialement pour les principaux protagonistes, les personnes atteintes de myopathie et/ou d'autres handicaps. Pour elles, la mobilité quotidienne est loin d'être une évidence. Et c'est donc un plaisir profondément gratifiant, année après année, de voir ces personnes rire – voire rayonner – lorsqu'elles prennent place dans les paniers des attelages ou à l'arrière des trikes, en compagnie de leurs «parrains», sur les 60 kilomètres du Ride out. Et il y a une chose que j'ai toujours voulu faire : être parrain !

Enfin, dans le cadre de la Love Ride 33, qui s'est déroulée le 4 mai à Dubendorf (ZH), comme d'habitude, c'est chose faite. Je ne possède pas d'attelage ni de trike. Et c'est ainsi qu'avant la Love Ride, j'ai demandé par mail à Sam Brüngger ou à son service d'attelage GmbH à Flaach près de Zurich de me prêter un véhicule. La réponse ne s'est pas fait attendre :

«Ciao Daniele». Notez que Sam ne me connaissait pas encore à ce moment-là. Je lui suis donc profondément reconnaissant, car confier simplement à un étranger un attelage pas tout à fait bon marché – un Ural T-TWD – ne va pas de soi.

Et maintenant, voici Luana Montanaro, ma passagère pour la journée ! Cette Thounoise de 32 ans a été diagnostiquée en 2010 avec une forme particulièrement agressive de sclérose en plaques. Elle n'avait que 18 ans et était sur le point de passer son bac lorsqu'elle a dû commencer les thérapies et les médicaments. Elle a redoublé et tenté à plusieurs reprises d'obtenir le diplôme de l'école de culture générale,





Luana Montanaro et le rédacteur juste avant le ride out. A ce moment-là, la météo était encore au top.



Je ne me soucie pas de ma personne, mais d'attirer l'attention sur la maladie»

LUANA MONTANARO

mais avec les forces qui lui restaient, elle n'en était plus capable. A cette époque, le sport était la vie de Luana. Elle a joué au football en deuxième division au FC Spiez et était numéro 2 de l'équipe nationale de tennis dans sa catégorie d'âge. Une fois, elle avait même battu Belinda Bencic, raconte fièrement Luana.

Les études de psychologie qu'elle aurait voulu entreprendre après le baccalauréat n'ont pas eu lieu. Luana perçoit aujourd'hui une pension d'invalidité et vit avec sa mère et sa sœur.

Mais Luana est restée active, malgré les nombreux obstacles qui lui ont imposé une vie complètement différente. Remarquablement active, même ! L'année dernière, elle a été sur les devants de la scène en tant que «Love Ride Eagle» et ambassadrice des personnes atteintes de maladies musculaires et de handicaps. En effet, elle est aujourd'hui ambassadrice de la Société suisse de la sclérose en plaques, où elle est impliquée dans de nombreux projets. Luana donne des conférences dans les écoles et s'engage auprès de son club de football de cœur, le FC Thoune, où elle fournit par exemple les billets annuels en début de saison et est connue non seulement comme mascotte, mais aussi comme plus grande fan.

Mais Luana doit aussi régulièrement suivre une thérapie, ce qui entraîne des troubles. «C'est alors assez dur, et il y a des moments où l'on ne se sent pas utile. Pourtant, j'ai tout ce qu'il faut pour vivre heureuse et je suis très reconnaissante», résume Luana avec une pondération admirable, avant d'ajouter : «Dans mes engagements, ce n'est pas ma personne qui compte, mais le fait d'attirer l'attention sur la maladie – de la rendre visible. Je m'adresse ici au grand public, mais aussi aux personnes concernées. J'aimerais leur dire qu'elles doivent aussi se réjouir des petites choses et en être reconnaissantes. Dans ce contexte, un événement comme la Love Ride est extrêmement précieux ... d'ailleurs aussi pour les proches des personnes concernées.»

60 kilomètres de joie

A ce propos, il est déjà bientôt 11 heures et c'est parti pour notre ride out commun ! Nous allons chercher pour Luana un des casques mis à disposition, nous nous rendons à l'attelage de l'Oural et, après un bref briefing, nous nous installons, elle dans le panier, moi

en selle de la vénérable l'Oural fleurant bon la lointaine Sibérie. Luana porte fièrement son maillot du FC Thoune, mais elle a aussi une fourrure en fibres et beaucoup d'eau potable, dont elle a besoin suite à la prise de médicaments.

Nous partons enfin ! Et ce, même par des températures douces à chaudes ! Des centaines – en fait, plutôt des milliers – de curieux bordent la route et se sont en partie installés avec des chaises de camping et des bancs de fête. Je suis étonné de voir avec quelle motivation Luana fait signe aux jeunes et aux moins jeunes. Même si nous ne pouvons que rarement parler, je sens à quel point ce moment est épanouissant pour ma passagère. Et exactement de la même manière pour moi. Les enfants au bord de la route, leurs parents et grands-parents, Luana et moi au milieu, mais aussi les 150 personnes atteintes de myopathie ou d'un autre handicap qui nous entourent, ainsi que les 2500 motocyclistes qui nous suivent – tous vivent un moment très agréable, intense et positif de bout en bout.

Et même lorsque, à mon grand désarroi, le diel ouvre quand même les vannes – et pour de bon – sur les derniers kilomètres du ride out, Luana ne se laisse pas déstabiliser. On se gare et je l'aide à enfiler mon imperméable. Luana interrompt ma hâte inquiète et dit, parfaitement détendue : «Tout va bien, la pluie rend beau...» Comme elle a raison, en fait. Car nous ne pouvons pas changer la situation, et nous sommes de toute façon complètement trempés. Alors, profitons-en et continuons à faire signe.

Une réflexion précieuse

De retour sur le site de l'événement, nous nous laissons aller, nous nous offrons un copieux déjeuner et passons en revue le Ride out. Par exemple, les moments où je laissais à Luana le soin d'actionner l'accélérateur pendant quelques secondes ou la situation où nous avons dû dépasser le trike qui nous précédait parce qu'il sentait tellement mauvais que cela nous a fait changer d'avis.

Luana a déjà repris la route en direction de Thoune lorsque je me retrouve seul, en fin d'après-midi, sur la place de rassemblement mouillée du premier bloc. Pas de trikes ni d'attelages à des kilomètres à la ronde. Seule notre brave Oural est encore là. Et juste avant de prendre le chemin du retour, je m'arrête et commence à réfléchir. Je me rends compte du nombre de choses que nous prenons pour acquises dans notre vie quotidienne. Et combien certains problèmes supposés des personnes non concernées – mauvais temps, stress avec le voisin, embouteillages, etc. Luana porte son destin avec une étonnante dignité. Elle m'a profondément impressionné par sa nature calme et réfléchie, mais aussi combative, et m'a rappelé que nous devrions définitivement apprécier davantage nos prétendues petites libertés dans la simple vie quotidienne. Que des thèmes comme l'égalité et l'inclusion nous concernent tous, car nous pourrions tous, directement ou indirectement, être nous-mêmes concernés dès demain. Que nous devrions nous arrêter de temps en temps et apprécier davantage notre environnement. En outre, Luana m'a montré à quel point il est simple et incroyablement gratifiant de faire plaisir à quelqu'un. Car en fin de compte, et c'est sans doute l'un des plus beaux effets secondaires de la vie, on s'offre ainsi inconsciemment des cadeaux. Merci Luana, «ride on» !

Le grand moment est arrivé, le Ride out à travers l'Oberland zurichois.

«Ça tient, ça tient ! Non, ça ne tient pas !» Lors des 8 derniers kilomètres du Ride out, le ciel a ouvert les vannes. Et de la bonne manière !



HEMINGWAY ET UN HAMBURGER ATOMIQUE

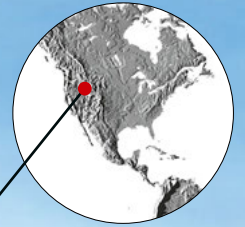
Idaho (Etats-Unis)

Rudolf Stumberger nous emmène dans un tour à travers l'État américain de l'Idaho et dans le parc national de Yellowstone, aussi varié qu'impressionnant.

— Texte et photos : Rudolf Stumberger



R



Idaho



Bon, peu de gens savent que Boise (prononcer Boisi) est la capitale de l'Etat américain de l'Idaho. Et l'Idaho, c'est où exactement ? Il est situé en haut, au nord-ouest de l'immense pays, entre les Etats du Montana à l'est et de Washington et de l'Oregon à l'ouest. Tout en haut, au nord, l'Idaho a encore un bout de frontière avec le Canada. Et maintenant, trêve de géographie, ça suffit... gaz, et je retrouve Diane et Natalie au «Lucky Peak State Park View Point», qui est un point de vue dans les environs immédiats de la capitale. Les deux femmes portent leurs vêtements en cuir, conduisent toutes deux une Harley-Davidson et travaillent à l'office du tourisme. «Come on, let's go» me crient-elles. Pour commencer mon tour à travers l'Idaho jusqu'au parc national de Yellowstone, elles veulent faire quelques tours de bécanes avec moi et me montrer une partie de la «Ponderosa Pine Scenic Byway», une route avec de belles vues. Elles ont d'ailleurs déjà traversé les Etats-Unis avec leurs Harleys (et leurs maris).

Ce pays, c'est clair, est grand et assez peu peuplé. La plupart des 1,8 million d'habitants vivent dans les villes situées le long des autoroutes ; en termes de superficie, l'Idaho est cinq fois plus grand que la Suisse. Ici, les gens ont la réputation d'être conservateurs et retirés, mais je n'ai rencontré (presque) que des gens sympathiques. Avant de m'aventurer dans la nature sauvage, je veux faire le plein de civilisation (et de bières) à Boise, une ville à taille humaine d'environ 230 000 habitants. Le centre se laisse facilement explorer à pied. Une chose est claire : on veut ici se débarrasser de la réputation de plouc et on a

beaucoup travaillé pour ça. La ville compte désormais de nombreux restaurants et bars branchés. Et Boise peut se targuer d'une particularité : la ville est devenue la patrie de personnes qui ont émigré du Pays basque espagnol et se sont installées ici. On peut voir leur histoire au musée du patrimoine basque ou entrer dans l'un des restaurants basques. On y trouve non seulement du bon vin blanc, mais aussi les fameuses tapas, qui sont de petites bouchettes en entrée : tantôt une saucisse, tantôt des crevettes à l'huile. Tout sur du pain blanc. Mais attention : tout ce qui est servi aux Etats-Unis a un goût différent de ce qui est servi en Europe ! De la pizza italienne à la choucroute allemande, les plats sont adaptés au goût américain. Et je vous raconterai plus tard ce que j'ai pu y découvrir ...

«Kérosène Annie»

Mais maintenant, un conseil pour les fans de technique : si vous êtes passionné par les vieux tracteurs, allez au «JUMP». Il s'agit d'un musée de tracteurs inhabituel situé en plein centre-ville. Insolite, parce que les tracteurs y sont répartis sur différents étages d'un parking et parce que l'on y trouve de rares exemplaires d'énormes tracteurs à vapeur du XIX^e siècle. Le musée a été créé par un entrepreneur qui a gagné sa vie en cultivant des pommes de terre – l'Idaho est également considéré comme «l'Etat de la pomme de terre». Au musée, le chef mécanicien Rob Bearden, un homme costaud et barbu, m'attend. «Comment vas-tu ?», me demande-t-il avant de me montrer ses trésors. Par exemple, la «Kerosene Annie». Un trac-



teur imposant construit entre 1910 et 1930 dans l'Indiana. Sur les 935 exemplaires du type «Oil Pull» construits, il en existerait encore 23 aujourd'hui.

Mais maintenant, assez parlé de la ville, sortons sur la route et allons dans la nature – ou du moins dans la petite ville. Ma première destination sur le circuit de l'Idaho est Ketchum, une ville de peut-être 3000 habitants dans la Sun Valley. A une altitude d'environ 1800 mètres, on y fait du ski en hiver, comme le montrent les remontées mécaniques. Et qui est «on»? Ce sont les beaux, les riches et les célébrités qui s'y donnent rendez-vous. En témoignent les imposantes villas dans lesquelles des stars du cinéma viennent parfois passer quelques jours. En été, Ketchum est plutôt endormie, et la seule raison de s'y arrêter est alors la tombe d'Ernest Hemingway. Car l'écrivain, qui a entre autres écrit «A qui sonne le glas» (un roman sur la guerre civile espagnole dans les années 1930), y a passé les dernières années de sa vie, jusqu'à ce que, le 2 juillet 1961, sa dernière heure sonne également : il s'est tiré une balle, sans doute par peur de la vieillesse.

«Craters of the Moon»

Mais maintenant, nous sortons vraiment dans la brousse, sur la route n° 20 en direction de l'est. Il existe d'ailleurs une carte spéciale pour l'Idaho, sur laquelle sont indiqués de beaux itinéraires pour les motards (disponible à l'office du tourisme), et la route vers les «Craters of the Moon» en fait partie. Les cratères lunaires sont un immense champ de lave refroidi d'origine volcanique, qui est au-

jourd'hui un parc national. Il est desservi par une route avec des parkings à partir desquels il est possible de se rendre à pied aux points d'intérêt, un système qui a fait ses preuves dans de nombreux parcs nationaux aux Etats-Unis. Je décide d'escalader une colline noire qui porte le joli nom de «cône de l'enfer». Ici, on a vraiment l'impression d'être sur la lune, rien que ce sable noir. En haut, au «sommet», quelques petits arbres poussent et défient le vent violent qui souffle ici. La vue s'étend loin dans le paysage de l'Idaho. On peut également visiter les grottes qui se sont formées lorsque la lave s'est refroidie à l'extérieur, mais a continué à s'écouler à l'intérieur, il y a 15 000 ans. Il n'y a pas si longtemps, en 1969, les astronautes Apollo de la NASA, Alan Shepard, Edgar Mitchell, Eugene Cernan et Joe Engle, se préparaient ici, sur ce sol rocaillieux, à leur mission lunaire.

Je me mets à nouveau en route vers l'est, cette fois-ci ma destination est la petite ville d'Arco. Et comme je commence à avoir faim, je vais aller voir ce qu'il y a à manger là-bas. Quarante kilomètres plus tard, j'arrive à destination et je vois quelques motos garées sur le bord droit de la route, devant un bar. Pour que tout le monde soit au courant, le toit du bâtiment d'un étage porte l'inscription «Eat» en grosses lettres – je suis donc au bon endroit. Avant d'entrer, je jette un coup d'œil aux deux motos qui sont à vendre ici. Un propriétaire veut 25 000 dollars pour sa Harley Freewheeler (un trike) de 2017 avec 1074 miles. Pour la Heritage Softail Classic jaune, année de construction 2011, qui se trouve à côté, il veut

Panneau indicateur à West-Yellowstone.

Le Parlement de l'Idaho à Boise.





Le «hamburger atomique» aux champignons.

Arco se targue de son passé nucléaire.

Panneau d'information sur le réacteur de recherche civil EBR-1.

Un saloon dans une ville fantôme à l'intérieur des terres.

La vue s'étend loin dans le parc de Yellowstone (page de droite).

14 000 dollars. Si tu achètes les deux ensemble, tu as droit à une réduction de 1000 dollars.

Des burgers de toutes sortes

Le bar est très fréquenté, il faut attendre qu'une table se libère. La carte est claire – on y trouve des burgers de toutes sortes, accompagnés de garnitures comme des frites. J'opte pour un «atomic burger», ça a l'air intéressant. Celui-ci finit par arriver et entre les deux tranches de pain, on trouve, en plus du bœuf haché et de la tomate, quelques champignons, ma foi.

Ainsi rassasié en tout cas, je me mets en route pour découvrir ce qu'il en est de l'«atomic burger». Arco compte encore un petit millier d'habitants, un grand carrefour de deux routes de campagne et sur les maisons, on trouve des enseignes au néon qui rappellent les années 1950. Et sur l'une des maisons, un grand panneau explique l'histoire récente de la ville : Arco a été la première commune au monde à être approvisionnée en électricité nucléaire. C'était le 17 juillet 1955 et l'électricité provenait d'un réacteur nucléaire civil portant le nom très technique d'«EBR-1». D'après ce que je découvre, la chose est devenue depuis un musée que l'on peut visiter. C'est ce que je veux faire. Au moment où je démarre le moteur, je vois que de l'autre côté de la route, une moto avec une remorque sort d'un accès – aux Etats-Unis, il n'y a rien qui n'existe pas !

Le réacteur se trouve dans le désert de l'Idaho, à droite et à gauche de la route, la steppe s'étend apparemment sans limites et en haut, le ciel est vaste. La région est très isolée ici, le trafic en sens inverse est faible, seule une voiture apparaît de temps en temps, et encore plus rarement une moto. A un moment donné, on aperçoit sur le bord de la route un panneau de l'autorité américaine de l'énergie et finalement le réacteur lui-même.

Le monde technique des années 1950

Entrer dans le bâtiment rectangulaire, c'est se plonger dans l'univers technique des années 1950. Ainsi, le centre de contrôle du réacteur est dominé par de grands appareils de contrôle analogiques qui permettaient de surveiller les circuits et bien sûr les processus nucléaires. Des barres de combustible usé étaient traitées à l'aide de manipulateurs derrière d'épaisses vitres dans une pièce recouverte de plomb. Au sous-sol du bâtiment, les hublots donnant sur le cœur du réacteur sont encastrés dans d'imposantes parois de plomb. Le tout est hors service depuis longtemps, mais laisse encore entrevoir comment, dans les années 1950, on voyait l'avenir dans l'énergie nucléaire.

Je laisse tomber toutes les choses techniques maintenant, mais je fais encore un détour par «Atomic City». C'est un endroit dans le désert, accessible uniquement par une route poussiéreuse. Autrefois, les techniciens des installations nucléaires y habi-

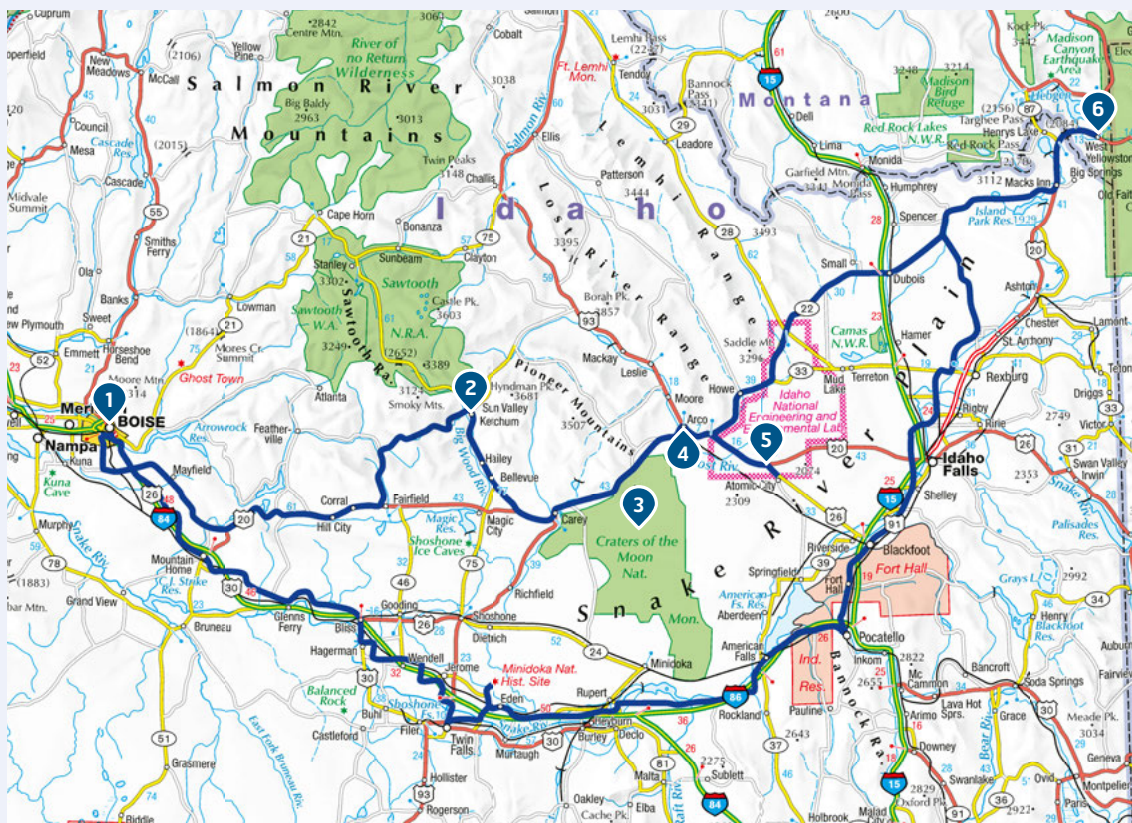
Biker avec remorque à Arco.





6 points forts de la visite

- 1. Boise - capitale de l'Idaho.
- 2. Ketchum - c'est ici qu'Hemingway a passé ses derniers jours.
- 3. Craters of the Moon - terrain avec de la roche de lave noire.
- 4. Arco - la première ville au monde à être alimentée par l'énergie nucléaire
- 5. EBR-1 - le réacteur des années 1950 est aujourd'hui un musée à visiter.
- 6. Parc national de Yellowstone - un parc national de tous les superlatifs.



Ces 1500 kilomètres à travers l'Etat de l'Idaho offrent une grande variété de paysages – divers arrêts sont obligatoires. Le point fort absolu est le parc national de Yellowstone.

© Cartes : Hallwag Kümmery+Frey AG



taient, mais aujourd'hui, c'est presque une ville fantôme – il n'y a plus que quelques personnes qui y vivent.

Mon voyage se poursuit maintenant à travers le plat pays, avec d'énormes nuages dans le ciel. Ma destination est maintenant l'ouest de Yellowstone. C'est l'un des accès au célèbre parc national de Yellowstone, et je veux le voir tranquillement. West Yellowstone est une petite ville en soi, mais qui concentre encore une fois toute l'infrastructure touristique pour les visiteurs du parc : stations-service, supermarchés, restaurants, hôtels et motels.

Hôtel ou tente ?

Oui, à propos de l'hébergement : il y a des hôtels à l'intérieur du parc, mais il faut les réserver longtemps à l'avance. Et ils sont chers : 400 dollars la nuit. Les quatre endroits par lesquels on accède au parc ne sont pas non plus très bon marché en ce qui concerne une chambre de motel : aux alentours de 250 dollars partout, on s'accorde à le dire. Mais il y a des campings dans le parc où l'on peut planter sa tente pour 20 dollars. Une véritable alternative lorsqu'il n'y a plus de neige.

Le parc national est desservi par une semi-autoroute qui s'étire comme un huit en deux doubles boucles à travers le paysage. Près des points forts du paysage, il y a toujours un parking d'où l'on peut ensuite partir à pied. La plupart des visiteurs se déplacent en voiture – certains se déplacent également à moto. Aujourd'hui, début juin, la haute saison n'a pas encore commencé et pourtant les visiteurs sont déjà nombreux. En été – c'est clair – on n'est certainement pas seul ici. Le parc est également traversé par des sentiers de randonnée qui mènent ensuite dans l'arrière-pays, loin des routes. Mais il faut savoir qu'il y a aussi beaucoup d'ours, qu'il vaut mieux ne pas rencontrer. Les bisons, des animaux puissants au pelage hirsute, sont très répandus dans le parc. Ils se tiennent tranquillement dans les environs et broutent, parfois ils trottent sur la chaussée. Il ne faut pas les approcher de trop près, une distance d'au moins 23 mètres est recommandée. Mon billet d'entrée permet d'accéder au parc pendant plusieurs jours. Je décide de prendre un logement dans le Wyoming, ce qui implique certes un trajet quotidien de plus de 40 kilomètres jusqu'à l'entrée est, mais qui est moins cher.

Des bisons rôdent partout dans le parc.

Un des oldtimers du musée de l'aviation de l'Idaho.

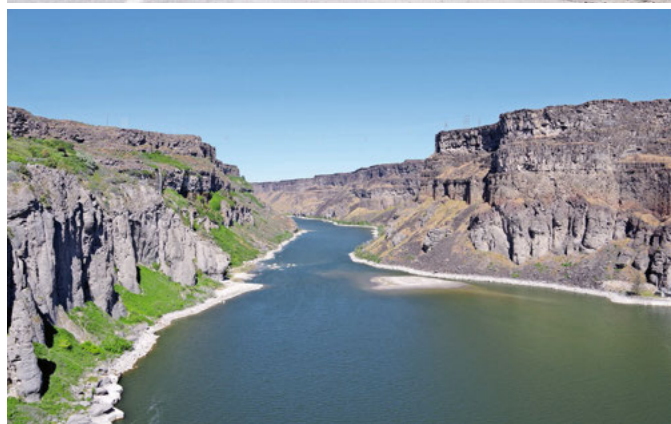
Des chauves-souris nichent également dans les grottes des «Craters of the Moon».

Page de droite : à l'entrée du parc national.

La rivière à Idaho-Falls.

Une source d'eau chaude dans le parc de Yellowstone avec des jeux de couleuvres.

Pour les vététistes, il y a un super circuit à travers le parc.



Trois jours à Yellowstone

Je m'accorde trois jours pour visiter tranquillement les sites de Yellowstone. Et il y en a beaucoup. Par exemple «Old Faithful». Ce geyser est situé dans la boucle sud et s'appelle ainsi parce qu'il est très fiable. Dans l'hôtel à côté, on peut voir les heures auxquelles le geyser commence à cracher, et la plupart du temps, les annonces sont exactes. Ou le «Grand Prismatic Spring», une source d'eau chaude dont l'eau scintille dans les couleurs les plus exotiques, en raison de bactéries qui affectionnent l'eau chaude. Geysers, sources chaudes, cascades, montagnes et animaux – le parc national est un joyau paysager sans pareil.

Après 3 jours, je reprends le chemin du retour vers Boise. Cette fois-ci, par la route du sud en passant par Idaho Falls et Twin Falls. Là, le monument paysager des grandes chutes d'eau et l'imposant ouvrage technique d'un pont puissant qui enjambe la vallée du fleuve impressionnent. Finalement, je roetourne vers la capitale et bois une dernière bière à la santé de l'Idaho dans un bar basque.



INFOS

— Arrivée

Les vols internationaux au départ de l'Europe sont généralement à destination de Denver, Seattle ou même San Francisco. Boise est ensuite accessible par des vols intérieurs. Avant d'entrer aux Etats-Unis, il faut faire la déclaration ESTA («Electronic System for Travel Authorization») sur Internet, c'est-à-dire une autorisation de voyage électronique délivrée par les autorités américaines. Le questionnaire doit être rempli au moins trois jours avant le départ et la procédure coûte 21 dollars. Sinon, les procédures d'entrée aux Etats-Unis ont été accélérées depuis la pandémie du Coronavirus, il n'est plus nécessaire de remplir des formulaires sur papier. Il est indispensable de se renseigner à nouveau précisément avant de partir, notamment pour savoir si l'on remplit les conditions d'entrée sans visa. Des informations constamment mises à jour sont disponibles sur le site du Département fédéral des affaires étrangères (DFAE) : www.eda.admin.ch/eda/de/home.html

— Infos touristiques

Le tour comprend environ 1600 kilomètres (près de 1000 miles), pour lesquels il faut déjà prévoir dix jours. Bien entendu, la durée du voyage varie en fonction du temps que l'on consacre aux sites touristiques. Rien que dans le parc de Yellowstone, on peut passer une semaine entière à visiter tranquillement les attractions.

— Période de voyage/météo

Les étés dans l'Idaho sont agréablement doux, les températures dépassent rarement les 30 degrés Celsius. La meilleure période pour voyager se situe entre mai et septembre, le pays étant considéré comme plutôt peu pluvieux. Si vous souhaitez visiter le parc national de Yellowstone, sachez qu'il peut encore y avoir de la neige sur toute la surface des régions élevées au début du mois de juin.

— Location de moto

Le plus grand loueur de motos aux Etats-Unis est sans doute la société EagleRider, qui propose également des vi-

sites guidées. Une Harley-Davidson coûte environ 200 dollars par jour, mais selon l'endroit, il est possible de louer d'autres marques comme BMW (eaglerider.com). Des prix similaires peuvent être obtenus auprès de loueurs locaux, par exemple à Boise : www.intothehorizonadventurermotorcycletours.com. Il est également possible de louer des motos via des plateformes Internet telles que riders-share.com.

— Hébergement

L'Idaho offre de nombreuses possibilités d'hébergement à différents niveaux de prix. Suggestion d'hébergement à Boise : «Inn at 500», 500 S. Capitol Blvd., Boise, ID 83702. Hôtel situé au centre avec des chambres intéressantes et un balcon, innat500.com. Dans l'Idaho également, les motels les moins chers sont ceux des grandes chaînes, qui disposent d'un équipement standard comprenant un lit, une télévision, un réfrigérateur et une salle de bain. Toutefois, il faut désormais déboursier au moins 65 francs pour ces hébergements bon marché. Le petit-déjeuner se compose alors principalement de café. Dans et autour du parc national de Yellowstone, les prix de l'hébergement sont nettement plus élevés et il est préférable de réserver. Les dix campings qui s'y trouvent sont nettement moins chers.

— Parc national de Yellowstone

Le parc national a été ouvert en 1872, ce qui en fait le plus ancien du monde. L'accès est possible par quatre entrées. Le ticket d'entrée coûte 30 dollars pour la moto, 35 dollars pour la voiture, les passagers étant à chaque fois inclus. Dans le parc, il y a des stations-service et des magasins, ainsi que des soins médicaux. <https://www.nps.gov/yell/index.htm>

— Liens utiles

- www.visitidaho.org
- <https://visitidaho.org/things-to-do/road-trips/ponderosa-pinesce-nic-byway/>
- <https://greatamericanwest.co/>
- www.tfid.org/309/Shoshone-Falls



Voyages lecteurs MSSuisse

Que diriez-vous d'un de nos circuits moto pour lecteurs? De nombreuses excursions passionnantes vous attendent, du plaisir à l'aventure, sur route comme offroad...

Rêvez après un clic sur moto.ch/reisen





CS Supermoto, Ambri TI

UNE GRANDE PREMIERE

Lors de la première réussite du Championnat de Supermoto à Ambri, Raoul Tschupp a poursuivi sa série de victoires et est clairement le favori pour le titre après l'élimination du champion.

— Texte : Elio Crestani, tk — Photos : Fabian Semlitsch, Philippe Meyer

Le rêve d'un 3^e titre au CS s'est envolé pour Yannik Hintz (Yamaha). L'Allemand s'est blessé à un entraînement de motocross avant la 1^{re} du Supermoto d'Ambri TI et est absent avec un poignet fracturé, des blessures à l'épaule et aux côtes. Raoul Tschupp (KTM), qui avait surpris tout le monde en remportant 3 victoires lors de l'ouverture de la saison à Villars-sous-Écot (F), est ainsi devenu le favori pour le titre.

Le 1^{er} Supermoto au «pays du soleil» s'est déroulé dans les meilleures conditions. Le leader du CS Tschupp a marqué le meilleur temps lors des essais chrono devant son poursuivant Julien Haenggeli (Yamaha), le jeune Mathieu Romanens (Yamaha, 19 ans) et le routinier Simon Baumann (GasGas). Mais à grande vitesse, Baumann, 44 ans, s'est accroché à une boule de délimitation, a chuté et s'est fracturé le tibia et le péroné.

Raoul Tschupp est également resté invaincu à Ambri et est donc clairement le favori pour le titre.

Tschupp n'a rien laissé passer lors de la course de qualif et a décroché la pole pour les courses du dimanche en s'imposant de bout en bout devant Haenggeli, Romanens et Mitja Krasniqi (TM).

Tschupp pris de court

L'Argovien, favori au titre, est bien parti de la pole à la course 1, mais a été pris de vitesse par Haenggeli au 1^{er} virage à l'entrée du tout-terrain. Tschupp : «Je suis allé directement dans le virage en épingle offroad, tandis que Haenggeli derrière moi a terminé le virage sur l'asphalte et m'a ainsi dépassé». Mais Haenggeli a fait des erreurs. Lors du saut, il a touché une balle de délimitation au 1^{er} tour et n'a pu éviter la chute que





Julien Haenggeli (77 ans) a pris la tête de la course 1, mais n'a pu éviter une chute lors du saut qu'en réalisant un freestyle digne du cinéma. Raoul Tschupp (42 ans) : «Une chance inouïe, sinon nous serions tous les deux par terre».

Dans toutes les courses, Mathieu Romanens (38 ans) a été le premier poursuivant de Haenggeli. Le jeune homme de 19 ans a pu monter pour la première fois sur le podium du jour et s'est hissé au 3^e rang du CS.

Fair-play : poignée de main des pilotes de pointe sur la grande table de saut.

par chance. Après un tour, Tschupp l'a dépassé à l'entrée de l'offroad et a contrôlé son avance jusqu'à l'arrivée. Haenggeli et Romanens, les fils des anciens pilotes de GP Bernard Haenggeli et Jean-Luc Romanens, suivaient à distance respectable. Yannick Bärtschi (GasGas), a pris la 4^e place devant Krasniqi, largement distancé lors de la phase de départ.

L'aide de Züger

A la course 2, Tschupp ne s'est plus laissé surprendre et a défendu sa position de leader dans le 1^{er} virage. Stephan Züger (Yamaha) a pris un départ sensationnel depuis la 8^e place sde grille et s'est emparé de la 1^{re} position de poursuivant. Jusqu'à ce que Haenggeli et Romanens dépassent le routinier, Tschupp a pu prendre l'avantage en tête et a finalement remporté une victoire contrôlée. Le vice-champion Tschupp reste donc invaincu jusqu'à présent cette saison et mène le CS avec le maximum de points. «J'avais la voie libre. Si Hintz ne s'était pas blessé, cela n'aurait certainement pas été aussi simple. Mais c'est le sport», a déclaré Tschupp, âgé de 37 ans.

Premier podium pour Romanens

En 3^e position, le jeune Romanens est toujours resté dans le sillage du moniteur d'auto-école Haenggeli et est finalement monté sur le podium pour la 1^{re} fois de sa carrière de supermotard. Romanens : «C'est incroyable ! Je suis en tête depuis le début. Mais dans les deux courses, je n'ai pas réussi à dépasser le 2^e.»

Derrière Züger, Haenggeli a pris la 5^e place, tandis que Krasniqi, après des problèmes initiaux, a terminé 7^e derrière Michael Vertemati (Vertemati).

Dans les tabelles du CS, Tschupp a déjà 16 points d'avance sur Haenggeli. L'adolescent Romanens (84 pts) s'est hissé à la 3^e place, à égalité avec le pilote du championnat du monde Krasniqi et l'ancien champion Bärtschi.

La prochaine manche du championnat de Supermoto se déroulera à Lignières NE les 21 et 22 juin. Au programme, outre les classes CS avec des pilotes invités de renom (Domi Aegerter s'entraîne assidûment), la classe phare du championnat international allemand de supermotard.



SUPERMOTO-SPLITTER

CHALLENGE S2 - Lukas Fischer (Yamaha) a porté son avance à 37 pts en remportant nettement la course de qualif les 2 manches de course.

+++

S4 PROMO - Le Tessinois Oras Calabresi (Yamaha) a remporté la victoire du jour juste devant Dino Bürki (Husqvarna). La championne S5 et ancienne leader du classement S4 Tanja Kellenberger (KTM) a certes remporté tous les pts lors de la course de qualif et 2, mais a fait un zéro pointé à la course 1 et a perdu 19 pts au CS par rapport au nouveau leader du CS Bürki.

+++

SENIOR - L'ancien pilote de prestige Paolo Terraneo (Yamaha) de Biasca TI s'est imposé dans les 2 courses en duel contre Andreas Loser (Husqvarna). Avec Andrea Notari (Yamaha) à la 3^e place, un autre pilote invité tessinois est monté sur le podium. Le leader du CS, Markus Barmettler (Yamaha), a augmenté son avance au classement, 2 x 4^e.

+++

S5 (NEWCOMER) - Massimo Loosli a consolidé sa position en tête du classement avec deux victoires devant son poursuivant Loris Lutz (tous 2 GasGas). Au classement féminin, la Zurichoise Céline Sarner (KTM) s'est imposée à 2 x.

+++

QUAD - Chez les 4-roues, Rolf Forrer (RST) s'est imposé deux fois en partant de la pole, mais a ensuite dû laisser partir Brendan Dolo (RST) et se contenter de la 2^e place.

+++

MINIGP - Dans la catégorie Minibike jusqu'à 160 cm³, le neveu de Tom Lüthi, Danilo Fuhrer, a repris la tête du classement en remportant 3 victoires haut la main devant Matti Fenners. Le pilote de vitesse Lukas Maurer a confirmé sa disponibilité pour le TT de l'île de Man après ses fractures du métacarpe en remportant 3 victoires dans la catégorie Minibike 190/Open. Dans la catégorie féminine, Jacqueline Balmer a rafilé toutes les victoires en course.

+++

AMBRI 2026 - Le premier Supermoto au Tessin a été salué par tous les médias. Le Président du comité d'organisation Christian Bassi s'est classé 5^e dans la catégorie S2 et a confirmé vouloir organiser un supermoto à Ambri en 2026.



Championnat du monde Superbike, Most (CZ)

DÉPRESSION & ESPOIR

Dominique Aegerter a atteint un nouveau point bas à Most, mais a amorcé une tendance à la hausse que l'on espère durable avec une deuxième course solide. Pendant ce temps, le duel au sommet a atteint un nouveau niveau.

— Texte : Tobias Kloetzli — Photos : Yamaha-Racing, Ducati

Après le creux de la vague à Cremona (I), Dominique Aegerter (Yamaha) a également eu de gros soucis à Most (CZ). Dans des conditions froides et humides, la première séance d'essais libres a été marquée par de nombreuses chutes, dont une violente du leader du championnat du monde Nicolo Bulega (Ducati). Définitivement pas les meilleures conditions pour qu'Aegerter reprenne confiance après sa série de chutes de Crémone. Aegerter confirme : «Les conditions étaient très étranges et nous avons eu du mal à prendre de la vitesse.»

Le soleil du samedi a permis de désamorcer la situation. Après deux 19^{es} places vendredi, Aegerter ne s'est classé que 21^e lors de la 3^e séance d'essais libres. Lors de la superpole, il a perdu 1,4 s sur le meilleur temps de Toprak Razgatlioglu (BMW) et a déçu

en terminant 19^e. «Malheureusement, nous n'avons pas franchi le pas que nous espérions. C'était l'une de mes pires sessions de superpole. C'était très décevant et je suis très loin sur la grille de départ. Mais l'équipe a tout fait pour m'aider à avoir de meilleures sensations pour la course.»

Des points à la course 1

Lors de la course du samedi, le pilote de 34 ans a tout de même réussi à se hisser à la 13^e place depuis l'avant-dernière ligne de départ. «Au moins, nous avons pris trois points l'après-midi», a tenté de se consoler Aegerter. «Mais nous devons continuer à nous améliorer. Je suis déçu par les résultats. Nous allons travailler dur jusqu'à la nuit et nous espérons ensuite bien dormir.»

Lors du warm-up de dimanche, Aegerter aurait voulu essayer certaines choses, mais la piste était encore mouillée par les pluies de la nuit. Aegerter a été l'un des rares à sortir malgré tout, mais il s'est rapidement arrêté. «Le warm-up n'a servi à rien, nous avons dû reporter le test des ajustements à la course de superpole. Le seul Suisse du circuit Superbike n'a donc pas réussi à dépasser la décevante 19^e position lors de la course Superpole et a dû entamer la 2^e course depuis la 7^e ligne.



Des ajustements réussis

Pour la course 2, l'équipe GRT d'Aegerter a procédé à quelques ajustements du châssis – avec succès : «La moto s'est à nouveau sentie mieux et j'ai pu rouler comme je le voulais». Aegerter s'est imposé dans de nombreux duels, gagnant en tout huit places et terminant finalement à la 11^e place. L'écart avec son coéquipier Remy Gardner (Yamaha), cinquième, n'était plus aussi grand (9 secondes). «Le fait que nous perdions près de 30 secondes sur le duo de tête est tout de même inquiétant. Nous sommes loin d'avoir tenu nos résolutions. J'espère que nous pourrions emporter le bon sentiment que nous avons acquis ici. Dans deux semaines, nous aurons des tests importants à Misano. J'espère que nous pourrions y faire de nouveaux progrès et que Yamaha y apportera des mises à jour de châssis et de moteur pour que nous puissions repartir à l'attaque et réaliser de bonnes performances dans quatre semaines à Misano. Les temps ne sont pas faciles en ce moment, mais je n'abandonne pas et je remercie tous ceux qui me soutiennent. Les choses vont s'améliorer», a déclaré Aegerter, déçu.

Duel au sommet du CM : un autre monde

Le champion du monde en titre Razgatlioglu et le leader actuel Bulega ont mené leur propre course à Most, loin des poursuivants. Bulega, encore marqué par sa chute de vendredi, a réalisé le holeshot dans la course 1 et a réussi à tenir Razgatlioglu en échec pendant cinq tours. Mais le Turc s'est ensuite imposé

sur les freins avant le virage 1 et a ensuite creusé un écart de 6 secondes sur l'Italien. Le dimanche de la course, le triple vainqueur de Crémone avait visiblement repris confiance et s'est livré à une violente bataille pour la tête de la Superpole. Mais lors d'une attaque sur Razgatlioglu, Bulega a freiné, a dû aller tout droit à la chicane et s'est à nouveau contenté de la deuxième place par la suite.

Dans la course 2, c'est à nouveau Bulega qui s'est retrouvé en tête. Une fois de plus, il y a eu un duel intense. Après un dépassement grandiose de Razgatlioglu entre les virages 1 et 2, le champion du monde a pris environ une seconde d'avance en tête. Mais le fer de lance de Ducati ne s'est pas avoué vaincu, il a comblé l'écart dans les derniers tours et a finalement battu le pilote BMW dans la dernière ligne droite pour un petit 0,027 seconde, sur le fil du rasoir. Danilo Petrucci (Ducati) a décroché 3 troisièmes places, mais a perdu plus de 16 secondes sur le duo de tête en course 2 !

Course 1 : 1. Toprak Razgatlioglu (TR), BMW ; 2. Nicolo Bulega (I) ; 3. Danilo Petrucci (I), tous deux Ducati ; 4. Alex Lowes (GB), Bimota ; 5. Alvaro Bautista (E), Ducati – puis : 13. Dominique Aegerter (CH), Yamaha. – **Course de superpole :** 1. Razgatlioglu ; 2. Bautista ; 3. Petrucci ; 4. Sam Lowes (GB), Ducati ; 5. Bautista – puis : 19. Aegerter. – **Course 2 :** 1. Bulega ; 2. Razgatlioglu ; 3. Petrucci ; 4. Sam Lowes ; 5. Remy Gardner (AUS), Yamaha ; – puis : 11. Aegerter. – **Classement au championnat du monde** 1. Bulega, 252 pts ; 2. Razgatlioglu, 221 ; 3. Petrucci, 146 ; 4. Bautista, 141 ; 5. Andrea Locatelli (I), Yamaha, 126 – puis : 15. Aegerter, 49.

Pour Dominique Aegerter, Most a été une déception. Il a tout essayé, et pourtant sa superpole a été l'une des pires de sa carrière.

Les conditions météorologiques difficiles ont retardé les progrès. Lors de la course 2, Aegerter, qui avait de meilleures sensations, a toutefois réussi de nombreux dépassements et s'est hissé à la 11^e place.

Le leader du championnat du monde Nicolo Bulega (11) s'est imposé à chaque fois au départ, mais il a été poursuivi et battu par le champion du monde Toprak Razgatlioglu – ce n'est que dans la course 2 que l'Italien est revenu au photo-finish juste avant la ligne d'arrivée.



MXGP Teutschenthal (D) et Kegums (LET)

TEMPS DIFFICILES

Sur les pistes dures, Seewer se débrouille bien avec la Ducati, mais dans le sable profond, il a connu un nouveau revers.

— Text: Tobias Kloetzli — Fotos: Ducati, mxgp.com

Son triomphe en France remontait à peine à une semaine. Jeremy Seewer est monté sur le podium du MXGP pour la 2^e fois avec la Ducati. S'il a eu un peu de chance à Frauenfeld TG, il s'est battu avec acharnement pour la 3^e place à Ernée (F). Il a également connu des difficultés lors du MXGP d'Allemagne à Teutschenthal (D). Sous des températures estivales, le pilote de 30 ans originaire de l'Unterland zurichoïse a terminé 9^e de la course qualificative samedi et s'est élané 11^e derrière le héros local Noah Ludwig (KTM). Seewer a attaqué fort et était nettement plus rapide, mais n'a pas réussi à dépasser l'Allemand pendant dix tours. Après ce dépassement réussi, il a réduit l'écart de 8 secondes sur Isak Gifting (Yamaha) dans les trois derniers tours et a délogé le Suédois de la 9^e place dans le dernier virage.

Seewer: «Course positive»

Lors de la première course, le Zurichoïse a pris un bien meilleur départ et s'est immédiatement hissé à la sixième place. Après neuf tours, il a dépassé Gifting et a finalement signé son cinquième top 5. « Mon rythme était à nouveau plus proche de celui des leaders. La course a été très positive avec la cinquième place », a résumé le pilote suisse.

Lucas Coenen (KTM), déjà vainqueur de la course qualificative devant Jeffrey Herlings (KTM) et le leader du Championnat du monde Romain Febvre (Kawasaki), a signé une victoire nette menée tambour battant du début à la fin, juste devant Herlings. Febvre a dû se contenter de la quatrième place derrière Calvin Vlaanderen (Yamaha) après une erreur en début de course.

Chute dans la boue

Une pluie battante s'est mise à tomber entre les courses. Les conditions ont complètement changé. De profondes ornières se sont formées. Seewer a de nouveau pris un bon départ, mais un contact dans le premier virage lui a fait perdre sa bonne position de



Après une belle 5^e place en Allemagne, Seewer a chuté dans la boue lors de la course 2.

Dans le sable de Lettonie, Seewer a dû faire face à des problèmes de réglage du début à la fin, s'est étalé et a réalisé le maigre butin jusqu'à présent

La superstar Jeffrey Herlings est de retour. Ayant débuté la saison tardivement en raison d'une blessure, il ne pourra pas prétendre au titre, mais il a remporté des victoires en MXGP en Allemagne et en Lettonie.

départ et l'a fait rétrograder à la 13^e place dans la bagarre du premier tour. Après être déjà remonté à la 9^e place, la situation s'est aggravée au 11^e tour : une chute a relégué le pilote suisse à la 14^e place, une position que Seewer a finalement dû accepter. Seewer : « Malgré les difficultés des premiers tours, j'étais toujours dans la course. J'avais une bonne vitesse, j'ai dépassé quelques pilotes et j'étais en route vers la 7^e place. Mais ensuite, j'ai chuté à deux reprises et je me suis trouvé en difficulté. C'est juste que la boue, ce n'est pas notre truc en ce moment. Nous devons continuer à améliorer nos points faibles, surtout dans la boue. »

En tête, Herlings a dépassé Febvre et, enfin, le leader Coenen, s'adjugeant ainsi sa première victoire en MXGP depuis sa blessure au genou. Herlings : « Le chemin a été long : il y a deux mois, j'ai failli me faire doubler par Lucas en Sardaigne, et aujourd'hui, je gagne ici ! »

Alors que l'Argovien Kevin Brumann (Husqvarna) a dû faire une pause en raison d'une blessure, Valeaudans le championnat AMA Pro Motocross aux Etats-Unis.

Au plus bas en Lettonie

La nouvelle Ducati Desmo 450 MX rencontre encore des difficultés dans certaines conditions : il n'existe pas encore de réglage optimal pour les courses dans la boue, et le sable profond continue de poser problème à Seewer, comme il l'a constaté la semaine suivante à Kegums (LT). En qualifications, il a terminé 13^e, perdant près de quatre secondes sur le meilleur temps d'Herlings. En course qualificative, il a gagné une place pour se classer 10^e.

La pluie de la nuit a rendu la piste encore plus difficile. Seewer a pris un bon départ dès la première course, mais n'a pas pu s'engager dans la trajectoire serrée du premier virage et a quitté le top 15. Ralenti par un problème technique, il n'a pas pu améliorer sa performance et a finalement dû se contenter de la 16^e place.

Seewer avec une chute mystérieuse

Les conditions s'étaient améliorées pour la course 2. Seewer a de nouveau pris un bon départ, mais a perdu plusieurs positions dans les premiers virages, dont certaines qu'il a pu regagner dès son premier passage sur la ligne d'arrivée. Seewer était remonté à la 10^e place avant de chuter dans l'avant-dernier tour, perdant plus d'une demi-minute et franchissant finalement la ligne d'arrivée en 18^e position. Là encore, l'équipe a endossé la responsabilité, invoquant un



problème technique. Seewer : « Il n'y a pas grand-chose à dire. La course 2 s'est plutôt bien déroulée jusqu'à ce qu'une chute me coûte plusieurs positions. Nous avons des difficultés avec les réglages depuis la première séance. Heureusement, nous savons ce que nous devons améliorer et nous allons le faire. Je peux mieux m'adapter sur les pistes difficiles, mais il reste encore beaucoup à faire dans ces conditions. Nous n'abandonnons pas, tout est encore nouveau pour nous et il nous faut encore du temps. »

Alors que Herlings et Coenen ont creusé un écart de près d'une minute en tête lors de la première course, Febvre n'a pu obtenir que la sixième place après une chute. Dans la deuxième course, c'est Herlings qui a de nouveau conservé la tête, remportant sa deuxième victoire consécutive en MXGP. Coenen a réduit son retard à 24 points au Championnat du monde.

Teutschenthal (D), Course 1: 1. Jeffrey Herlings (NL), KTM; 2. Lucas Coenen (B), KTM; 3. Calvin Vlaanderen (NL), Yamaha; 4. Romain Febvre (F), Kawasaki; 5. Jeremy Seewer (CH), Ducati. — **Course 2:** 1. Herlings; 2. Coenen; 3. Febvre; 4. Maxime Renaux (F), Yamaha; 5. Brian Bogers (NL), Fantic. — puis: 14. Seewer. — **Kegums (LT), Course 1:** 1. Herlings; 2. Coenen; 3. Glenn Coldenhoff (NL), Fantic; 4. Ruben Fernandez (E), Honda; 5. Bogers. — puis: 16. Seewer. — **Course 2:** 1. Herlings; 2. Coenen; 3. Febvre; 4. Jaro Geerts (B), Yamaha; 5. Andrea Bonacorsi (I), Fantic. — puis: 18. Seewer (USA). — **CM:** 1. Febvre, 53 pts; 2. Coenen, 504; 3. Coldenhoff, 362; 4. Renaux, 347; 5. Fernandez, 338 — puis: 10. Seewer, 238; 20. Valentin Guillod (CH), Yamaha, 72; 23. Kevin Brumann (CH), Husqvarna, 50; 34. Arnaud Tonus (CH), Yamaha, 8.

Marc Márquez domine de A à Z

MotoGP, Aragón (E) — Après que Fabio Quartararo (Yamaha) ait signé trois pole positions consécutives à Jerez (E), Le Mans (F) et Silverstone (GB) et ait été éliminé à deux reprises alors qu'il était en tête, c'est Marc Márquez (Ducati), leader du Championnat du Monde, qui, comme à son habitude, a donné le ton en Aragon. Cependant, l'octuple champion du monde n'a pas pris le meilleur départ possible depuis la pole position, la roue arrière patinant. A l'approche du premier virage, il est entré en collision avec Pedro Acosta (KTM), parti agressif de la deuxième ligne. Il a terminé quatrième derrière son frère Alex Márquez, Franco Morbidelli (Ducati) et Acosta. Dans les premiers virages, Marc Márquez a dépassé Acosta, mais après un

tour, il a taxé Morbidelli au freinage et s'est lancé à la poursuite de son frère. En quatre tours, le leader du Championnat du Monde a réduit l'écart, a freiné pour dépasser Alex Márquez et a remporté sa septième victoire lors du huitième sprint de la saison. Après que Fermín Aldeguer (Ducati) ait vaincu Acosta, il a finalement battu Morbidelli et complété le podium espagnol.

Le double champion du monde Francesco Bagnaia (Ducati) traverse une période difficile: après avoir marqué quatre points en France et en Angleterre, il a chuté trois fois et a été rétrogradé une fois. Ce dernier cas s'est reproduit lors du sprint en Aragon: après un bon départ depuis la quatrième place, il a perdu trois

places dans les premiers virages et a finalement manqué les points, terminant 12^e, tout comme Quartararo (11^e).

Dimanche, Marc Márquez a pris la tête de la course devant Alex dès le départ. Après que son cadet ait réussi à le suivre, Marc Márquez a finalement creusé l'écart avec 3 s d'avance grâce à des records du tour et, après avoir dominé toutes les séances en Aragon jusqu'alors, a également célébré sa victoire. Bagnaia a d'abord lutté avec Acosta, mais a finalement réussi à se débarrasser du pilote KTM et à mettre la pression sur Alex Márquez. La 3^e place derrière les frères Márquez a finalement été un moment de libération pour l'Italien. Derrière Acosta, Morbidelli s'est imposé au terme d'une bataille acharnée avec Aldeguer. Les souffrances de Quartararo se sont poursuivies avec une chute en milieu de peloton. —TK

Aragón (E), Sprint: 1. Marc Márquez (E); 2. Alex Márquez (E); 3. Fermín Aldeguer (E); 4. Franco Morbidelli (I), ts Ducati; 5. Pedro Acosta (E), KTM. — **Course:** 1. Marc Márquez; 2. Alex Márquez; 3. Francesco Bagnaia (I), Ducati; 4. Acosta; 5. Morbidelli. — **CM:** 1. Marc Márquez, 23 pts; 2. Alex Márquez, 201; 3. Bagnaia, 140; 4. Morbidelli 115; 5. Fabio Di Giannantonio (I), Ducati, 99.



Marc Márquez a récidivé: il a dominé toutes les séances en Aragon pour la première fois depuis dix ans. Image: motogp.com

Öncü avec 0,003 seconde d'avance

CM Moto2, Aragón (E) — Le leader du CM, Manuel Gonzalez, a chuté en début de 2^e séance qualif et a dû s'élancer de la 18^e place. Diogo Moreira a finalement décroché la pole devant Barry Baltus et Deniz Öncü.

Baltus a distancé Öncü après 1 tour, mais Moreira et Canet étaient aussi dans la course. Canet n'a pas pu suivre sur la fin et Öncü semblait être le leader sûr, mais Moreira a distancé le Turc dans le dernier tour. Öncü a toutefois repris son élan à la sortie du dernier virage et a remporté sa 1^{re} victoire Moto2 avec une courte avance sur Moreira. Canet a été repoussé 6^e dans les derniers instants. Gonzalez a franchi la ligne d'arrivée en 9^e position et mène désormais le classement du Championnat du Monde avec Canet. —TK

1. Deniz Öncü (TR); 2. Diogo Moreira (BRA); 3. Barry Baltus (B); 4. Senna Agius (AUS), ts Kalex; 5. Filip Salac (CZ), Boscoscuro. — **CM:** 1. Manuel Gonzalez (E), Kalex, 118; 2. Aarón Canet (E), Kalex, 118; 3. Moreira, 90; 4. Baltus, 89; 5. Jake Dixon (GB), Boscoscuro, 85



Photo-finish: Deniz Öncü manque de peu sa première victoire en Moto2. Image: motogp.com

Première pour Muñoz

CM Moto3, Aragón (E) — Le leader du Championnat du monde, José Antonio Rueda, a dominé toutes les séances, visant une nouvelle victoire de bout en bout, mais n'a pas réussi à se débarrasser de ses poursuivants. Il a finalement franchi la ligne d'arrivée en huitième position dans le groupe de tête composé de dix pilotes, à 0,860 s. David Muñoz a dépassé Maximo Quiles dans le dernier virage pour célébrer sa première victoire en Moto3. —TK

1. David Muñoz (E); 2. Maximo Quiles (E); 3. Alvaro Carpe (E), ts KTM; 4. David Almansa (E); 5. Luca Lunetta (I), ts 2 Honda — puis: 16. Noah Dettwiler (CH), KTM. — **CM:** 1. José Antonio Rueda (E), 149 pts; 2. Angel Piqueras (E), 97; 3. Joel Kelso (AUS), alle KTM, 86; 4. Carpe, 85; Taiyo Furusato (J), Honda, 67.



Maximo Quiles (28) a été délogé de la tête par David Muñoz (64) dans les derniers mètres. Image: motogp.com



Noah Dettwiler remonte parmi le groupe de poursuivants au dernier tour. Photo: PSP Swiderek

Dettwiler: a fait fort sur la fin et 16^e rang

CM Moto3- Aragón (E) — Noah Dettwiler (KTM) a bien débuté le week-end de course vendredi avec une 18^e place aux chronos, mais a eu du mal à progresser l'après-midi et a rétrogradé 25^e. Il a roulé dans un groupe important et a peiné à trouver son rythme. Lors de la 2^e séance d'essais libres samedi matin, le pilote de 20 ans s'est illustré avec une 14^e place, mais n'a pas trouvé de roue arrière rapide lors de la première qualification et n'a pas pu égaler ce temps. Dettwiler : « C'était une erreur. C'est pourquoi le résultat n'est pas bon. » La gestion des pneus étant essentielle en course, Dettwiler et son

équipe ont opté pour l'option dure. Le Bâlois a raté son départ et a été contraint de filer tout droit lors d'une attaque précoce. « J'ai eu du mal à m'habituer au pneu avant dur au début. C'était la 1^e fois ce week-end que nous utilisions cette option. Chaque fois que je freinais tard, je roulais trop large. Ce n'est que dans le dernier quart de course que j'ai pu trouver un bon rythme et dépasser quatre pilotes dans le dernier tour. Si nous n'avons pas réussi à en tirer le meilleur parti aujourd'hui, c'est sans doute à cause de mon départ. Il faut maintenant tirer les leçons et s'appuyer dessus. » —TK

Phommara: dans les points avec des béquilles

JuniorGP, Jerez (E) — Lenox Phommara avait tout fait pour bien démarrer la saison, mais s'est blessé le 1^{er} week-end. Moins de 5 semaines après son opération au pied, il est revenu à Jerez en béquilles sur sa KTM Moto3. « Je lutte encore contre la douleur, la confiance et le feeling avec la moto. Les 38^e ne facilitent pas les choses », a-t-il expliqué, épuisé. « Comme je ne peux pas appuyer sur le cale-pied, je perds beaucoup de temps, surtout en virage à gauche. La moto ne tient pas bien la route. » Il a serré les dents pour un

tour rapide en qualif 1 et a atteint la qualif 2, où il a fait 18^e. A la course 1, il s'est battu dans un groupe pour la 17^e place et a franchi l'arrivée 18^e. Phommara : « Nous étions plus d'1 s plus rapides qu'aux essais. J'ai attaqué fort et je me sentais bien. Après la course, j'étais lessivé et suis resté allongé à dormir et à me calmer. Je ne veux rien risquer pour la course 2. » Dès le départ, il a tout donné au premier virage, à l'attaque. Il s'est battu pour la 14^e place dans un large groupe de poursuivants et, en tant que leader, a pu marquer 2 pts au CM. Phommara : « Je me sentais super bien ! En me concentrant à fond pour ne pas chuter, j'ai développé un bon feeling avec la moto. J'ai attaqué sans relâche, mais toujours avec contrôle et j'ai senti les limites. C'est incroyable d'avoir réussi à marquer des pts. »

Quelques jours plus tard, à la Rookies Cup en Aragón (E), il s'est qualifié pour l'avant-dernière place de grille malgré de fortes douleurs. A la course 1, il a chuté en évitant un accidenté et a terminé dernier. « La douleur s'intensifiait à chaque tour. Je pouvais à peine changer de vitesse. Mon entraîneur et moi avons décidé que cela n'avait aucun sens de participer à la course 2, préférant me réserver pour le Mugello »çu. —TK



Lenox Phommara (48) a remporté la lutte pour les derniers points du Championnat du Monde malgré sa blessure.

BIBES

LUKAS MAURER (31) ne participera pas au Championnat IRRC cette année. Le pilote Yamaha compte se concentrer sur les classiques de la course sur route. Cependant, le vice-champion de l'IRRC a dû déclarer forfait pour la North West 200 en Irlande : « Pendant l'entraînement précédent, je me suis cassé plusieurs os du métacarpe gauche. C'est particulièrement douloureux, car cette année, j'aurais participé pour la première fois à la catégorie Supersport sur une 600-cm³. J'attendais ça avec impatience et je pensais avoir de bonnes chances. Maintenant, je me concentre pleinement sur ma remise en forme pour le départ du TT de l'île de Man. »

+++

KING OF BAGGERS — Une nouvelle série de courses internationales mettant en vedette les Harley-Davidson Bagger sera lancée en 2026 dans le cadre du programme de soutien de certaines épreuves MotoGP. Pesant environ 280 kg, développant plus de 200 ch et environ 280 Nm, les Road Glide de Harley atteignent des vitesses allant jusqu'à 300 km/h. Pour sa première saison, la série sera intégrée à cinq week-ends de course MotoGP en Europe et un aux Etats-Unis.

+++

MIKE GWERDER (22 ANS) a participé au MXGP de France à Ernée (F) dans le cadre du Championnat du monde MX2. Après avoir terminé 17^e de la course 1, le pilote KTM a manqué de peu le holeshot dans la course 2, perdant immédiatement plusieurs positions, mais restant en tête pendant une bonne moitié de la course.

+++

SUPERCROSS US — Cooper Webb (Yamaha) a abordé la finale SX à Salt Lake City (Etats-Unis) avec neuf points d'avance sur Chase Sexton et a pris les commandes dès le début. Cependant, Sexton a distancé Webb et remporté une victoire écrasante. Alors que Justin Cooper (Yamaha) et Malcolm Stewart (Husqvarna) remontaient, Webb les a laissés filer et a remporté son troisième titre 450 SX avec deux points d'avance en quatrième position.

Valentin Guillod: nouveau départ aux USA

MXGP — Le Fribourgeois Valentin Guillod (Yamaha) s'est fracturé la clavicule lors du MXGP de Suisse à Frauenfeld (TG). Après une opération réussie, il prévoyait de reprendre le Championnat du monde lors du MXGP de France (article en p. 56). Cependant, ses tentatives pour intégrer une équipe officielle ont échoué malgré plusieurs top 10. Guillod mise donc désormais sur une autre approche: « Je n'ai rien

à perdre et je pars aux Etats-Unis pour réaliser un rêve d'enfant », a-t-il expliqué dans une interview à Radio Fribourg. « Je vais repartir de zéro. Les premières courses seront difficiles et je manque un peu de rythme après l'accident. L'idée est de prendre du plaisir et de continuer à progresser. » Guillod est convaincu de pouvoir également terminer dans le top 10 de la série AMA MX450 et espère atti-

rer l'attention des équipes MXGP et, peut-être, retrouver une place en Championnat du monde en 2026.

Financièrement, ce sera un défi. Alors qu'en Europe, ce sont les équipes qui rémunèrent les coureurs, aux Etats-Unis, ils reçoivent des primes de qualification, des primes de résultat et même des primes des constructeurs. C'est beaucoup plus facile pour les coureurs privés. La réalisation de leur rêve dépend de bons résultats. Aux Etats-Unis, Guillod a pu conclure un accord avec l'équipe Rock River Racing. « Cela me soulage énormément. Ils me fourniront une moto pour les courses et les entraînements, s'occuperont de mon transport, m'intégreront à l'équipe et mettront à ma disposition un mécanicien pour les quatre premières courses. Je continuerai également à concourir avec mes sponsors privés. »

Le 24 mai, le pilote romand a participé à la première manche de la saison sur le Fox Raceway de Pala (Etats-Unis). Seizième sur 61 pilotes, il s'est qualifié directement pour les courses, où il a terminé 10^e et 16^e. Cette première manche aux Etats-Unis peut donc être considérée comme un succès pour Guillod. Il occupe actuellement la onzième place du championnat.

Jett Lawrence (Honda) est revenu de sa blessure — due à une déchirure des ligaments croisés lors du Championnat de Supercross — avec deux victoires nettes. Le champion Chase Sexton (KTM) a chuté lourdement lors de la Course 1 et a été contraint de renoncer au départ de la Course 2. — TK



Valentin Guillod s'est rendu spontanément aux USA pour participer à la série AMA Pro MX et a d'emblée à la 10^e place.

Greutmann: pour la première fois 2^e

EMX250 — Nico Greutmann (21 ans) a fêté son 1^{er} podium en CE (3^e place) dans la catégorie EMX250 lors du MXGP de Suisse. Lors du MXGP espagnol à Lugo

(E), le Schaffhousois a littéralement pris son essor. Après avoir terminé 6^e de la 1^{re} course sur le sec, le pilote Husqvarna a décroché une sensationnelle 2^e place lors de la 2^e sous la pluie. Il s'agissait de la première 2^e place de Greutmann sur le podium du Championnat d'Europe.

Le week-end suivant, il se blesse au genou (déchirure du ligament latéral) lors de l'ADAC MX Youngster Cup à Mölln (D). Il participe néanmoins au CE 250 cm³ à Ernée (France) le week-end suivant. Cette fois, cependant, la chance ne lui sourit pas: après être revenu du premier tour de la course 1 en seulement 25^e position, Greutmann progresse jusqu'à la 16^e place. Impliqué dans une chute collective au premier tour de la course 2, Greutmann marque néanmoins des points au Championnat d'Europe en remontant de la 31^e à la 18^e place. — TK



Greutmann a pris la 2^e place de l'EMX250 en toute confiance sous la pluie en Espagne.

Oppliger devant

EMX125, Ernée (F) — Après avoir terminé septième de la première course, Ryan Oppliger (KTM), 16 ans, a pris le départ de la deuxième course sous la pluie. Le Fribourgeois a immédiatement pris l'avantage, mais a chuté sur la surface glissante après un tour en tête. Il a poursuivi la course en cinquième position, défendant sa septième place jusqu'à une nouvelle chute dans le dernier tour, ce qui l'a contraint à se contenter de la 13^e place. — TK



Ryan Oppliger (202), 16 ans, a chuté après un tour de tête confiant.

Maurer avec des nouveaux top-résultats

Isle of Man TT — Lukas Maurer de Berne a de nouveau participé au TT de l'île de Man après une pause de trois ans et a célébré de nouveaux meilleurs résultats.

En 2019, alors qu'il débutait sur Kawasaki, il a fait sensation en terminant 29^e du Senior TT. Le TT a été annulé en 2020 et 2021 en raison de la pandémie de coronavirus. En 2022, il a manqué son objectif aux courses Superstock et Supersport, mais a amélioré son palmarès du Senior TT avec une 23^e place. Depuis, il se concentre sur le Championnat International de Course sur Route (IRRC), dont il a remporté le titre en 2023.

Le top 20 sans assistances

Cette année, le pilote de 31 ans a participé pour la première fois au légendaire Tourist Trophy sur Yamaha. Sa préparation a été laborieuse: Maurer a dû manquer les courses NW200 en raison d'une fracture du métacarpe gauche et a pris du retard à l'entraînement. Après une semaine d'entraînement pluvieuse pour le TT, qui n'a permis que quelques tours sur le parcours montagneux de 60,725 km, les premières courses ont débuté lundi.

Le pilote bernois a d'abord disputé la course Supersport raccourcie de quatre tours. Maurer a pris un bon départ et, malgré un départ arrêté et quatre dépassements au premier tour, a immédiatement signé un temps au tour inférieur à 18 minutes ! Mais dès le deuxième tour, la préparation limitée du pilote Yamaha a déjà commencé à se faire sentir. « J'ai essayé de piloter le plus légèrement possible pour que mes poignets et mes avant-bras tiennent le coup », explique Maurer. « A la fin du deuxième tour, il y a eu un arrêt au stand, et la moto n'a pas voulu redémarrer. Lorsqu'elle a enfin démarré, toute l'électronique était en panne : plus de contrôle de wheeling, plus d'antipatinage, et la boîte de vitesses faisait des siennes. Malgré tout, je me sentais bien et j'ai pu signer de bons chronos. »

Alors que Davey Todd (BMW) s'imposait en tête avec seulement 1,3 seconde d'avance sur Michael Dunlop (BMW),



Lukas Maurer a célébré ses débuts réussis en Supersport sur la R6 au TT de l'île de Man.

Maurer a établi un nouveau record personnel avec une 18^e place, devenant ainsi le meilleur pilote Yamaha ! Il a réalisé son meilleur tour à une vitesse moyenne incroyable de 202,5 km/h ! Immédiatement après, Maurer a consulté un physiothérapeute pour détendre ses muscles en vue de la course suivante, quelques heures plus tard.

Première réussite en Supersport

Pour la première fois, Maurer participait également à la catégorie Supersport. Là aussi, il progressa progressivement, terminant la course de trois rondes sur sa Yamaha R6 à une solide 15^e place. Michael Dunlop remporta la victoire sur Ducati.

La course Superstock, raccourcie de quatre à deux tours, a débuté mardi soir. Maurer n'avait pu boucler que deux tours auparavant sur sa R1 Superstock, ce qui signifiait que les réglages n'étaient pas tout à fait au point. Maurer ne trouvait pas vraiment son rythme: « Après un quasi-highside sur une piste mouillée, j'avais complètement perdu confiance. La 22^e place est un bon résultat, mais je ne suis toujours pas satisfait de ma performance. » Dean Harrison (Honda) a remporté la victoire devant Todd et Dunlop.

Mercredi, a eu lieu la deuxième course Supersport de quatre tours. « Dès le départ, j'ai tout donné pour revenir dans le top 20. Je me sentais vraiment bien sur la moto, comme toute la semaine, et j'ai pu me battre pour progresser. » Après un arrêt au stand sans encombre, il a été brièvement coincé dans le trafic au dernier tour, mais a finalement terminé 16^e, célébrant des débuts fantastiques en Supersport TT. Dunlop, au guidon d'une Paton, a remporté sa 31^e victoire au classement général du TT.

Lutte sans pare-brise

Vendredi, Maurer a dû s'élancer en queue de peloton lors de la deuxième course Superstock de trois tours et a rapidement rattrapé le pilote qui le précédait. « Avant le départ, des panneaux indiquaient les zones humides. Comme je ne connaissais pas les noms des endroits par cœur, je ne savais pas exactement où m'attendre. » Dès le premier tour, le pare-brise de la R1, proposé en accessoire, s'est brisé: « Les turbulences sur le casque étaient si fortes que, par moments, j'y voyais à peine. Le vent était violent, j'entendais à peine le moteur et je ne savais pas quand changer de vitesse. » Maurer a de nouveau rattrapé un pilote qu'il n'a pas pu dépasser pendant la moitié d'un tour de circuit. Malgré ces difficultés, Maurer a tout de même terminé à une honorable 22^e place sur 39 partants. Harrison a une nouvelle fois remporté la victoire devant Todd et Dunlop.

Avec ses deux victoires en course dans la catégorie Supertwin, Dunlop a porté le record à un total de 33 victoires au TT.

Annulation du showdown du Senior TT

La grande finale, le TT Senior de samedi, a dû être reportée de plus en plus tard dans la soirée en raison d'une météo instable. Après la décision de raccourcir la course de six à quatre tours, la course la plus importante a finalement été annulée. Après le tour de reconnaissance, les coureurs ont convenu que le vent était trop fort pour rouler en toute sécurité. « C'est dommage, car je suis convaincu que j'aurais pu améliorer considérablement mon meilleur temps. Mais au final, c'était la bonne décision. Nous avons maîtrisé le TT sans problème majeur », a conclu Maurer. —TK



Rouler à la limite : Maurer a terminé avec succès le TT avec de bons résultats et « sans aucun problème majeur ».

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO 8/25, PARAÎT LE 27 AOÛT

Bataille des hyper naked : la nouvelle BMW M 1000 R rencontre la toute nouvelle Ducati Streetfighter V4 S, l'Aprilia Tuono V4 Factory et la KTM 1390 Super Duke R.



1^{er} essai de la toute nouvelle Ducati XDiavel V4 aux repose-pieds amovibles. Ce dragster italien élégant a-t-il encore le charme de cruiser?



La Harley-Davidson Pan America 1250, première moto sur le marché, a été impressionnante. Que peut offrir la nouvelle version ST aux pneus de 17 pouces?



Après la GS, les R, RT (photo) et RS reçoivent le nouveau boxer de 1300 cm³. Les caractéristiques de ces trois nouveaux modèles.

Sans garantie de publication dans le prochain numéro

ESPRIT MOTO UNIQUE

— Texte: Dimitri Hüppi



REGARD
CRITIQUE



La toute nouvelle BMW R 12 G/S est parfaite pour explorer de nouvelles routes, de nouveaux paysages et de nouveaux lieux.

Train, avion, auto ou moto? Voici les options qui s'offraient à moi pour mon voyage à l'occasion du 40^e anniversaire de Wunderlich. Le spécialiste des accessoires est situé à Grafschaft-Ringen, en Rhénanie-Palatinat, à 530 kilomètres par autoroute de notre rédaction à Zurich. Il faut dire qu'il s'agissait d'une visite d'affaires chez notre partenaire de longue date. Le jour de mon arrivée, je devais être sur place à 17 h précises pour la réception de bienvenue.

« Le mieux est sans doute de voler », disaient certains, « c'est le plus confortable. » Je n'aurais certainement pas choisi la moto en hiver ou en plein automne, je l'avoue. Mais l'avant-dernier week-end de mai ? La moto était la seule option.!

La décision était absolument juste! A l'aller, j'ai d'abord traversé la Forêt-Noire, puis, faute de temps, emprunté les voies rapides et l'autoroute – le timing était parfait. Au retour, j'ai d'abord emprunté les routes de campagne parfois très sinueuses des magnifiques régions montagneuses de l'Eifel et du Hunsrück. J'y ai découvert des itinéraires magnifiques, des paysages époustouflants et de charmantes villes, avant de reprendre la route près de Karlsruhe pour les quelque 270 derniers kilomètres. Lors de ce voyage, j'ai roulé entre neuf et dix heures à deux reprises. Il faisait froid et humide par moments, et j'avais encore mal à la tête pendant un moment. Certes, le voyage aurait été plus confortable en avion. Mais cet esprit moto si particulier – il aurait manqué !

PERLES TIRÉES DES ARCHIVES

LES ANNÉES COMPÉTITION

Nous voici retournés au numéro 1 du 20 janvier 1977 – Moto Sport Suisse sortait alors deux fois par mois, contre chaque semaine pour Moto Sport Schweiz – pour souligner que les Suisses allemands bossent davantage que nous...

Le championnat de Suisse de la vitesse – ou de route si vous préférez... – comptait encore de nombreuses courses de côte, comptant à même titre que les épreuves en circuit. Ces derniers

étant (encore) tous organisés par des clubs romands (Norton Club Neuchâtel, Moto Racing Club Lausanne), dont les présidents en arrivaient parfois aux « mains » – disons même aux poings... – comme des coqs dans une même basse-cour. En GP, encore disputés sous la formule 50, 125, 250, 350, 500 cm³ et sidecars – tous des 2-temps depuis 1973 où les dernières 4-t (MV Agusta pilotées par le quinze fois champion du monde Gia-

como Agostini, ont jeté l'éponge) – les Suisses sont encore nombreux et les Morbidelli 125 – 2 cylindres refroidis par eau, 36,5 ch à 14 200 tr/min, admission à disques rotatifs, allumage Kröber, bougies Champion, poids 75 kg, conso. moyenne 9,4 l/100, mélange huile/essence 5%, ... – écrasent la concurrence dans leur catégorie (ce qui entraînera plus tard la création pour motifs « politiques » de la cat. Moto3, 250 cm³ 4-temps actuelle. Bref, le bon vieux temps... —JM



Walter Rungg, le sympathique Bernois multiple Champion d'Europe de la montagne sur Aermacchi 250 (et 350 cm³) monocylindre horizontal 4-temps.



Championnat suisse sur route

10. 4	Circuit de Lédenon (F)
24. 4	Course de côte de Perrefitte
1. 5	Course de côte de Monthey
22. 5	Course de côte de Boécourt
29. 5	Circuit de Casale ou Monza (I)
12. 6	Circuit du Castellet (F)
19. 6	Course de côte de Medoscio
26. 6	Course de côte d'Oberhallau
17. 7	Circuit de Dijon-Prenois (F)
24. 7	Course de côte Châtel-St-Denis
14. 8	Frauenfeld
20. 8	Circuit de Hockenheim (D)
18. 9	Circuit de Karland (F)

MSS-Girl Catherine... un regard de biche apeurée (sic)
La terreur du tarmac 125-cm³, la Morbidelli
Un Championnat de Suisse vitesse encore combien garni!

IMPRESSUM

ÉDITEUR

Galledia Fachmedien AG
Baslerstrasse 60
8048 Zurich
T +41 58 344 98 00

DIRECTEUR DES PUBLICATIONS

Guido Käppeli
guido.kaeppli@galledia.ch

RÉDACTION

Moto Sport Suisse
Baslerstrasse 60
8048 Zurich
www.moto.ch

Daniele Carrozza (dc),
chef de publication
Tél. +41 58 344 98 13
daniele.carrozza@galledia.ch

Jean Mesnil (jm),
rédacteur senior Moto Sport Suisse
Tél. +41 79 555 78 87
jean.mesnil@galledia.ch

Tobias Kloetzli (tk),
rédacteur en chef adjoint Moto.ch
Tél. +41 58 344 98 04
tobias.kloetzli@galledia.ch

Dimitri Hüppi (dh), rédacteur
Tél. +41 58 344 98 15
dimitri.hueppi@galledia.ch

Patrick Schiffmann (ps), rédacteur
Tél. +41 58 344 98 16
patrick.schiffmann@galledia.ch

COLLABORATION

Ulf Böhringer, Imre Paulovits,
Hanspeter Küffer, Markus Lehner,
Beat Gautschi, Peter Studer

ANNONCES

Jean Mesnil
Tél. +41 79 555 78 87
jean.mesnil@galledia.ch

IMPRESSUM

Galledia Print AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

SERVICE DES ABONNÉS

Galledia Print AG,
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil
Tél. +41 58 344 95 42
abo.msu@galledia.ch

PRIX

(Suisse, TVA comprise)
Abonnement annuel CHF 95.-
Numéro unique CHF 9.50)

PARUTION

8 x par an, 40^e année
ISSN 1420-0465

TIRAGE

Total 2900 / Vendus 1915
Certifié REMP 2016.

COPYRIGHT

© à toute contribution à
l'éditeur, reproduction seulement
avec consentement de Moto Sport
Suisse sous indication des sources.

imprimé en
suisse

**4|Ever
Ducati**



www.ducati.ch

Ducati Multistrada V4 RS

Choose It All

La Multistrada V4 RS est la moto de tous ceux qui ne veulent faire aucun compromis. Expression ultime de l'esprit sportif de Ducati, elle est la plus exclusive et la plus puissante de tous les temps. Le moteur Desmosedici Stradale, avec sa distribution desmodromique et son embrayage à sec, offre une sensation de conduite sportive exaltante, tandis que les détails, les composants technologiques et la polyvalence typiques de la famille Multistrada garantissent le confort, même sur les longs trajets. Tu n'auras plus à choisir entre les sensations fortes du circuit et le plaisir d'aborder de nouvelles destinations. Avec la Multistrada V4 RS, tu peux désormais tout avoir, en toute simplicité.

La Multistrada V4 RS : Choose It All

Plus d'informations sont disponibles chez votre partenaire Ducati ou sur ducati.ch

Cylindrée 1.158 cm³ | Puissance 180 PS (132 kW) @ 12.250 U/min | Couple 118 Nm @ 9.500 U/min | Poids en ordre de marche sans carburant 225 kg

**4|Ever
Ducati** Ducati accorde dès à présent une garantie de 4 ans pour tous les modèles en Suisse (à l'exception des modèles non homologués pour la route, par exemple les motos de cross et les vélos électriques).

