

MOTO SPORT

SUISSE

VOYAGE EN MOTO RÉTRO +++ TEST BMW M 1000 XR

Husqvarna
Test Svartpilen 801

FLÈCHE NOIRE



ENDURO VELOCE
Test de la nouvelle
MV Augusta

MOTO MORINI
Test de la
nouvelle Calibro



8H DE SUZUKA
Les frères
Suchet au Japon

BOÉCOURT
40^e édition de
la course de côte

DOMI AEGERTER
Des bas et
des mieux
pour le Suisse





**BMW
MOTORRAD**

SUMMER DEAL

**BMW
M 1000 RR:
CHF 3'000.–
D'ÉCONOMIES**



**PROFITE DÈS MAINTENANT DE REMISES
SUR DE NOMBREUX MODÈLES BMW**

MAKE LIFE A RIDE

BMW M 1000 RR, prix de vente conseillé CHF 36'730.– (prix catalogue: CHF 39'480.– plus frais de livraison CHF 250.– moins CHF 3'000.– de réduction «Summer Deals»).
L'offre est valable du 1.7.2024 au 12.10.2024 ou jusqu'à épuisement des stocks. Le véhicule illustré peut comporter des équipements spéciaux.

34

Un tour au cœur de l'Italie sur des motos des années 1970', c'est l'offre des spécialistes de Ride 70s Touring, basés à San Marino. Nous avons essayé la formule de quatre jours.



42

Le sort de Jeremy Seewer (91) et des deux autres Helvètes engagés dans le mondial de motocross en catégorie reine, du GP d'Italie à celui de Hollande.



08

Nous avons testé sur route le nouveau missile sol-sol de BMW, la M 1000 XR: 201 ch, une Superbike sur des échasses.

30

Le club Guzzi Fan Léman a organisé une concentré pour fêter ses 35 années plus une, et pour une bonne cause (enfants papillons).



Actus

- 04** — Nouveautés: Ducati Panigale V4 2025, BMW R 1300 GS Adventure, Triumph Street Triple 765 R A2 ...

Tests & Technique

- 08** — **Test BMW M 1000 XR:**
201 chevaux sur des échasses!
- 12** — **Test Husqvarna Svartpilen 801:**
un twin «progressif» avec le LC8c 790 de KTM.
- 18** — **Test MV Agusta Enduro Veloce:**
le premier maxi-trail de voyage de la marque.
- 22** — **Test Moto Morini Calibro:**
un cruiser 690 à l'italienne.
- 28** — **Youngtimers:**
la Cagiva Mito.

Zoom

- 24** — La 40^e course de côte de Boécourt.

Vie locale

- 30** — Concentre du Moto Guzzi Fans Club Léman, don de sang au Glaubenberg, 40 ans du Motoclub Les Grenades à Nendaz VS.
- 33** — Agenda

Bon Vent

- 34** — Tour en Italie sur des machines des Seventies.

Compétition

- 42** — Les Suisses en mondial motocross.
- 43** — Des Vaudois (les Suchet) aux 8 heures de Suzuka.
- 44** — Sportnews (MotoGP, CS MX, CS Supermoto, Rallye routier, FSBK, Promosport ...)

Ligne d'arrivée

- 46** — Prochainement **47** — Perles de nos archives
- 46** — Regard critique **47** — Impressum

ÉDITORIAL



ADIEUX

Ce n'était pas vraiment prévu ainsi. Ce numéro 8 de Moto Sport Suisse est le dernier dont j'aurai dirigé la conception et la fabrication. L'éditeur de la publication, la société alémanique Galledia, m'a en effet signifié mon licenciement, pour raisons économiques, comme ont dit. Ce qui signifie pour être clair qu'il n'y a plus assez de revenus (principalement publicitaires, comme c'est hélas communément le cas pour la grande majorité de la presse écrite) pour financer un poste de rédacteur en chef. Sachant que je suis l'un des très rares, si ce n'est le seul employé francophone de cet éditeur, Moto Sport Suisse étant aussi l'un des rares journaux et magazines du même groupe à être écrit en français.

Je n'ai plus pour mission de vous informer sur la suite; la seule chose que je puis vous dire à ce stade est que l'éditeur veut continuer à publier ce magazine. De quelle manière, fait par qui et comment, est en voie d'élaboration chez Galledia.

Pour ma part, il ne me reste plus qu'à chercher un autre travail. Pour ceux et celles qui le désirent, on pourra encore me suivre, à propos de moto, sur un canal purement digital, ActuMoto.ch, qui est indépendant de Galledia, et dont je m'occupe déjà aujourd'hui, sans que cela soit mon activité principale.

Dans tous les cas, je vous assure que ce fut un réel plaisir et un honneur pour moi de vous retrouver, chers lecteurs et chères lectrices, dans chaque édition de ce magazine, durant ces sept dernières années.

— JÉRÔME DUCRET, RÉDACTEUR EN CHEF
JEROME.DUCRET@GALLEDIA.CH



Un embrayage automatisé en option sur la Yamaha MT-09

Technologie — Alors que Honda propose différents systèmes d'embrayages automatisés ou semi-automatisés (DCT, E-Clutch), et que BMW vient d'en dévoiler un (lire en p. 7), Yamaha annonce l'arrivée (en 2025) de son propre système, baptisé Y-AMT (Yamaha Automated Manual Transmission), qui ne pèse que 2,8 kg. Le premier modèle qui pourra en être équipé en option sera l'Hyper Naked tricylindre MT-09. Étonnamment, Yamaha met l'accent sur l'expérience de pilotage «plus pure» et «plus excitante» qu'il procure. On rappelle qu'il y a près de 20 ans, Yamaha avait introduit un système semblable, l'YCC-S, sur sa grande sport-touring FJR 1300. Mais l'YCC-S ne passait pas les vitesses tout seul; il fallait utiliser des boutons spécifiques sur le guidon. Avec l'Y-AMT, on peut choisir entre un embrayage entièrement automatisé (le système passe les rapports, et il a deux modes, plus ou moins sportifs), ou semi-automatisé (vous passez les rapports). Pas encore d'indication de prix. — JDU

Une Panigale V4 bien revue pour 2025

Hypersport — Les changements visibles sur cette nouvelle version 2025 (mais disponible déjà en septembre 2024) de la Ducati Panigale V4 sont le remplacement du monobras oscillant par un bras à deux branches, plus léger, moins rigide, et un design visuel et aérodynamique revu, qui forme plus une ligne horizontale entre la poupe et la proue. Une ergonomie modifiée devrait mieux favoriser les mouvements du pilote et le contrôle. Les assistances électroniques évoluent et gagnent en précision, et côté freinage, de nouveaux étriers avant Brembo HyPure sont introduits, encore plus constants dans l'effort, ainsi qu'un système de freinage combiné. La V4 S, avec suspensions électroniques et roues forgées, est annoncée à 34 990 frs, et la V4 tout court à 28 990 frs. — JDU



Pas de Motofestival 2025!

Annulation — La 3^e édition du Motofestival suisse à Berne était prévue pour le printemps 2025. Mais l'organisateur, BERNEXPO, qui gère le centre de congrès et d'expositions de Berne, annonce en commun avec motosuisse, l'association des importateurs de motos et de scooters en Suisse, que ce festival-salon national, le plus grand consacré à la moto dans notre pays, ne pourra pas avoir lieu. En cause, un trop grand nombre de participants majeurs qui ont fait savoir qu'ils ne seraient pas présents, pour des raisons multiples. Il y a entre autres le prix de la logistique pour transporter et monter les stands, héberger le personnel de stand, etc. Le tout dans un contexte d'inflation, notamment du fait du renchérissement des prix de l'énergie. Pour mémoire, la première édition avait attiré 50 000 visiteurs et visiteuses, et la deuxième plus de 44 000, avec près de 130 marques présentes. BERNEXPO et motosuisse disent réfléchir à d'autres manières de présenter la scène moto suisse à un large public pour les prochaines années. — JDU, PHS S. MONTESINOS



ROSTMOTOS.CH
MOTO MORINI
VAUD / VALAIS



DÉCOUVREZ LA TOUTE NOUVELLE
MOTO MORINI
CALIBRO

À partir de
7'190 CHF

700 cm³ / 70 cv
*Également disponible en 35kW.

IL A DIT

JEREMY SEEWER



“**Nous luttons pour retrouver la voie des podiums. Il y a des difficultés avec les réglages, que nous n'arrivons pas toutes à surmonter.**”

Le pilote suisse fait le point sur sa saison en MXGP avec Kawasaki.



Une Triumph Street Triple A2

Permis A limité — Triumph proposait une version de la Street Triple 675 dont le moteur pouvait être bridé à 35 kW, pour le permis A limité (A2). Mais ce n'était plus possible à partir du passage à une plus grosse cylindrée (Street Triple 765), et seule la Trident 660 était disponible pour cette opération dans la gamme des naked sportives du constructeur anglais. Le manque est à présent comblé, puisqu'apparaît une version bridable de la Street Triple R 765. Au lieu de développer 120 chevaux, elle en offre 95. Elle est proposée en deux couleurs, blanc ou orange. Pour le reste, c'est une Street Triple 765 R comme les autres, avec des suspensions sportives entièrement réglables, des freins sportifs eux aussi, des modes de pilotage et une centrale de mesures inertielles pour calibrer les interventions des assistances. Dès 11 295 francs en blanc (240 frs de plus pour l'orange). — **JDU**

20 000 fans de Harley à Lugano

Swiss Harley Days — Le grand rassemblement des fans de la marque américaine au Tessin n'avait plus eu lieu depuis 2022. Pour 2024, les rives du lac de Lugano ont à nouveau vibré au son des V-Twin Harley-Davidson, avec quelque 20 000 visiteurs et visiteuses qui ont roulé ou simplement déambulé dans les rues et sur les places de la ville du même nom, entre le vendredi 5 et le dimanche 7 juillet. La nouveauté, cette année, c'était un «ride-in» organisé par la marque pour inciter les membres des clubs Harley et plus généralement les possesseurs d'une machine de Milwaukee à se rendre ensemble au Tessin. Le rendez-vous pour ce Ride-In était fixé le jour de l'Indépendance américaine (4 juillet) à Andermatt UR. — **JDU**



Royal Enfield Guerrilla 450

Nouveauté — La Guerrilla 450 est le deuxième modèle du constructeur indien avec le nouveau moteur monocylindre «Sherpa» refroidi par liquide (40 ch, 40 Nm), après le maxi-trail de voyage Himalayan 450. La selle est à 780 mm du sol et les débattements des roues sont bien sûr moins longs que sur la Royal Enfield Himalayan 450. Le réservoir d'essence est aussi plus petit (11 l). Cette machine est censée être un pur roadster agile et décontracté. Disponible en cinq couleurs et trois variantes d'équipement. Il y a deux types de tableau de bord: TFT intégrant la connectivité (navigation GPS en direct ou par importation de traces GPX) ou écran à aiguille et cristaux liquides avec deuxième écran plus petit pour la navigation. En Suisse à partir de novembre (quantités limitées), dès 6190 francs. — **JDU**



Moto Clean Plus

Motorex — Les motos se salissent forcément à chaque sortie, quelle que soit la météo. C'est là qu'entre en scène la gamme MOTO LINE «CLEAN» de Motorex. MOTO CLEAN PLUS convient comme nettoyant pour toute l'année et pour toutes les matières. Le produit recouvre uniformément les surfaces et le vaporisateur peut également être utilisé à l'envers. Il faut juste attendre que les pièces aient refroidi après utilisation et éviter de stationner la moto en plein soleil. Rincer la machine à l'eau, vaporiser MOTO CLEAN PLUS, laisser agir brièvement sans laisser sécher, puis rincer abondamment. Ce produit a reçu la mention «Meilleure efficacité de nettoyage» lors de tests indépendants. — **CONTENU PROMOTIONNEL**



Nishua NRX-3 Carbon

Casque racing — Ce nouveau modèle dans la gamme de casques du détaillant allemand Louis Motorrad, c'est un peu le carbone à prix d'ami. Pour 329 euros (à peu près la même chose en francs suisses), ce casque racing pour la route ou le circuit est équipé d'une boucle en double D à la jugulaire, d'un système anti-buée Pinlock, de mousses amovibles et lavables, d'un système d'extraction rapide en cas d'urgence, d'une bonne aération et du verrouillage de la visière en position fermée. Il remplace le NRX-2 Carbon, arbore un nouveau look plus sportif, un nouveau spoiler aérodynamique arrière et est conforme à la nouvelle norme de protection ECE 22.06. Poids 1350 grammes. Six tailles disponibles, de XS à XXL. Pour rappel, Louis possède un magasin en Suisse romande, à Etoy VD. Actuellement en promotion à 299,99 euros. — **JDU**



Honda Grom: nouveau look et nouveaux accessoires

Modèles 2025 — Honda annonce quelques changements de détail pour sa petite moto urbaine, la MSX125 Grom, dans sa version 2025. Ils sont surtout esthétiques, avec de nouveaux caches latéraux, dont la forme rend plus facile la préhension du réservoir avec les jambes, et l'ajout d'un sabot moteur noir. Il y a



aussi pour la première fois des accessoires Honda qui rendent le petit Grom plus polyvalent: pare-brise, protège-mains, porte-bagages, sacoches semi-rigides avec sacs intérieurs étanches ... pour 4390 francs, prix de base inchangé par rapport à 2024, en noir, bleu ou blanc. — JDU

La BMW R 1300 GS, avec embrayage automatisé en option

Nouveauté — Depuis que BMW a présenté une nouvelle version de son emblématique GS à moteur boxer, la R 1300 GS, tout le monde attendait une GS Adventure avec le même moteur (145 chevaux, 149 Nm). Le constructeur allemand l'a dévoilée aux derniers BMW Motorrad Days, à Garmisch. Cette nouvelle Adventure, fidèle à la tradition, est livrée avec un gros réservoir de 30 litres, des roues à rayons et des arceaux de protection. Elle est plus haute, et aussi plus lourde (269 kg en ordre de marche) que la R 1300 GS, mais plus légère que la précédente Adventure. Une des nouvelles options est le tout nouvel embrayage automatisé, l'ASA. Avec lui, le levier d'embrayage disparaît, le point mort se met tout seul, et l'on peut à choix passer soi-même les vitesses, au pied, ou laisser faire l'automatisme. Prix le plus bas, sans aucune option: dès 21 800 francs.. — JDU



BORN FROM ICONS. RIDDEN BY LEGENDS.



LA NOUVELLE INDIAN SCOUT.

Découvrez la nouvelle gamme chez votre concessionnaire Indian Motorcycle le plus proche.

INDIANMOTORCYCLE.CH

TROUVER LE
CONCESSIONNAIRE
LE PLUS PROCHE.



DÉRAISON- NABLE?

BMW M 1000 XR

On aime

- ⊕ Puissance de pointe superlative
- ⊕ Agilité
- ⊕ Composants au top

On aime moins

- ⊖ Puissance difficilement exploitable sur la route
- ⊖ Pas bon marché

Un quatre-cylindres de superbike avec 201 chevaux dans un crossover apte au voyage disposant de composants haut de gamme et d'une électronique très maline. Voici la nouvelle BMW M 1000 XR.

— Texte: Patrick Schiffmann — Photos: Jörg Künstle



Les étriers 4 pistons donnent un point d'attaque très mordant et au besoin ils ralentissent avec une force viscérale.

A bas régimes, le pot Akrapovic (de série) émet une bande-son qui a de la retenue, qui se transforme en un grondement sonore quand on ouvre l'accélérateur.

Le quatre en ligne avec ShiftCam enchante aussi dans la version M 1000 XR.

A l'avant comme à l'arrière, l'amortissement est réglé électroniquement. La précharge de l'amortisseur, par contre, se règle manuellement, avec une molette.

Non, bien sûr que non, personne n'a vraiment besoin de 201 chevaux dans un crossover fait pour le voyage et pour un usage sur route. Il reste que la nouvelle BMW M1000XR délivre des grosses poignées de fun. Et même si une machine de ce genre ne peut pas faire l'économie de quelques compromis.

Le plus flagrant, à part la puissance démentielle, c'est bien sûr le prix. La version standard de la M1000XR est affichée à 25 890 francs en Suisse. Si en plus on veut avoir le pack Competition, qui équipe notre machine de test, il faut carrément déboursier 31 920 francs. Il comprend le coloris spécial, le chronomètre avec GPS, les pièces taillées dans la masse et le pack Carbon. Ce qui est le plus important dans tout ça, pour l'expérience de pilotage, et qui est responsable de la plus grande part de ce surcoût, ce sont les roues plus légères en carbone, qui font que la M XR devient incroyablement agile. Mais nous y reviendrons.

Un caractère de superbike

Le morceau de bravoure, et principal argument de vente de cette M XR, est bien sûr son moteur. Le quatre-cylindres en ligne à technologie ShiftCam, qui a fait ses débuts dans la M1000RR, a été réglé un peu différemment pour la XR. Il demeure une force de la nature. Dans ce crossover, il ne délivre «que» 201

chevaux en pointe, ce qui fait qu'il n'est pas tout à fait à la hauteur de ses deux sœurs de la famille M, la RR et la R. Par contre, il devrait être devenu un peu plus fort dans les mi-régimes, qui sont plus importants pour rouler sur la route. Le spoiler: les chevaux «manquants» tout en haut du compte-tours ne sont absolument pas perceptibles, même avec la meilleure des volontés.

Pour ce qui est de son caractère, le quatre en ligne, en dépit de ses deux profils de comes différents, reste un moteur sportif. Autrement dit, si on veut faire appel à son énorme puissance, il faut aller la chercher dans les tours. Jusqu'à 4000 tr/min, il ne se passe pas grand chose, puis, entre 4000 et 8000 tr/min, ça pousse fort. Et en dessus, l'enfer se déchaîne. Quand on utilise la M XR dans ces régimes, le virage suivant arrive si vite que, lors de mon tour de test, je suis vraiment très content d'avoir à disposition des étriers de freins à 4 pistons qui exercent une force elle aussi immense sur la roue avant.

Avec ces caractéristiques, le moteur est tout de même au fond très accessible. Si on veut rouler tranquillement en campagne, il suffit de le faire en restant plus bas dans les tours, et la bête bavaroise devient docile. Si on veut un pilotage sportif, il faut donc être agile du pied gauche. Fort heureusement, les rapports s'enchaînent à la vitesse de l'éclair avec le qui-

FICHE TECHNIQUE

BMW M 1000 XR

Moteur	4-cylindres en ligne liquide, ShiftCam, quadrisoupape
Cylindrée (alésage x course)	999 cm ³ (80 x 49,7 mm)
Transmission	embrayage anti-dribble à bain d'huile, 6 vitesses, chaîne
Puissance / compression	201 ch (148 kW) à 12 750 tr/min / 13,3:1
Couple	113 Nm à 11 000 tr/min
Cadre	cadre poutre en alu avec moteur porteur
Suspension avant	fourche inversée 45 mm, ent. ajustable, semi-active
Suspension arrière	bras oscillant en alu, amortisseur ent. ajust., semi-actif
Débattements (avant / arrière)	138 / 138 mm
Freins avant	2 x 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	265 mm, étrier monopiston
Pneus avant et arrière	120/70-17 et 200/55-17
Empattement / hauteur de selle	1548 mm / 850 mm
Angle de chasse / traînée	25,1° / 117,4 mm
Poids	223 kg en ordre de marche
Capacité rés. d'essence	20 l
Coloris / disponibilité	blanc-bleu-rouge, noir-bleu-rouge
Prix	dès 25 980 fr. (31 920 fr. avec le Pack Competition)



ckshifter bidirectionnel, et sans le moindre accroc. En respectant les 80 km/h légaux dans notre pays, la combinaison d'un quatre-cylindres pouvant monter haut dans les tours et d'une démultiplication relativement longue n'est cela dit pas idéale. En seconde, en restant à la vitesse max autorisée hors localité, on se trouve déjà à 6000 tr/min. Si on veut lâcher la bride au fauve, il faut donc aller sur piste, à l'étranger, ou rester en première.

Agile et facile

Sur notre route de test en Espagne, les réglementations routières permettent heureusement de rouler un

peu plus vite, ce qui fait qu'on peut savourer la poussée vers l'avant sidérale de la M XR. Et puis, en dépit de sa puissance et de sa taille, la BMW est très facile à conduire. Et elle est aussi incroyablement agile – notamment du fait des roues en carbone. On peut la diriger de manière relativement passive, avec la taille, ou comme une supermoto, via la roue avant, ou encore comme une supersportive, en déhanchant. Cette dernière possibilité est rendue plus pratique que sur le modèle (indirectement) précédent S 1000 XR, grâce à une selle dont le «trou» est moins prononcé.

L'amortissement des suspensions est réglé de manière électronique. On peut utiliser aussi bien des

**DYNAMIC DESIGN,
DYNAMIC PERFORMANCE**
- iXS DYNAMIC JACKET



CHF 137⁴⁰
CHF 229⁰⁰

find it
here!



iXS



Les commandes au guidon et le grand écran TFT sont des visions habituelles pour les fans de la marque.

Le petit vide-poche pour un smartphone et/ou une clé sans contact est bien pratique.



modes dynamiques, qui adaptent automatiquement l'amortissement à la surface sur laquelle on roule et aux autres conditions de roulage, que des modes conventionnels, dans lesquels les vis de réglages sont actionnées par des servo-moteurs et via des menus de l'afficheur, à la place de mains avec des outils. La précharge arrière, elle, est encore réglée de manière complètement analogue, via une molette manuelle. Les pilotes de plus de 75 kilos peuvent ici profiter de plus de précharge pour avoir plus de pression sur la roue avant. Une roue qui peut paraître bien éloignée du pilote sportif, du fait des longs débattements et du guidon haut.

Un peu haute, mais confortable

La hauteur peut être un problème chez les pilotes les plus petits, quand il faut manœuvrer la moto. Avec mes 170 cm, j'ai pu manier la M 1000 XR sans souci, grâce à ma déjà longue expérience. Mais pour la parquer en reculant, j'ai cependant dû quitter la confortable selle.

Et en parlant de confort, la M 1000 XR est parfaite pour de longues étapes, malgré son potentiel

CE QUE J'EN PENSE

PATRICK SCHIFFMANN

«Fascinante, mais pas vraiment pratique»



Il n'y a aucun doute, la BMW M 1000 XR offre du fun en grosses quantités. Quand le quatre-cylindres atteint ses régimes de prédilection, l'allemande file en avant si rapidement qu'il ne reste plus qu'un large sourire sous la visière du casque. Sa partie-cycle est à la fois très agile et très accessible compte tenu de la taille de cette machine. Et la qualité des composants est au-dessus de tout soupçon, comme on pouvait s'y attendre au vu du prix. Mais de mon point de vue, la M 1000 XR n'est pas vraiment une moto pratique. Celui ou celle qui veut rouler ici et maintenant de manière légale ne pourra en fait pas faire l'expérience de toute cette puissance, parce que même en restant en deuxième, il ou elle sera déjà trop rapide. Des moteurs plus orientés sur le couple, comme par exemple le boxer de la BMW GS, arrivent en fait mieux à montrer leurs muscles sur la route.

dynamique. La protection aérodynamique et le confort d'assise sont vraiment fonctionnels pour une machine aussi sportive. Mais si le pilote de la M veut emporter des bagages, il faudra qu'il marque un peu de retenue, car il n'existe pour ce modèle que des sacoches latérales souples, qui offrent chacune un maximum de 8 litres de capacité.

En résumé

Cette M 1000 XR fascine par sa puissance stratosphérique, combinée à pas mal de confort et à une dynamique de pilotage agile. Le prix et les limites de vitesse par chez nous pourraient bien être ses plus grosses faiblesses.

PAS UN SCRAMBLER

Husqvarna Svartpilen 801



L'offensive de la marque Husqvarna s'étend sur la route, sous la forme de Svartpilen 801, qui vise un nouveau public-cible et prend comme base la KTM 790 Duke. Voici notre premier trajet sol-sol sur cette «flèche noire».

— Texte: Daniele Carrozza — Photos: Marco Campelli, Sebas Romero



Les nouvelles commandes sont bien conçues. Il y a juste le bouton de l'indicateur de direction qui pourrait être un peu plus communicatif.

Un guidon conique avec traitement de surface sablé, qui paraît de haute qualité, et une barre transversale. On peut tourner les risers, et ajuster sans outil sur cinq crans, grâce à des molettes manuelles au sommet de la fourche, la compression et la détente.

La connectivité est de série sur le nouvel écran TFT de 5 pouces. Mais la navigation GPS point par point est une option payante.

Depuis que Pierer Mobility (KTM, etc.) a repris Husqvarna, en 2013, 420 000 unités ont été produites. Et quelque 20 pour cent portaient le nom «Pilen».

Elle fait forte impression, la nouvelle Svartpilen 801, qui est déjà disponible en Suisse au prix de 9990 francs. Elle a l'air sombre. Élégante et en même temps un peu brute. Même si l'on ne se fait pas à l'interprétation avant-gardiste et technoïde du scrambler faite ici par Husqvarna, on doit convenir que cette nouvelle venue est unique, voire même originale, et qu'elle offre des détails bien dessinés. On pense notamment à la boucle arrière faite de deux plaques d'aluminium pressé. Au toucher aussi, ça le fait. Tout est en vrai aluminium, à part les deux cousins de selle. Et puis le guidon conique, avec une barre transversale en guise de réminiscence des racines tout-terrain de la marque, est lui aussi de bonne facture, tout comme le garde-boue minimaliste à l'avant ou le pot d'échappement en inox qui remonte avec force. Disons-le d'emblée, aucune moto issue du groupe Pierer et avec un moteur LC8c ne possède un pot aussi joli!

La 790 Duke comme donneuse d'organes

Et en parlant du LC8c, le bicylindre en ligne de 799 cm³, 105 chevaux et 87 Nm de couple maximal, équipé sur la Husqvarna d'un quickshifter bidirectionnel, provient comme le reste des ingrédients techniques de la même origine, la KTM 790 Duke. On peut inclure le cadre en treillis tubulaire d'acier, qui intègre le twin calé à 75 degrés (intervalles de service tous les 15 000 km) comme élément porteur. Plus la boucle de cadre arrière, déjà mentionnée, qui accueille aussi la boîte à air, et qui a été modifiée, et enfin le bras oscillant en alu ancré directement sur le moteur. Est-il répréhensible de réutiliser ainsi le cœur et d'autres organes vitaux tirés de la Duke? Nous ne le pensons pas. Parce que la 801 est une moto qui va se révéler avoir ses particularités et son caractère propre, comme nous le découvrirons lors de notre test.

Le team qui a développé ce nouveau modèle a adapté une bonne partie des composants pour leur usage dans la 801. C'est le cas par exemple pour les suspensions. Ainsi la fourche inversée APEX de 43 mm de diamètre provient de la toute nouvelle 990 Duke. Elle bénéficie, comme sur la 990, de petites molettes manuelles pour ajuster facilement la compression et la détente (5 clicks disponibles), mais la loi d'amortissement des ressorts et le réglage de base sont spécifiques à la Husqvarna. L'amortisseur arrière, arrimé directement sur le bras oscillant, est réglable en précharge et détente (là aussi, 5 clicks).

Mais 140 mm et 150 mm de débattement à l'avant et à l'arrière garantissent un certain confort sur la 801.

Des caractéristiques uniques

Les particularités de cette moto continuent quand on considère le design des caches et carénages, qui n'ont vraiment rien en commun avec ceux du scalpel orange. Et de même pour le projecteur à LED, qui arbore un phare de position tout rond, typique de Husqvarna, et pour le porte-plaque minéralogique, qui n'est plus comme sur la 701 attaché au bras oscillant. Ou encore pour le nouvel écran TFT de 5 pouces qui offre la connectivité. Sur ce dernier, le design graphique est nouveau, comme les menus, la navigation dans ces menus et les possibilités offertes. Ce qui nous amène à l'électronique. De série, on a un contrôle de traction sensible à l'angle et un ABS de virage (désactivable à l'arrière). En fonction du mode de pilotage choisi (Rain, Street ou Sport), l'intervention de ces assistances varie. Pour ceux qui veulent tout avoir, il y a encore un mode optionnel appelé «Dynamic», qui permet de régler le contrôle de traction sur neuf degrés, et qui ajoute un contrôle de wheelie ajustable lui aussi, sur cinq degrés. Une autre option est le régulateur de vitesse, qui se règle avec le bouton à bascule placé sur la partie gauche du guidon. Si on désactive ce Cruise Control, on peut utiliser ce même bouton pour ajuster la sensibilité du contrôle de traction, en roulant (dans le mode Dynamic).

A un prix de moins de 10 000 briques, la Svartpilen 801 est certainement aussi attrayante pour des conducteurs débutants. Husqvarna va fournir une version A2 (A limité), encore au courant de cette année 2024. Et on voit sur la 801 que le prix contenu n'est pas en contradiction avec un positionnement premium, avec entre autres un amortisseur de direction de série, et des leviers ajustables en écartement tant pour le frein que pour l'embrayage.

Une bonne ergonomie

Au programme de ce test, 240 kilomètres pleins de virages dans l'arrière-pays ensoleillé, mais frais, de Marseille. Je prends place et je constate qu'en dépit d'une hauteur de selle modérée de 820 mm, je n'arrive pas à poser les deux pieds à plat de chaque côté de la moto. On le doit à une selle de belle largeur à la jonction avec le réservoir de 14 litres. L'assise et le rembourrage font que la position reste sportive, mais que le confort est bon. Le torse n'est pas trop incliné vers l'avant, et les



FICHE TECHNIQUE

Husqvarna Svartpilen 801

Moteur	bicylindre en ligne liquide, DACT, quadrisoupape
Cylindrée (alésage x course)	799 cm ³ (88 x 65,7 mm)
Transmission	embr. multidisque à bain d'huile antidribble, 6 vit., chaîne
Puissance / compression	105 ch (77 kW) à 9250 tr/min / 12,5:1
Couple	87 Nm à 8000 tr/min
Cadre	treillis de tubes d'acier, boucle arrière en plaques d'aluminium
Suspension avant	fourche inversée 43 mm, régl. en compression et détente
Suspension arrière	bras en alu, amortisseur réglable en précharge et détente
Débattements (avant / arrière)	140 / 150 mm
Freins avant	2 x 300 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	240 mm, étrier à 2 pistons
Pneus avant et arrière	120/70-17 et 180/55-17
Empattement / hauteur de selle	1475 mm / 820 mm
Angle de chasse / traînée	24,5° / 97,9 mm
Poids	181 kg en ordre de marche sans l'essence
Capacité réservoir d'essence	14 l
Coloris / disponibilité	noir, de suite
Prix	dès 9990 fr.



Une boucle arrière faite de plaques d'aluminium pressées, et des jolis coussins de selle.

Le méchant twin LC8c est à présent construit en Chine par CFMOTO. Mais l'assemblage de la 801 s'effectue à Mattighofen. Trois sondes lambda permettent de respecter les normes Euro 5+, et les données qu'elles récoltent sont aussi utilisées pour le réglage de l'injection, et donc responsables de la réponse au gaz très fluide. Avec un réservoir de 14 l et une consommation de 4,5 l aux 100, on a une autonomie théorique d'environ 230 km.

Il y a de l'espace en réserve aussi pour les pilotes plus grands. Les cale-pieds sont montés plus bas que sur la 701. Sans que la garde au sol en virage n'en souffre de manière perceptible.

On aime

- ➕ Un moteur fantastique
- ➕ Un mélange réussi de confort et de sportivité
- ➕ Le design et les finitions
- ➕ Rapport prix-performances

On aime moins

- ➖ Manque de feedback de l'indicateur de direction
- ➖ Freins avant spongieux
- ➖ Amortissement de la fourche



Les mains ne doivent que peu s'appuyer sur le guidon, qui est large et agréablement recourbé. Cela fait qu'on a un mélange réussi de sport et de confort et une ergonomie aboutie. Si on veut être encore plus droit, on peut tourner le réhausseur de 180 degrés, ce qui rapproche le guidon du pilote.

Les nouvelles armatures et commandes, que nous connaissons déjà pour les avoir utilisées sur les nouvelles Duke et les nouvelles 401, sont faciles à utiliser. Il y a juste la commande de l'indicateur de direction pour laquelle nous aimerions avoir un click plus clair comme feedback, et un peu plus de résistance. C'est un peu pareil pour la poignée des gaz, qui demande très peu d'effort. A tel point que quand on se trouve dans certaines situations délicates, comme par exemple un virage en épingle avec très peu d'ouverture des papillons, des vaguelettes dans le bitume peuvent conduire à une impulsion non voulue sur l'accélérateur. Il faut s'habituer à tenir les poignées avec gentillesse. C'est de toute façon une règle d'or dans la formation de tout motocycliste.

Un bicylindre de feu

Le LC8c est un régal, et c'était déjà le cas sur la 790 Duke. Sa réponse au gaz, indépendamment du mode choisi, est toujours très fluide. Il tourne rond dès 2000 tr/min et donne déjà pas mal de poussée bas dans les

CE QUE J'EN PENSE

DANIELE CARROZZA

«Plus de potentiel que ce que je pensais»



La dernière Husqvarna qui avait un tel potentiel dynamique sur asphalte était la Nuda 900, construite et conçue alors que BMW tenait le guidon de la marque. Une machine qui est reconnue encore aujourd'hui par les connaisseurs comme un bon plan peu connu pour se faire plaisir à moto. Il y a pas mal de caractéristiques de la nouvelle Svartpilen 801 qui font penser à ce brillant ancêtre: du punch à revendre, une promptitude à monter les tours, des suspensions compétentes, un design unique, et, c'est nouveau, tout cela à un prix attractif. La 801, pour moi, n'est pas un scrambler. C'est un chouette mélange de naked, de supermoto et de sport GT. Si Husqvarna ajoutait une version R, avec des freins, des suspensions et des pneus plus sportifs, je devrais certainement envisager de casser ma tirelire!

tours. Puis il grimpe avec un bel élan dans les régimes moyens, et à partir de 5000 tours, il y a encore comme un coup de fouet qui mène en haut, jusqu'au limiteur. Avec tout cela, un décor sonore très présent, qui fait penser à un V2, mais qui n'est pas trop bruyant (bruit stationnaire de 91 dB). On ne se trouve jamais dans le mauvais rapport et on peut rouler en utilisant peu le sélecteur.

Le quickshifter bidirectionnel, lui, est parfait: rapide, précis, et il travaille aussi sans accroc quand on n'ouvre pas les gaz à fond. Quand il faut malgré tout utiliser le levier d'embrayage, il n'est besoin que de deux doigts.

A partir de 6000 tr/min, des vibrations à haute fréquence se font sentir dans le réservoir et les calepieds. Mais c'est secondaire, parce qu'on ne reste en général que peu de temps dans ces régimes de rotation – sinon ça peut coûter très cher. La plupart du temps, on fait évoluer le LC8c dans sa plage favorite, entre 3000 et 7000 tr/min.

Pour ce qui est des assistances électroniques, rien de négatif n'a été constaté. Au contraire, le

contrôle de traction intervient à chaque fois de manière douce, et il enlève un peu de «feu» dans les situations critiques. L'ABS de virage nous a lui aussi convaincus. Lors de notre tour d'essai, nous avons souvent été confrontés à des virages traîtres qui se refermaient sans crier gare. Ce genre de situation, combiné avec l'asphalte froid, mais aussi avec les pneus Pirelli MT60RS et les capacités d'amortissement de la fourche (voir ci-dessous), ont fait que l'ABS a plusieurs fois dû intervenir en courbe. Ses interventions étaient perceptibles, mais parfaitement fluides. On a ainsi la confirmation qu'on roule avec un filet d'aides digitales très efficaces. Et ça donne beaucoup d'assurance.

Plus agile que stable

Quand on roule dans des enfilades de virages, du genre de ce que nous avons eu à discrétion pendant ce test, il devient vite évident que la 801 est tendanciellement plus agile que stable. En plus de la poignée d'accélération assez sensible, on doit avoir un peu plus de concentration quand on roule lentement et



HIGH-SIDER™
GERMAN ENGINEERING

**FOR
WHATEVER
YOU RIDE**

EXKLUSIV ERHÄLTICH BEI MYBIHR.COM

Bihr  SWISS

Selon l'auteur de ces lignes, le plus joli pot jamais vu sur une machine à moteur LC8c. Les freins avant sont bien pour les débutants, mais ils sont un peu spongieux dans leur feedback.

avec beaucoup d'inclinaison, à cause des suspensions, notamment. Mais tout bien considéré, on a ici, pour ce qui est du réglage des suspensions, de la géométrie et de la délivrance de la puissance, un fascinant mix entre confort et sportivité. Si on prend les virages de façon vraiment engagée, la fourche, tout particulièrement au freinage, montre cependant un amortissement qui a tendance à ne pas s'adapter aux contraintes supplémentaires. Le feedback pourrait être plus clair quand on se met à rouler sportivement. Il faut dire que les Pirelli MT60RS, avec leur grand nombre de rainures, qui ne donnent pas une adhérence extraordinaire sur la route, ne corrigent pas vraiment cela. Il ne faut pas mal comprendre cette remarque: les pneus font dans les grandes lignes un bon travail et supportent une conduite plus sportive. Mais pour une moto qui a des compétences aussi larges, et qui, au vu de son public-cible, ne va pour ainsi dire jamais s'aventurer sur des pistes, il y aurait

des pneus plus adaptés. Nous savons déjà que l'ABS fonctionne très bien. Mais qu'en est-il des freins, plus généralement? Le mordant des deux étriers à 4 pistons de J Juan sur les deux disques de 300 mm est plutôt gentil. On peut le qualifier de favorable aux pilotes débutants. La dosabilité, elle, ne prête pas le flanc à la critique, ni d'ailleurs la force de ralentissement. Et l'équipement arrière, avec son disque de 240 mm, est aussi efficace.

Qu'avons-nous encore pu constater? Dans mon cas, pointure 43, avec l'avant des pieds sur les calepieds, le talon de ma botte droite a souvent touché la plaque de protection de l'échappement. Il était donc assez content que la fin de la journée arrive après 240 kilomètres parcourus de manière active. Mais en comparaison avec le modèle précédent, la Svartpilen 701, qui était moins apte à faire des compromis et plus compacte, on peut décrire la Svartpilen 801 comme une moto bien confortable.

En résumé

A part les pneus à (petits) crampons, qui ont été choisis par Husqvarna principalement pour leur look, et le sabot moteur en alu, la Svartpilen n'a pas grand chose d'un scrambler. Nous la définirions bien plus comme un naked classique de cylindrée moyenne supérieure, présentée dans un habit design bien étudié. La plage d'utilisation est étonnamment large et va de la ville à un touring léger, jusqu'au rasage des pneus sur une route de col. Elle est confortable, et malgré tout assez sportive, sa finition est impeccable, et son prix de 9990 francs en fait une proposition riche en termes de moto à ce prix.

Il y a de jolies pièces dans le catalogue des accessoires officiels; on peut citer les rétros en bout de guidon taillés dans la masse, des leviers de frein et d'embrayage avec encore plus de possibilités d'ajustement, un petit pare-brise en carbone, ou le pot Akrapovic, 25 pour cent plus léger. Sans oublier des habits brandés spécifiques.



UN TRAIL AVEC UN TRIPLE

MV Agusta Enduro Veloce

L'enduro de voyage de MV Agusta, un temps remise en question, avec son nouveau tricylindre, a connu sa grande première en Sardaigne, et la machine nous a convaincus sur les routes viroleuses. Reste à savoir si elle fait aussi sens dans le terrain.

— Texte: Tobias Kloetzli — Photos: Simon Palfrader, usine



On aime

- ⊕ Les caractéristiques du moteur (sur la route)
- ⊕ Le design
- ⊕ Le sport et le confort parfaitement combinés

On aime moins

- ⊖ Pas d'embrayage anti-dribble
- ⊖ La selle est plutôt basse





On navigue facilement dans les menus et affichages du cockpit TFT lisible, donnant toutes les infos nécessaires et pourvu de la connectivité, grâce à des touches servant de flèches.

Les suspensions Sachs de haute qualité sont entièrement réglables.

On change de mode de pilotage en roulant avec le bouton du démarreur, et celui de l'ABS permet de désactiver cette assistance sur la roue arrière. Le Launch Control et le Speed Limiter ne sont pas indispensables.

L'Enduro Veloce impressionne sur l'asphalte et fait ce qu'il faut en tout-terrain – du moins en termes d'ergonomie et de train roulant.



En mars de cette année, KTM SA a pris la majorité du capital de MV Agusta. Et entre-temps, l'Autrichien Hubert Trunkenpolz (le «T» dans «KTM») est devenu le CEO des créateurs de chefs d'œuvre d'art motocycliste (comme ils se définissent) de Schiranna (I). Après une première prise d'influence en novembre 2022, sous la forme d'une augmentation du capital de 25,1 pour cent, et la reprise des activités de vente et de distribution, les Autrichiens avaient déjà quasiment le dernier mot sur la conduite de la firme appartenant au Russe Timur Sardarov. Grâce à la prise de 25% supplémentaires en 2024, l'empire de la mobilité du groupe Pierer est à présent propriétaire majoritaire.

Un prototype d'un nouveau maxi-trail de voyage avait déjà été présenté par MV lors du salon EICMA 2021 à Milan. A l'époque, il portait le nom de Lucky Explorer 9.5, et comprenait un tricylindre en ligne à la cylindrée augmentée à 931 cm³. Ce projet a ensuite pris le nom de LXP 9.5. En 2023, toujours à l'EICMA, on a pu voir le modèle de série très limitée (500 exemplaires) LXP Orioli. Ce modèle affiché à partir de 25 900 francs semblait être la solution pour pouvoir encore vendre les composants développés sous la direction du propriétaire encore majoritaire. En effet, Stefan Pierer, le propriétaire de KTM SA, n'a jamais été un fan de ce projet, et il a même déclaré dans la presse en 2023 que personne n'avait besoin de la LXP. Et voici que, contre toute attente ou presque, MV Agusta présente l'Enduro Veloce, qui est un maxi-trail de voyage premium bien ancré dans le catalogue de la marque italienne et qui apporte en tout-terrain des solutions techniques tirées des développements de MV Agusta en course.

Le retour à la terre

MV Agusta a connu le succès dans les années 1950' à l'«International Six Days Enduro». La nouvelle Enduro Veloce marque donc le retour du constructeur italien en tout-terrain. Son nouveau modèle se distingue en effet par des roues à rayons dans des dimensions off-road, 21 et 18 pouces, avec des jantes sans chambre à air. Il y a aussi, devant et derrière, 210 mm de débattement et des suspensions Sachs entièrement ajustables. Le tricylindre en ligne, complètement revu, est issu du moteur 800 bien connu de MV. Il déclare à présent 931 cm³ de cylindrée et atteint dans l'Enduro Veloce une puissance maximale de 124 chevaux à 10 000 tr/min. Il exprime aussi un couple maximal de 102 Nm. Cette valeur maximale est atteinte à 7000 tr/min, mais MV Agusta annonce une plage de régime utile large, avec plus de 85 Nm déjà disponibles à partir de 3000 tr/min. De par ses gènes venant des courses sur asphalte, ce triple dispose

d'un arbre moteur contra-rotatif, qui est censé réduire l'inertie due aux forces gyroscopiques générées par les roues. Le moteur DACT est équipé d'une boîte de vitesses à cassette, et les rapports peuvent être changés par le biais d'un quickshifter bidirectionnel de série.

Une électronique plus que complète

Comme c'est devenu plus ou moins la norme dans le segment des motos premium, la MV Agusta Enduro Veloce est équipée d'un système Keyless. Elle dispose aussi d'une IMU mesurant les mouvements sur six axes, d'un accélérateur électronique, et propose quatre modes de pilotage: Urban, Touring, Off-Road et Custom All-Terrain. Le contrôle de traction sensible à l'angle a huit niveaux d'intervention possibles, aussi bien pour le roulage avec des pneus routiers que tout-terrain, et on peut le désactiver. Le tricylindre est livré avec un contrôle de frein moteur à la décélération (deux niveaux) et avec un contrôle de wheelie. Il y a aussi un Launch Control et un Speed Limiter, qui seront moins utiles sur cette enduro. Dans le mode custom All-Terrain, en plus des paramètres déjà cités, on peut encore régler la réponse à la poignée des gaz et le caractère du moteur.

La nouvelle Enduro Veloce offre encore un ABS de virage, et un mode offroad dans lequel l'intervention de l'ABS sur la roue arrière est désactivée. On peut tout configurer et afficher sur l'écran TFT de 7 pouces via les commandes rétro-éclairées au guidon, le tout fourni avec un module de connectivité pour un jumelage de smartphone. C'est aussi possible dans l'appli gratuite MV Ride. Elle permet encore de consulter des données comme l'ouverture de la commande des gaz, le degré de force du freinage, les forces d'accélération-décélération ou l'inclinaison de la moto, et d'afficher une navigation GPS point par point sur l'écran de la moto.

Sportif, et suscitant les émotions

L'ergonomie de cette Enduro Veloce est parfaitement adaptée à la moto. On est bien intégré, confortablement assis, le dos bien droit, comme il sied pour une enduro, mais tout de même dans une position active. Dans la position haute de la selle, la hauteur est correcte pour un pilote de taille modérée – à partir de 170 cm. Cette selle peut cependant être abaissée d'environ 20 cm, ce qui permet à des motocyclistes plus petits d'atteindre le sol de manière sûre. Pour des pilotes de plus de 185 cm, il faudrait par contre une selle plus haute.

Le tricylindre en ligne de l'Enduro Veloce est une révélation! Il impressionne vraiment par son couple bas dans les tours et vous donne une plage de ré-



gimes utiles bien large. On peut rouler sans trop se préoccuper de changer les vitesses tout en conservant une bonne poussée vers l'avant. A mesure que l'on monte en régime, il se fait plus sportif. Lors de notre journée de test sur les routes pleines de virages de la Sardaigne, nous n'avons jamais manqué de puissance. Et quand la chasse aux chronos est devenue plus engagée, le contrôle de traction et celui de wheelie ont gardé la MV sur la trajectoire voulue avec une certaine habileté.

Le décor sonore du genre supersport du triple est unique et donne littéralement la chair de poule. On passe d'un accord au suivant en changeant de rapport avec le quickshifter, de manière enthousiasmante. Ce moteur offre plein d'amusement, et pas seulement par sa puissance.

Sportive sur l'asphalte

L'Enduro Veloce est étonnamment agile dans les changements de direction répétés. Elle brille par sa neutralité, est stable, suit la trajectoire avec précision, a peu d'inertie sans être nerveuse et se révèle au final très facile à piloter. On a dit «étonnamment», car la roue avant de 21 pouces n'est en fait pas un obstacle pour ce genre d'exercice. La moto plonge de bonne grâce dans le virage et elle n'élargit pas la ligne.

Les suspensions sont d'origine tarées bien rigides pour l'utilisation sur la route. De ce fait, quand les étriers Stylema de Brembo mordent dans les grands disques avant, l'avant ne plonge pas du tout exagérément et la pression monte très vite sur le pneu. Cela donne un feedback clair et une pleine confiance dans le train avant. Cela nous a permis de rouler à un bon rythme sur les routes sardes, à l'adhérence très correcte. La MV Agusta a aussi fait preuve d'une excellente garde au sol en virage. La limite n'a pas été posée par les cale-pieds de type offroad, qui peuvent librement pivoter, mais par la béquille latérale, ancrée à gauche sur le cadre. Celle-ci pourrait sans problème être montée en position plus haute. Ce petit défaut a été scrupuleusement noté lors de notre essai. Et il est très probable qu'une mise à jour ait pu

être effectuée encore juste avant la première production en série (à contrôler).

Dans le terrain

L'ergonomie de cette nouvelle MV Agusta est aussi adaptée pour la conduite debout. Les jambes peuvent rester bien serrées et le guidon se trouve au bon endroit pour diriger la moto dans le terrain en restant droit et de manière décontractée. Le comportement de la partie-cycle est aussi parfaitement adapté, l'italienne de 245 kilos (avec les pleins) se révélant là aussi étonnamment agile.

Les freins, manifestement surdimensionnés pour une utilisation en offroad, avec des étriers Brembo Stylema à 4 pistons très sportifs, sont cependant très facilement dosables sur des terrains instables, grâce notamment à un maître-cylindre radial. Si l'on ajoute l'aide fournie par l'ABS tout-terrain, ces freins inspirent la confiance et ne sont pas trop agressifs.

Un jeu délicat avec le grip

Le tricylindre en ligne sportif de MV Agusta montre moins dans le terrain ses qualités de moteur facile à doser et bienveillant. Si la roue arrière perd l'adhérence quand on accélère avec le contrôle de traction désactivé, le triple prend très très vite beaucoup de tours. Si en plus on a les pneus de route, il devient as-

Le nouveau triple 931 de MV Agusta convainc déjà dans cette première incarnation, l'Enduro Veloce.

Le chic banc bien rembourré avec le logo MV est agréable, mais pourrait être un peu plus haut placé pour les plus grands d'entre nous.

L'amortisseur Sachs est pleinement ajustable; pour la précharge, même sans outil, via une molette.

L'installation de freins à deux disques et deux étriers haut de gamme Stylema à 4 pistons de Brembo ne mord pas de manière trop agressive. On peut facilement doser l'effort avec le levier manuel, grâce à un maître-cylindre radial.

FICHE TECHNIQUE

MV Agusta Enduro Veloce

Moteur	tricylindre en ligne liquide, DACT, quadrisoupape
Cylindrée (alésage x course)	931 cm ³ (81 x 60,2 mm)
Transmission	embrayage multidisque à bain d'huile, 6 vitesses, chaîne
Puissance / compression	124 ch (91 kW) à 10 000 tr/min / 13,4:1
Couple	102 Nm à 7000 tr/min
Cadre	double poutre en acier
Suspensions avant	fourche inversée, 48 mm, entièrement ajustable
Suspension arrière	bras oscillant bilatéral en alu, amortisseur ent. ajustable
Débattements (avant / arrière)	210 / 210 mm
Freins avant	2 x 320 mm, étriers à 4 pistons
Frein arrière	265 mm, étrier à 2 pistons
Pneus avant et arrière	90/90-21 et 150/70-18
Empattement / hauteur de selle	1610 mm / 850-870 mm
Angle de chasse / traînée	27° / 118 mm
Poids	245 kg en ordre de marche
Capacité réservoir d'essence	20 l
Coloris / disponibilité	rouge-argenté / de suite
Prix	dès 21 500 fr.



Notre tour sur asphalte a été riche en émotions. Et des pneus plus adaptés à l'offroad ont permis de se détendre dans le terrain.



CE QUE J'EN PENSE

TOBIAS KLOETZLI «Suscite des émotions!»



Rouler avec une MV Agusta, c'est déjà en soi quelque chose de spécial. L'Enduro Veloce est un oiseau exotique dans le marché moto. Elle évolue dans le grand segment des maxi-trails de voyage, mais est malgré cela totalement unique. Le son de son moteur qui donne la chair de poule, son confort, son comportement dynamique et ses performances m'ont enchanté – du moins sur la route. On peut sans problème l'emmener dans le terrain, mais elle

n'est pas prédestinée à l'amusement en offroad. Et compte tenu de ce jugement, une roue avant de 19 pouces aurait apporté des avantages supplémentaires sur la route, au moins en usage sportif, et sans grandement diminuer la compatibilité avec le terrain. Pas seulement pour avoir plus d'agilité et de feedback, mais aussi parce qu'une roue de 19 pouces donne plus de grip quand on roule à la limite, et qu'ainsi le potentiel sportif de cette déjà impressionnante Enduro Veloce serait encore plus élevé. Sa sœur, la Turismo Veloce (17 pouces devant et derrière) n'en prendrait pas ombrage.

sez difficile de diriger la moto en dérapant de l'arrière et cela prend pas mal de temps avant que la roue arrière retrouve la traction. Les drift se font ainsi difficiles à maîtriser et ce n'est plus vraiment amusant.

J'ai donc rétabli le contrôle de traction, sur son degré d'intervention le plus faible. Comme cela, de petits drifts restaient possibles, sans que l'adhérence soit jamais complètement perdue. Je n'ai pas voulu provoquer de plus grosses glissades, en raison des caractéristiques du moteur et des pneus routiers. Et je me suis alors contenté de me balader tranquillement en enduro.

L'après-midi, nous avons pu rouler en tout-terrain avec une Enduro Veloce chaussée de pneus offroad et réglée pour l'enduro. Cela rendait l'expérience sans contrôle de traction nettement plus agréable. Mais il était toujours un peu délicat de se diriger en faisant glisser la roue arrière, du moins en adoptant un tempo pas assez rapide.

Nos excursions dans le terrain ont prouvé que la MV Agusta est tout à fait capable de sortir de l'asphalte, mais que les caractéristiques de son moteur ne sont pas idéales pour une chevauchée enthousiaste en offroad. Un contrôle de traction laissant plus déraiper la roue arrière augmenterait certainement le facteur fun, parce que ce moteur tricylindre n'est pas non plus idéal quand on désactive complètement l'assistance dans le terrain.

Il est difficile de mettre une étiquette sur cette MV Agusta Enduro Veloce, car elle est très particulière et

n'a de ce fait pas de concurrente directe. Avec son triple charismatique et son design dans les couleurs «Ago» rouge et argent, elle est clairement conforme aux exigences d'exclusivité de la marque. Le prix de 21500 francs est élevé, mais pas exagéré. Cette italienne premium, dont quelque 1000 exemplaires seulement quitteront cette année la halle de production à Schiranna, devrait trouver ses acheteurs. Plus les quatre années de garantie d'usine devraient offrir la confiance nécessaire.

En résumé

Le nouveau tricylindre de MV Agusta, qui devrait arriver dans toutes les machines 800 dès 2025, est enthousiasmant. L'Enduro Veloce, elle, est une proposition réussie, qui reste fidèle aux promesses d'exclusivité et d'unicité de la marque. Elle suscite plein d'émotions, ses performances sur route sont impressionnantes, et elle devrait vite trouver une communauté de fans.





DU NOUVEAU!

Moto Morini Calibro

La Calibro, dernière née de la petite marque italienne, débarque avec une cylindrée, un design et une géométrie qui apportent quelque chose de nouveau au marché des machines de la classe moyenne.

— Texte: Jérôme Ducret — Photos: Beppe Vertemati





Le bicylindre en ligne a la même origine que ceux qui équipent les Moto Morini X-Cape et Seiemmezzo. Mais dans la Calibro, la cylindrée a été augmentée, avec plus de course. Et donc plus de couple à bas et mi-régimes. L'échappement court et bien travaillé a fière allure. Il ne vous rappelle pas quelque chose? De couleur verte et dont le nom commence par Z? Un seul disque de frein à l'avant, et un étrier axial à 2 pistons. Mais c'est efficace et c'est compatible avec les jeunes permis.

La position de conduite est très proche de celle d'une moto américaine, avec les pieds en avant (mais pas exagérément), un guidon assez haut, du fait d'une roue avant de 18 pouces, et une assise basse, calée dans un siège baquet bien moelleux. Il y a même une transmission finale par courroie, un emplacement sur le flanc droit de la moto pour la clé de contact et des boutons d'activation des indicateurs de direction à l'américaine, un de chaque côté du guidon. Mais nous sommes en selle d'une moto italienne, ou du moins conçue et développée en Italie, par le team de designers et d'ingénieurs de Moto Morini. Elle répond au nom de baptême de «Calibro» (calibre, en français), comme pour dire qu'elle représente un nouvel étalon de mesure.

Ce qui n'est pas américain, c'est son moteur, un bicylindre en ligne, sa cylindrée (690 cm³) et son prix: un peu plus de 7000 francs, pour le prix de lancement de cette machine. Nous avons pu tester, brièvement, deux machines de présérie, sur un tour d'essai d'une quarantaine de kilomètres, partant du siège de Moto Morini, dans la petite ville de Trivolzio, tout près de Padoue et à un peu moins d'une heure de Milan, au sud. Notre parcours de test était composé d'un peu de zone industrielle, de quelques traversées de villages, et de pas mal de petites routes de campagne avec peu de trafic et des asphaltes aux revêtements de qualités variables. Nous n'avons pas pu tester la variante Bagger (annoncée à 8190 francs)

de la Calibro, qui est noire et qui est surtout équipée de valises rigides et d'un carénage fixé sur le guidon, de type «Batwing». Ce qui veut dire «aile de chauve-souris», une appellation américaine. Comme ce qu'on trouve par exemple sur l'avant de la Harley-Davidson Street Glide. La production de la Bagger devait en effet commencer plus tard, en septembre.

La renaissance d'une marque

Avant de donner plus d'impressions de test, il vaut la peine d'expliquer où en est la marque Moto Morini. Fondée en Italie en 1937, elle a connu la gloire dans les années 1940-1960', est entrée en sommeil, est revenue sur le devant de la scène en lançant sur le marché en 2005 des machines à moteurs V2 1200 qui faisaient presque (presque) de l'ombre au colosse Ducati, puis fait faillite en 2010. Elle a été rachetée par des investisseurs italiens, qui ont fini par faire en sorte qu'elle rejoigne en 2018 le giron d'un grand groupe chinois, la société Zhongneng. Une nouvelle série de modèles de plus petite cylindrée est arrivée pour relancer Moto Morini en 2021, avec un maxi-trail de voyage, la X-Cape 650, une naked et un scrambler. La fabrication concrète de ces modèles a lieu en Chine, mais le design, la conception technique, le développement et l'assemblage s'effectuent toujours en Italie. Le service après-vente de même, avec un stock européen de pièces qui est basé à Trivolzio.

Bonne facture

Notre premier contact avec cette nouvelle Calibro montre une machine facile à conduire, au centre de gravité bas placé, facile d'accès quelle que soit la taille du ou de la pilote, et avec des commandes à l'ergonomie bien étudiée – le cas des indicateurs de direction étant à part.

La qualité de fabrication semble bonne, avec des plastiques bien ajustés, des couleurs qui sont en harmonie les unes avec les autres, des traitements de surfaces soignés, et une certaine robustesse générale. Des caractéristiques que l'on constate déjà sur les autres modèles 650 de Moto Morini. Visuellement, le design est réfléchi, tous les composants sont bien intégrés. Même le gros radiateur à l'avant pour le refroidissement liquide du bicylindre.

Ce bicylindre en ligne est dérivé de celui des X-Cape et Seiemmezzo 650. Il a été fourni par un autre géant chinois, CFMOTO, et dérive à son origine de twins Kawasaki 650. Sa course est plus longue sur la Calibro, ce qui fait que la cylindrée passe de 649 à 693 cm³. On sent tout de suite (après avoir brièvement essayé une Seiemmezzo le même jour) qu'il y a plus de punch à bas et même mi-régimes. La boîte de vitesses et l'embrayage étant bien conçus, on est vite dans le cinquième rapport, en train de cruiser sans effort à un peu plus que 80 km/h. Comme on est encore dans la première moitié du compte-tours, les

FICHE TECHNIQUE

Moto Morini Calibro (et Calibro Bagger)

Moteur	bicylindre en ligne liquide, DACT, quadrisoupape
Cylindrée (alésage × course)	693 cm ³ (83 × 64 mm)
Transmission	embrayage multidisque à bain d'huile, 6 vitesses, courroie
Puissance / compression	69 ch (50,8 kW) à 8500 tr/min / 11,6 : 1
Couple	68 Nm à 6500 tr/min
Cadre	double poutre en acier
Suspension avant	fourche télescopique, 41 mm, non réglable
Suspension arrière	bras bilat. en acier, amortiss. jumeaux régl. en précharge
Débattements (avant / arrière)	120 / 100 mm
Frein avant	simple disque 320 mm, étrier à 2 pistons
Frein arrière	disque 255 mm, étrier monopiston
Pneus avant et arrière	130/70-18 et 180/65-16, ou 180/70-16
Empattement / hauteur de selle	1490 mm / 725 mm
Angle de chasse / traînée	27° / 120 mm
Poids	210 kg en ordre de marche (Bagger: + 10 kg)
Capacité réservoir d'essence	15 l
Coloris / disponibilité	rouge, gris (Bagger: noir) / de suite
Prix	dès 7190 fr. (Bagger: dès 8190 fr.)

LA 40ÈME!



Grosses averses samedi, soleil dimanche; la 40^e édition de la course de côte jurassienne entre Boécourt et La Caquerelle a dû faire avec les caprices de la météo. Mais elle fut une réussite incontestable.

— Texte: Jérôme Ducret — Photos: Flash Press

Des ruisseaux sur la route samedi, une «piste» sèche mais encore glissante par endroits dimanche, sous un soleil bien présent. Le ciel s'est montré capricieux en ce début juillet, pour la 40^e édition de la célèbre course de côte entre Boécourt et La Caquerelle, la seule comptant pour le championnat suisse de la Montagne qui ait encore lieu sur sol suisse (jurassien, pour la précision).

Pas moins de 130 pilotes (plus des passagers et passagères pour les sides) ont participé à cette édition, certains venant de France plus ou moins voisine. Comme d'habitude, les deux journées de course

étaient ouvertes à une belle brochette de catégories, entre les Superbike, les Supersport, deux catégories Open hors championnat (appelées Promo), une mini catégorie féminine en Supermoto, plus, pour la régularité, les youngtimers du Swiss Moto Legend Trophy, leurs équivalents du côté des attelages (Swiss Side Car Legend Trophy), et les Oldtimers (championnat sous l'égide de l'association suisse alémanique FHRM). C'est justement du côté de la régularité – on mesure l'écart entre les chronos des deux manches – qu'il y avait le plus de monde pour cette 40^e édition. Du fait de cet anniversaire particulier, et pour encourager les participations, un petit rabais était accordé aux concurrents sur les frais d'inscription.

Bien que le job d'organiser ce double week-end de courses ne soit pas une sinécure, avec ou sans la pluie, le Moto Racing Club Boécourt (MRCB), qui est à l'œuvre depuis l'année 1988, a le plaisir de voir quelques nouvelles têtes au sein du comité chargé de mettre en place cette fête de la moto. C'est notamment le cas du côté de la direction de course, Fran-



Photo principale: la première chicane sur le tracé de 3 km de la course Boécourt – La Caque-relle.

Page de droite, tout en haut à gauche, le Français de St-Hippolyte Joffray Lelièvre (Superbike), le plus rapide du week-end, toutes catégories confondues. En haut à droite, le side-car de Pascal et Robin Gassmann, en catégorie SSCLT. En bas à gauche, Uwe Rademacher (ici, en catégorie Supersport), et en bas à droite, le pilote local Michaël Paratte, sur sa Triumph Daytona 675 (catégorie Promo 600), auteur du deuxième temps du week-end sur son autre moto, en catégorie Promo 1000.

çois «Paco» Pose (en voiture) étant cette année-ci secondé (à moto) par Damien Schaffter, facilement reconnaissable sur sa Kawasaki verte, qui va probablement reprendre ce rôle pour l'édition 2025.

Du fait des conditions météo très changeantes, le public n'a logiquement pas été très nombreux cette année. Mais ceux et celles qui étaient là ont eu droit à un beau spectacle, et à de bonnes doses de bonne humeur communicative.

Joffray Lelièvre, le plus rapide

Le plus rapide toutes catégories confondues, sur tout le week-end, fut Joffray Lelièvre, sur sa Honda CBR 1000 RR Fireblade (de 2019). Le Français de St-Hippolyte (Doubs) a posté son meilleur temps dimanche, en 1:20.26 min. Pas suffisant pour battre le record de son compatriote Jean-Luc David, datant de 2022: 1:18.55. Mais c'est déjà impressionnant. Joffray, qui s'est aussi imposé aux deux rounds suivants du Petit Abergement et de Marlhes, en France, devrait logiquement (on attend encore l'homologation des derniers résultats) être le nouveau champion de Suisse en catégorie Superbike. Il a en effet une belle avance sur le Suisse Uwe Rademacher (Yamaha YZF-R1), troisième à Boécourt derrière son compatriote Frédéric Bongard (Aprilia RSV4), mais deuxième au round suivant en France (Petit Abergement), et 3^e à Marlhes. En Supersport, le Suisse Matthieu Pauchard (Kawasaki ZX-6R) a fait une apparition inattendue. Il

était censé participer à une manche du championnat international de Road Racing ce week-end là, en étant déjà sur place avant samedi. Des raisons professionnelles ont fait que ce plan n'a pas pu être suivi. Il s'est donc inscrit à Boécourt, et il a raflé la mise dans sa catégorie, gagnant la première course samedi, ne participant pas à la seconde le même jour en raison du risque accru posé par la pluie, puis remportant les deux manches le dimanche, avec un meilleur temps de 1:22.43. Toujours dans cette catégorie, Uwe Rademacher (Yamaha R6) a fait une bonne opération: meilleur des pilotes participant à l'entier du championnat.

Sans pouvoir donner les résultats de toutes les catégories, on peut féliciter Michaël Paratte, sociétaire du BMRT, deuxième plus rapide du week-end (1:21.54), qui courait en Promo 1000 sur une Suzuki GSX-R 1100, et qui a aussi remporté la catégorie Promo 600 sur une Triumph Daytona 675. Le plus régulier du SMLT a été Ueli Schönmann samedi, au guidon d'une Kawasaki GPZ 1100 de 1982, et Lars Ewers dimanche, au guidon d'une Harley-Davidson Dyna de 1999. Ce championnat pour motos youngtimers, après le Petit Abergement et Marlhes, et avant la finale suisse du Schallenberg (21-22 septembre), va cependant se jouer selon toute vraisemblance entre Willi Siegrist (BMW) et Ueli Schönmann. En SSCLT, l'attelage le plus régulier fut celui de Pascal et Robin Gassman (LCR Suzuki F1 1000, 2005).

CE QUE J'EN PENSE

JÉRÔME DUCRET

«Un cruiser italien accessible à tous»



Si la Moto Morini vous fait penser à une Harley-Davidson, c'est normal. Elle adopte les codes esthétiques des machines US de type cruiser/custom. Mais elle le fait dans une cylindrée plus abordable, y compris au niveau du prix, et avec les propres canons esthétiques de son concepteur italien. Face à la concurrence surtout japonaise (Honda, Kawasaki), elle se démarque avec un moteur 690 et l'apparence d'une «grosse» moto. En restant compétitive pour

le prix. Oui, la fabrication s'effectue en Chine, mais les centres de décision de la marque sont en Italie, et les pièces de rechange aussi. La garantie suisse de trois ans et la présence d'un premier concessionnaire en Suisse romande, Rost Motos (dans le Chablais valaisan, mais l'importateur en cherche encore d'autres dans d'autres régions) sont aussi des arguments à écouter.

vibrations sont présentes, mais sont plutôt du genre agréables. A basse vitesse, le twin est doux et fluide, et la moto est à la fois stable et agile quand on doit se faufiler dans le trafic divers et varié de la plaine du Pô, ou quand on franchit l'un des rares ponts flottants d'Italie, qui se trouve justement pas loin de Trivolzio, sur la rivière Ticino. Le tablier est fait de poutres de bois et de plaques de métal, et cette surface est du genre cabossée. On ne peut pas prendre de la vitesse, sous peine de faire taper les parties in-

férieures de la Calibro. Là aussi, le bicylindre tourne bien rond et l'accélérateur est facile à doser. Les demi-tours sont de même faciles à exécuter, malgré un empattement relativement long et une géométrie de train avant qui n'est pas loin de celle d'un chopper.

Lorsqu'on peut lâcher la bride du cruiser, tout reste facile à maîtriser. Le moteur continue à tourner rond. La roue avant suit vos impulsions de direction avec bienveillance et la moto la trajectoire voulue en toute transparence. Le châssis encaisse sans problème une conduite plus sportive, c'est rigoureux et stable – et suffisamment agile pour aller exactement où l'on veut. Il va de soi que passé un certain angle, un des deux cale-pieds va se mettre à frotter. Ça fait du bruit et c'est désagréable, mais ce n'est pas dangereux, car il y a d'abord la tige avertisseuse en métal qui prend contact avec l'asphalte, laissant encore de la marge avant qu'un composant plus essentiel ne soit touché. On constate par contre, lors des phases d'accélération ou si l'on reste durablement au dessus des 6000 tr/min, que les vibrations dues au moteur sont bien présentes et sont perceptibles dans les cale-pieds et le guidon. Elles le sont d'ailleurs également sur les autres modèles 650. D'accord, c'est un signe de caractère, d'un moteur vivant, mais ce n'est pas aussi agréable que sur un gros V2 américain, disons-le.

La boîte de vitesses est douce, du moins sur l'une des deux motos de présérie qu'on nous a fait essayer. Sur l'autre, il y avait encore de quoi faire beaucoup mieux, car le passage des rapports demandait pas

La Calibro Bagger est une variante noire pourvue de deux accessoires rares dans ce segment: des valises s'intégrant visuellement bien dans l'esthétique de cruiser, et un carénage avant fixé au guidon, de type «Batwing».





Une selle accueillante, pour le ou la pilote. Notez la transmission finale par courroie. Des repose-pieds avec leviers de frein et de sélection avancés. On peut ajuster leur position dans la longueur de la moto. Le cockpit mêle analogique (compte-tours à aiguille) et digital (vitesse, etc.). Le contacteur est placé sur le flanc droit. Les designers de Moto Morini ont fait attention aux détails.

mal d'attention. Massimo, le technicien-ingénieur qui est consultant pour Moto Morini et qui est l'âme du développement de tous les nouveaux modèles depuis quelques années, nous assure que ce souci a justement été corrigé sur la deuxième moto. Il ajoute qu'il y aura peut-être encore quelques adaptations à faire avant de sortir les premiers modèles de série, par exemple sur le front des vibrations. Ce qui est déjà très au point, c'est la transmission finale par courroie: pas le moindre à-coup durant notre test. Sans oublier le fait que cette solution technique élimine la nécessité de tendre et graisser une chaîne, ainsi que celle d'avoir une béquille centrale – qui n'est de toute façon pas prévue dans les accessoires.

Au freinage, l'étrier unique à 2 pistons (fixation axiale) de la Calibro ne procure pas une force démentielle. Si on veut s'arrêter en très peu de mètres, il faut bien tirer le levier. Le frein arrière a presque plus de mordant, mais c'est assez courant pour un cruiser. Une prise de frein en plein virage va figer la machine, sans trop redresser la roue avant. Cette Moto Morini, bien que peu sportive côté équipements, réussit à inspirer confiance dans ce genre d'exercice. L'ABS, lui, qui est la seule assistance électronique disponible, se déclenche facilement sur la roue arrière, beaucoup moins à l'avant. Heureusement, il est rapide dans ses interventions et perturbe peu le pilotage.

Confort à géométrie variable

Côté confort, on l'aura compris, on a affaire à une selle accueillante et à une position de conduite décontractée. Si toutefois le positionnement des calepieds ne convient pas, il y a la possibilité de les déplacer (avec un outil) vers l'arrière, sur une quinzaine

de centimètres. Les leviers de frein et d'embrayage ne sont pas ajustables en écartement, mais du fait de leur forme, ils conviennent à une grande majorité de conducteurs et de conductrices. Les rétroviseurs sont petits et ronds, mais ils donnent une vision correcte qui n'est que peu brouillée par des vibrations. Voyager à deux est possible, si le passager se contente de peu d'espace et accepte de se tenir au pilote.

Le tableau de bord de la Calibro mêle habilement l'analogique et le digital. D'un côté, on a un compte-tours à aiguille, et de l'autre une fenêtre à cristaux liquides (caractères blancs sur fond noir) qui donne la vitesse, le rapport de vitesses engagé, l'état de la jauge d'essence, l'heure, et une indication supplémentaire (kilométrage total, partiel ...). Pour changer l'affichage, on doit impérativement utiliser les deux boutons noirs situés sur le pourtour de l'afficheur rond. C'est spartiate, mais suffisant. Et c'est en harmonie avec le type de moto. La lisibilité de l'afficheur digital est correcte, sans plus. On attribue un bon point à la présence d'une prise de recharge USB à l'avant de la moto.

La Moto Morini Calibro est disponible dans deux couleurs, gris ou rouge, pour un prix de lancement de 7190 francs en Suisse, et il y a pour l'instant assez peu d'accessoires – un capot de selle passager. Mais il devrait y en avoir plus qui vont devenir disponibles. Ne vous imaginez pas au guidon d'une Calibro rouge ou grise transformée en Bagger. Ce ne sera pas possible. Si on veut ces accessoires, il faut commander la Calibro Bagger (8190 francs), disponible uniquement en noir. Pas parce que des différences techniques rendent la chose impossible, juste parce que c'est une décision commerciale de Moto Morini. On ajoute que les deux versions de la Calibro peuvent facilement être bridées à 35 kW de puissance maximale, pour les exigences du permis A limité (A2). Il suffit de le spécifier lors de la commande, pour le même prix. Et il faut aussi savoir que Moto Morini ne compte pas s'arrêter là avec les nouveautés. Pour l'année prochaine, ils promettent une X-Cape 1200 (moteur V2) et une version mise à jour de leur Milano – elle aussi avec un nouveau V2 1200. On nous a gentiment montré les prototypes à Trivolzio et ils ont l'air prometteurs.

En résumé

La Calibro vient se placer sur le segment actuellement dynamique des cruisers/customs de cylindrée moyenne. Dans ce petit monde, elle apporte des arguments qui font mouche, avec un prix d'achat très raisonnable, une esthétique ciblée, une bonne qualité de fabrication (pour autant que nous puissions en juger), une partie-cycle agréable et facile, une ergonomie bien étudiée et un moteur vivant et qui ne manque pas de pep.

«SEI UN MITO»

Ceci est une Mito II Lawson Replica très bien conservée. Les connaisseurs remarqueront que le carénage ventral et le garde-boue ne correspondent pas tout à fait à l'original. Et que plusieurs autocollants manquent.



Cagiva Mito 125

Qui était ado dans les années 1990', aimait les courses, voulait mettre un pied dans le monde de la moto et dispose d'un minimum de moyens ne peut pas passer à côté de la Cagiva Mito 125, qui a fait ses débuts il y a une vingtaine d'années.

— Texte & photos: Daniele Carrozza — Photos: archives

Le tonnerre a frappé en mai 1990: la première Mito a quitté les ateliers de Cagiva au bord du lac de Varese. C'était la successeur de la Freccia C12, qui était elle aussi la création du maître designer Massimo Tamburini. On voyait au premier coup d'œil qu'elle n'était pas terminée, car il lui manquait des carénages — qui n'avaient pas pu être finis à temps par les sous-traitants. Mais Cagiva ne voulait pas laisser passer l'occasion de se mettre à niveau des concurrents sur le marché très lucratif et très compétitif des huitièmes de litre. Ils ont donc quand même sorti la Mito et l'ont appelé simplement «scarenata», autrement dit, sans carénage! Un mois plus tard, la Mito complète arrivait, entièrement carénée, et les possesseurs d'une scarenata ont pu ajouter un kit carénage à leur moto. C'était l'âge d'or des deux-temps. Le cylindre réalisé par

Gilardoni, refroidi par liquide et équipé d'un actionnement électronique de la soupape d'échappement, avait une cylindrée d'exactly 124,3 cm³. Le mélange huile-essence se trouvait au dessus d'un carburateur à disque rond Dell'Orto de 28 mm de diamètre (PHBH 28 RD). Avec un rapport de compression de 8,2 : 1, la Mito, qui pesait 145 kg en ordre de marche, délivrait une puissance allant (selon les versions) jusqu'à 33 chevaux. Mais pas en Suisse...

Bridée en Suisse

Comme pour toutes les motos de cette époque, des normes d'homologation très restrictives étaient la règle pour une immatriculation en Suisse. Varese a dû à chaque fois construire des Mito spécifiques, bien sûr moins puissantes et plus discrètes. Elles se distinguaient des originaux respirant plus librement par la présence d'un catalyseur dans la poire d'échappement, par de plus petits boisseaux, par une démultiplication finale plus courte, ainsi que par des canaux d'évacuation de diamètres réduits à l'échappement et par des chicane dans la boîte du filtre à air ainsi que dans les parties internes de tous les carénages. Les autorités helvétiques avaient abattu l'oiseau italien. Avec en plus une pièce réglementaire en plus qui ruinait le design sur le garde-boue.



Des instruments analogues très chics. La température de fonctionnement idéale du moteur de la Mito se situe vers 60 degrés. Ça énerve: trouver le point mort quand le moteur tourne est presque impossible. Des ressorts d'embrayage plus rigides peuvent aider. Du fait de son double phare caractéristique, la Mito «Fari tondi» se reconnaissait de loin. A l'échappement, il y avait un réducteur spécial. Les composants des freins étaient construits à l'identique de plusieurs modèles Ducati. A gauche, en bas, la Mito EV 125, esthétiquement proche de la Ducati 916, et à sa droite le dernier stade de développement, la Mito SP 525.

Cette castration résultait en une puissance de pointe de 23,5 chevaux, et les Mito suisses, que l'on ne pouvait conduire chez nous qu'à partir de 18 ans – alors qu'en Europe on pouvait le faire en plein d'endroits déjà à 16 ans –, se distinguaient en règle générale par une délivrance de la puissance misérable. Il ne faut pas s'étonner si à l'époque toutes ces chicanes étaient presque systématiquement remises dans les cartons au premier service!

«Fari tondi» – l'original

Quand on aperçoit aujourd'hui une Mito en liberté, il s'agit selon toute vraisemblance d'une EV, la Mito qui a été construite à partir de 1994 et qui est dessinée comme une mini Ducati 916. Il est par contre à peu près impossible de trouver en Suisse la Mito dans son dernier stade de développement, la SP 525 (qui reste une 125). Il y a des raisons à cela (lire l'encadré). Dans cette double page, nous préférons nous concentrer sur l'original, la Mito I, et son évolution la Mito II, aussi appelées «Fari tondi» (phares ronds) en Italie.

A partir de 1992, la Mito a connu plusieurs mises à jour importantes. Sur la Mito II sont apparus une fourche inversée Marzocchi de 40 mm, l'étrier à 4 pistons de Brembo, le carénage anti-insectes et des

Cagiva Mito: un modèle, 20 années et trois versions

Il y a bien eu 16 versions des «Fari tondi» durant les quatre années de production de ces premiers modèles. On peut nommer la Lucky Explorer, la variante de couleur aqua-marine, la «Quadribianchi», la Lawson Replica (grande photo), un hommage au pilote d'usine Cagiva en GP 500 de l'époque, ou la Denim, la seule produite en série limitée. Ces variantes n'ont pas toutes été proposées en Suisse. La dernière «Fari tondi» fut la machine dite «Evolution», en bleu-orange. Cette dernière version était encore une Mito II, pas comme la 916 bonsoir qui a suivi. Le nom officiel de cette dernière était EV 125, EV voulant ici dire «Evoluzione». Là aussi, il y a eu une kyrielle de variantes, et elle aussi a connu un développement technique continu. Durant ses années de production, la boîte à sept vitesses a été remplacée par une transmission à six rapports. Un temps fort de l'époque des EV a été la «Schweizer Mito-Cup», la coupe Mito suisse, organisée par l'importateur de la marque, le suisse Condor, et le garage Oberland Superbikes de Brienz. Dès 2008 est arrivée la Mito SP 525. Les cinq premières étaient en mémoire de la machine de GP de John Kocinski. Le problème de cette dernière version fut la norme Euro 3, introduite au début de 2006, norme qu'elle a pu respecter grâce à diverses astuces techniques. Mais elle n'était plus proposée qu'en version 11 kW (15 ch). L'épopée Mito s'est terminée en 2012, lorsque le groupe Cagiva mettait ses ressources dans le développement de la MV Agusta F3. La Mito 500, conçue une année plus tôt, avec un monocylindre Husqvarna, ne fut malheureusement jamais construite.

modifications au moteur. Le beau bras oscillant en forme de banane est resté et la transmission a été revue.

La Mito était une petite machine de course vive et, à partir de 8000 tr/min et si elle était bien réglée, même ultravive. Elle incarnait le summum de l'agilité et disposait de suspensions sérieuses. Son ergonomie était par contre absolument sans compromis et exigeait de son pilote une belle abnégation. Les freins aussi étaient au top, et quand sont apparus les Bridgestone BT-90, parfaits sur des motos légères, on pouvait vraiment faire courir la petite italienne.

FICHE TECHNIQUE

Cagiva Mito II Eddie Lawson Replika

Moteur	monocylindre 2 temps liquide
Cylindrée (alésage × course)	124,63 cm ³ (56 × 50,6 mm)
Transmission	embr. multidisque à bain d'huile, 7 vitesses, chaîne
Puissance / compression	33 ch (CH: 23,5 ch) à 9000 (8250) tr/min / 8,2:1
Couple	19 Nm à 11250 tr/min
Cadre	cadre poutre en profils d'aluminium, boucle arrière boulonnée
Suspensions avant	fourche inversée, 40 mm, non réglable
Suspension arrière	bras oscillant alu et amortisseur à biellette, réglable en précharge
Frein avant	simple disque 320 mm, étrier à 4 pistons
Frein arrière	disque 230 mm, étrier à 2 pistons
Pneus avant et arrière	110/70-17 et 150/60-17
Empattement / hauteur de selle	1380 mm / 795 mm
Angle de chasse / traînée	NC / 98 mm
Poids	145 kg en ordre de marche
Capacité réservoir d'essence	18 l
Prix au lancement sur le marché	7980 fr. (7130 fr. au lancement de la Mito EV)



Le Guzzi Fan Club Léman a rassemblé

Pour une bonne cause — A l'occasion de ses 35 et une année, le club Guzzi Fan Léman a à nouveau organisé une rencontre à Valeyres-sous-Rances (VD). Le club y a récolté des fonds en faveur des «enfants papillons», qui sont atteints d'une rare maladie de la peau. Diverses animations étaient au programme, dont le désormais traditionnel lancer de carter moteur! Certains Guzzistes étaient venus de loin (Pays de Galles, Italie...). Parmi les Moto Guzzi parquées dans le pré à côté de la Halle des Fêtes de Valeyres-sous-Rances, il y avait quelques pièces de collection, dont une V85 pourvue ... d'une remorque, ou une NTX, l'un des premiers maxi-trails de la marque de Mandello del Lario. Malheureusement, un avis de tempête a fait que les animations en plein air ont dû être annulées le samedi soir – mais le concert a eu lieu et la buvette était ouverte. Le dimanche, une balade à moto était prévue, mais elle a été annulée au vu des risques de la météo. Le club va continuer à récolter des fonds pour la même cause, lors d'un ride de groupe le 1^{er} septembre entre Lausanne et Sion – siège de la Fondation Enfants Papillons!

guzzifanleman.ch — JDU, PHS S. MONTESINOS



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



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 Lect 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



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

► PS Motos & Cycles

Route de l'Aérodrome 17a
1730 Ecuvillens FR
Tél. 026 477 31 62
info@psmotos-cycles.ch
www.psmotos-cycles.ch



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
Tél. 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



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

► 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



NEUCHÂTEL

► FACCHINETTI MOTOS

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



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



«Plus que satisfaits»

Don du sang au Glaubenberg — Le don du sang des motocyclistes en était cette année à sa 41^e édition. Le week-end du 29 au 30 juin, 517 motards et motardes désireux et désireuses de faire ce don se sont rassemblés sur le Glaubenberg. Et 459 d'entre eux et elles ont effectivement pu le faire. Chaque donateur ou donatrice potentiel a droit à un court check-up préliminaire. Et ce n'est que si tout est ok que la donation de sang peut avoir lieu. Selon les infos de Corinne Abächerli, spécialiste en marketing et communication du don du sang inter-régional SRK SA, 54 pourcent des donateurs le faisaient pour la première fois. Son commentaire sur cette édition: «Nous sommes plus que satisfaits, surtout si l'on prend en compte les prévisions météo défavorables pour le dimanche. En dépit du brouillard et de plusieurs averses, il y a eu le matin encore 161 dons.»

Il y avait de manière plus générale plein d'activité et un bel esprit dans le restaurant et la terrasse panoramique du «Berghotel Langis». Ceux et celles qui avaient fait don de leur sang pouvaient selon la tradition déguster gratuitement une saucisse à rôti et une portion de frites pour reprendre des forces. Avant ou après leur donation, ils avaient l'occasion de faire une course d'essai de motos de différentes marques, également gratuitement. Cette fois-ci, les marques Aprilia, BMW, Ducati, Suzuki, Vespa et Yamaha étaient présentes, avec en plus Zero (motos électriques). Et plusieurs stands contribuaient à la bonne ambiance. Pas mal de gens participent depuis pas mal d'années à ce don du sang, pour passer un moment entre amateurs et amatrices de deux-roues, et pour montrer un peu de solidarité. La route du col du Glaubenberg, qui relie Sarnen dans le canton d'Obwald à l'Entlebuch lucernois, vaut de plus le détour. Retenez donc déjà la date pour 2025: les 28 et 29 juin! — DH



D'heureux donateurs et donatrices lors du 41^e don du sang au Glaubenberg. Divers stands et des courses d'essai étaient là pour enrichir l'expérience.



40 ans du MC Les Grenades à Nendaz VS

Fête de la moto — Vendredi 16 et samedi 17 août derniers, le Moto-Club valaisan Les Grenades fêtait ses 40 années d'existence à Nendaz. Les bénévoles du comité d'organisation (sur la photo ci-dessus) avaient mis en place un beau programme, avec des concerts (dont Jean-Baptiste Guégan, la voix de Johnny, vendredi soir, et plusieurs groupes plus locaux), des stands, à boire et à manger, la possibilité d'essayer des motos, de faire un baptême de side-car, etc.

Vendredi en fin de journée, un défilé de motos anciennes (une trentaine) en costume d'époque (ou presque) sur route fermée a égayé le public. Samedi, un cortège entre Sion (garage Moto-point) et Nendaz a réuni plus de 120 deux- et trois-roues. Mais des averses sont venues gâcher un peu la fête l'après-midi, ce qui fait qu'il y a eu au final un peu moins de public qu'espéré. Heureusement, des éclaircies en fin de journée ont permis au maître Mat Rebeaud (grand spécialiste du FMX, soit le Motocross Freestyle) de faire un bout de démonstration.

Il est encore trop tôt pour savoir si un bénéfice a pu être dégagé. Si c'est le cas, le club entend en faire profiter les motocyclistes du canton ainsi que la sécurité routière, en finançant des cours axés sur cette même sécurité routière, avec un partenaire, en ciblant les jeunes et nouveaux permis (A1 ou A limité).

mclesgrenades.ch — JDU, PHS THIERRY GIRARDI



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



FRIBOURG

► Motos Vionnet SA

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

► 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

À PARTIR DU 28.08.2024



Les 7 et 8 septembre, retour du Motocross à l'ancienne à Lugnorre FR.



Les 7 et 8 septembre, journées d'essais et de roulage de 3D Motos à Bretigny-sur-Morrens VD.

Classique/rétro/vintage/oldtimer

7-8.9 __ Motocross à l'ancienne du MC Vully à Lugnorre FR
<https://mcvully.ch/>

Sport

- 30.8-1.9 __ MotoGP, mondiaux Moto2 et Moto3 à Aragon (E)
- 31.8-1.9 __ CS MX (SAM) Side-Car à Waldhäusern AG
- 31.8-1.9 __ CS Trial à Grimmialp BE
- 4-7.9 __ Mondiaux d'Enduro Vintage à Camerino (I)
- 6-8.9 __ MotoGP, mondiaux Moto2, Moto3 et MotoE à Misano (I)
- 7/8.9 __ CS MX (SAM) Side-Car et Women à Mümliswil SO
- 7/8.9 __ MXGP, mondial MX2, WMX et EMX 250 à Afyonkarahisar (T)
- 14/15.9 __ CS MX Masters, MX2, National Open, Junior 125 et Women à Roggenburg BL
- 15/16.9 __ MXGP et mondial MX2 à Shanghai (C)
- 20-22.9 __ CS Vitesse (Alpe Adria) au Slovakiaring (SL)
- 20-22.9 __ MotoGP, mondiaux Moto2 et Moto3 à Misano (I)
- 20-22.9 __ WorldSBK, WorldSSP et WCR à Cremona (I)
- 21.9 __ CS MX (SAM) Women à Amriswil TG
- 21/22.9 __ FIM E-Xplorer Cup à Crans-Montana VS
- 21/22.9 __ Trial of Nations à Pobledura de las Regueras (E)
- 21/22.9 __ Schallenberg Classic (Course de côte) FHRM, SMLT et SSCLT
- 27-29.9 __ MotoGP, mondiaux Moto2 et Moto3 à Mandalika (INDO)
- 27-29.9 __ WorldSBK, WorldSSP, World SSP 300 et R3 World Cup à Aragon (E)
- 28/29.9 __ Coupe de l'Avenir MX à Baisieux (B)
- 28/29.9 __ Supermoto des Nations à Carole (F)
- 28/29.9 __ MXGP et mondial MX2 à Cozar (E)
- 29.9 __ CS Trial à Bassecourt JU
- 29.9 __ FHRM à Hockenheim (D)
- 4-6.10 __ MotoGP, mondiaux Moto2 et Moto3 à Motegi (J)
- 5/6.10 __ MX des Nations à Matterley Basin (GB)
- 6.10 __ CS trial à Grandval BE
- 11-13.10 __ WorldSBK, WorldSSP et WCR à Estoril (P)
- 14-19.10 __ ISDE (Enduro) à Sileda en Galice (E)
- 18-20.10 __ CS Vitesse (Alpe Adria) à Grobnik (HR)
- 18-20.10 __ MotoGP, mondiaux Moto2 et Moto3 à Phillip Island (AUS)
- 18-20.10 __ WorldSBK, WorldSSP, World SSP 300 et WCR à Jerez (E)

Indications vérifiées le 13.5.2024, sans garantie.

Vos events: — vous pouvez nous les signaler pour les faire figurer dans cet agenda ou dans l'agenda en ligne du média frère ActuMoto.ch (parution sur décision de la rédaction):
info@actumoto.ch — www.actumoto.ch/agenda

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

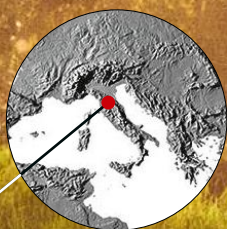
aplusmoto SA
Rue de Savoie 7
1950 Sion
Tél. 027 322 07 00

Sion
www.aplusmoto.ch

Logos of various motorcycle brands and sponsors: Aplusmoto, Schubert, Roof, Watson, Stylmartin, FMS, Pirelli, Motocross, Richa, Scott, Motorex, Bell, Premier, Bering, Shoei, K&S, Acerbis, Fox, BSR, Daytona, Kriega, Cardo, Rizoma, Shark, TCS, Heston, RST, Heston.

UN TOUR, DANS LE PASSÉ

L'Italie – Ride 70s Touring Club



L'Italie

Les plus jolies routes d'Italie, les motos les plus cool des Seventies et de nouveaux amis, pour la vie. C'est un peu tout cela, le tour intitulé «La vita è bella» (la vie est belle), organisé par le Ride 70s Touring Club. Nous y étions.

— Texte: Ralf Bielefeldt — Photos: Fabio Affuso

Il était une fois ... cette histoire pourrait commencer ainsi, parce qu'elle parle de la magie du passé, d'une époque presque complètement disparue. Des années 1970', pour être plus précis. Cela fait déjà un demi-siècle. Ou cinquante ans. Ou cinq décennies. Ou deux générations. Ça paraît beaucoup, un genre d'éternité, il y a bien longtemps. Et quand on parle de technique moto, c'est effectivement le cas.

Des freins avant à disque? A l'époque, seules quelques rares machines en possédaient. Les freins à tambour traîtres étaient le standard du marché. La plupart agissaient avec un temps de retard, mais de manière si violente qu'ils bloquaient la roue avant en un rien de temps. Un démarrage en appuyant sur un bouton? On en trouvait ici ou là, mais la règle était plutôt de sortir le kick et de tourner la poignée des gaz au bon moment. Sur certaines motos, c'était un véritable art, dont les arcanes restaient cachées pour nombre de pilotes. Des assistances au pilotage, comme l'ABS ou le contrôle de traction? Ils ne sont apparus que depuis le milieu des années 1980', respectivement des années 1990'. Le feeling en selle et la confiance en une puissance supérieure étaient de rigueur sur les beautés des années 1970'.



S



La Toscane
baigne les
motocyclistes dans
sa chaude lumière.
A droite: prêts au
départ au port
de l'île de Giglio.



Salute, Italia! A la vie! le soir, on se met à table dans des petits restaurants typiques. Des antipasti, des fruits de mer, des pâtes – tout ce que le cœur désire. Et bien sûr du vin!

Une moto de remplacement voyage dans le véhicule d'accompagnement, avec les bagages des participants.

A l'attaque dans l'esprit des Seventies, sur la Kawasaki Z1. Cette 900 convainc avec 79 ch et deux disques de frein à l'avant.



Personnalité et caractère unique

Mais ce qui existait déjà, c'étaient des chevaux et du couple. Il y en avait un peu moins qu'aujourd'hui, mais cela ne rendait pas les machines moins fascinantes et les pilotes moins heureux. Les motos des Seventies possédaient surtout quelque chose qu'on peine à trouver de nos jours: de la personnalité et un caractère unique, pour tout ce qui concerne le design, la dynamique de pilotage, et même une certaine retenue. C'était une magie reliant homme et machine qui n'a absolument rien perdu de son charme à travers toutes ces années.

«N'est-elle pas magnifique?», demande Pietro Casadio Pirazzoli en caressant le réservoir de la Honda CB 500 que son compère va utiliser comme moto pour les photos. «La couleur est Candy Gold, c'était la même sur le modèle qui trônait sur ma table de nuit quand j'étais petit», précise-t-il avec des yeux qui s'illuminent. Aujourd'hui, ce «petit» a 55 ans, est le père de trois filles, est resté amoureux de la CB

Four, et c'est le patron du Ride 70s Touring Club. En tandem avec Fabio Affuso, qui est un photographe de talent et un vrai maniaque de la moto, comme lui, Pirazzoli a fait de sa passion pour les motos un business que ces deux messieurs sont prêts à mettre en branle pour tous ceux et celles qui comme eux aiment le pur plaisir de rouler à moto. «Chacune de ces machines a sa propre personnalité», confie Pietro, enthousiaste. «Tu ne trouves plus cela ailleurs aujourd'hui. Chacun copie chacun. Toute les naked se ressemblent, et tu ne peux plus distinguer une moto d'aventure d'une autre. Et puis elles ont toutes les mêmes composants: freins, suspensions, instruments. Un caractère propre? sérieusement, quelle moto actuelle en a encore un? Par contre, à l'époque...»

16 beautés des années 1970'

Il tend le bras et montre un espace de quelque 15 mètres sur 13. «Regarde, elles sont plus jolies les unes



Avant chaque départ, les machines ont droit à un court check-up technique.

On passe les nuits dans des décors authentiques et des hôtels originaux.

Chassez le naturel... Mike le Suisse fait l'entretien de sa Norton lors de la pause de midi.

que les autres.» Ses trésors sont là, bien alignés. Il y a une Moto Morini 3 1/2 Sport, une Laverda 750 F, une Benelli Tornado 650, des Ducati Scrambler 350 et 450, des Moto Guzzi 750 S, 850 Le Mans et V7 850 GT – des noms que les passionnés de moto aiment savourer sur la langue. Il y a encore une Triumph Bonneville T 120 R de 1969, la moto la plus ancienne de cette imposante collection, une Norton Commando Fastback rouge (le choucou de Pietro), une Kawasaki Z1 900, une Honda CB 750 Four, une Harley-Davidson Aermacchi 350 S et une Yamaha XT 500, la plus récente, datant de 1981.

La BMW R 90 S de 1975 qui a attiré mon regard est malheureusement déjà réservée. Je voulais absolument rouler sur le modèle de pointe de la série «tirez 6», et d'autant plus dans ce coloris devenu culte et nommé «Daytona Orange». Mais bon. Il y a assez de choix ici, et bien assez de machines homologues. Derrière le comptoir sommeille une Superbike Ducati des Seventies, à moitié démontée. «Un

projet de longue haleine», sourit Pietro. Accrochés aux murs, des réservoirs en tôle et de vieilles affiches publicitaires. Sur la plupart, des beautés aux seins nus sont assises sur des machines aux chromes brillant de mille feux, immortalisées de derrière et inclinées. Des bécanes et des nanas. Une autre époque.

Nous sommes au «Clubhouse». C'est ainsi que nos deux Italiens ont baptisé l'édifice qui se trouve à côté de l'ancien atelier de menuiserie de Pietro, et qui est devenu le quartier général du Ride 70s Touring Club. Ça sent l'essence et les vieilles vestes en cuir. Il y a des plans de travail contre les parois, des bidons d'huile, un canapé en cuir, une collection de casques, un frigo rempli de bière – un paradis des motards en plein milieu de San Marino, le minuscule Etat niché sur une petite montagne au sud-ouest de Rimini, à 1 heure et demie de l'aéroport de Bologne. C'est ici que commencent et se terminent les tours mis sur pied par Pietro et Fabio.



6 Highlights du tour



Notre tour de la Toscane avec le détour sur l'île de Giglio: San Marino – Maremma Toscana – Porto Santo Stefano – Mirabella – San Marino. Au total 982 km.

© Cartes: Hallwag Kümmery-Frey AG

—1.
San Marino – on y arrive rapidement par avion, depuis Bologne ou Rimini.

—2.
Montepulciano – le joyau de la Toscane, avec une très belle vieille ville et de sacrés points de dégustation des vins.

—3.
San Quirico – mondialement célèbre pour ses allées de cyprès. Et pour son viaduc.

—4.
Porto Santo Stefano – le port de la presqu'île de Monte Argentario, au bord de la mer Tyrrhénienne.

—5.
Saturnia – un bain dans les sources thermales est presque une obligation dans ce tour.

—6.
Città di Castello – un joyau au bord du Tibre, épargné par les masses touristiques.



Ambiance vespérale sur la petite île de Giglio: Zubin l'aventurier s'est décidé pour la Yamaha XT 500, la moto la plus récente du parc roulant de Ride 70s. Cet exemplaire date de 1981, et le modèle est apparu en 1975.

En Italie, c'est la règle: petit stop pour un espresso ou un cappuccino.

Au Clubhouse (en haut à droite) à San Marino, les machines sont entretenues, il y a toujours de la bière fraîche et du vin dans le frigo, et des affiches publicitaires des années 1970' sont placardées aux murs.

Bruyante, indiscutablement cool et stylée, comme le casque rétro EX-Zero de Shoei: une Moto Guzzi 850 Le Mans rouge, datant de 1976.

La dolce vita à moto

La Toscane, la Motor Valley (Mugello/Imola/Misano), les Dolomites, la Sardaigne et la Sicile ... les voyages dans le temps sur des machines des années 1970' bien conservées sont prévus là où l'Italie vous entoure de ses charmes, de ses virages, de ses mets de pâtes et de son style de vie. Une «dolce vita» à moto en petit groupe, idéalement à pas plus que sept à dix participants.

Selon la destination choisie, ces voyages durent entre quatre et neuf jours. On dort dans de charmants hôtels, dans des hébergements Airbnb cools ou des domaines viti-vinicoles. Le prix de départ est de 1720 francs, si on fait le tour sur sa propre moto (adaptée au concept), ou à partir de 2200 francs si c'est sur l'une des machines de Ride 70s. Le libre choix de la moto est garanti. «En roulant, on peut sans autre échanger les motos», explique Pietro. Ainsi, tout le monde découvre le maximum de machines et peut faire l'expérience de toute la diversité du parc roulant. En plein dans l'esprit des Seventies: «Dance, Boogie, Wonderland!»

Avant le départ, il y a une introduction, nécessaire pour éviter les mauvaises surprises. Si l'on prend par exemple les deux Ducati Scrambler, qui datent de 1971 et de 1972, elles ont le sélecteur du côté droit, avec la première en haut et les quatre autres en bas. Le frein au pied se trouve lui à gauche. C'était souvent comme ça, à l'époque. On peut penser que ce n'est pas si difficile à faire, mais attention: on roule de manière décontractée, perdu dans ses pensées, et voici que soudain le virage se referme ... et zack, on monte instinctivement un rapport au lieu de le descendre et/ou on appuie de manière inutile sur le frein arrière, comme on a l'habitude de le faire, parce qu'on n'a jusqu'ici piloté que des machines modernes, avec le sélecteur à gauche et le frein à droite.

Se mettre dans l'ambiance

Au premier contact à San Marino, ce n'est pas un gros problème. Mais il faut rester attentif, parce que ma première moto est une Moto Guzzi 750 S (qui au moins a deux disques de frein devant) et que je dois l'emmener dans des successions de virages vraiment rapides. «Concentrez-vous sur la moto, roulez à votre rythme, et ne vous inquiétez pas, personne ne sera laissé derrière», promet Pietro au moment où nous mettons notre casque et où nous sortons de la cour. Les bagages font le voyage dans un van d'accompagnement, en compagnie d'une machine de remplacement, de pièces et d'outils. Pietro peut démonter chacune de ces motos à l'aveugle et est capable de la remonter pour la remettre en état de tourner. Ça nous donne confiance. Et c'est bien, parce que beaucoup d'entre nous sont des novices des oldtimers.

«Détends-toi et profite de la route sur des routes riches en virages, avec de spectaculaires vues sur les montagnes, les côtes, des gorges et des villages historiques». C'est ce qu'on peut lire sur le site ride70s.com. Ce conseil bien intentionné correspond parfaitement à ce que nous vivons, mais il y a une chose qui manque dans cette description, et c'est la luminosité extraordinaire. La Toscane se montre sous ses plus beaux atours durant ce tour. Le soleil qui se couche baigne les chaînes de collines comme en train de prier dans une lumière qu'on ne peut faire autrement que contempler, et qui fait qu'on se sent obligé tous les deux sommets de sortir son smartphone et de prendre le cliché dont on est sûr qu'il donnera l'image la plus merveilleuse de tous les temps sur Instagram. Et ça dure comme ça pendant des heures.

1000 kilomètres en 4 jours

Notre première étape nous mène jusqu'à Montalcino, la patrie du Brunello – un vin servi en abondance lors



Y a-t-il quelque chose de mieux que de traverser l'Italie à son rythme sur ces classiques originaux des Seventies? Diverses machines sportives italiennes font partie du parc roulant de Ride 70s, comme par exemple la Moto Guzzi 750S. Cet exemplaire noir de 1974 a le sélecteur à gauche, et deux disques de freins ralentissent la moto à l'avant – ça met en confiance. De nombreuses autres motos utilisent par contre encore des freins à tambours. Raison de plus pour rouler de manière préventive.

Lors d'arrêts aux croisements, on n'entend pas un seul bruit d'échappement en trop venant de la flotte de Ride 70s.

Les midis, on met un point d'honneur à s'attabler, comme ici, dans le petit domaine viti-vinicole de Strulli.

de la soirée. Nous avons derrière nous les pentes des Appenins, avec des baisses de température inattendues dans les hauteurs, des sandwiches fabuleux dans une auberge de montagne, les domaines du Chianti et environ 240 km sur des routes secondaires pour la plupart bien viroleuses. Selon le roadbook, il devrait y avoir juste 1000 km durant les 4 jours de notre tour. Chacun d'entre eux devrait logiquement nous apporter de la joie.

Notre petite troupe est faite d'un joli mélange: il y a Andrew et Cassie, de Londres, Nikos, d'Athènes, Mike, de Zurich, Guillem, venu de Barcelone, Svein de Norvège et Zubin, des Emirats – un assemblage bien international. Tous et toutes des motocyclistes expérimentés, qui n'ont pas tous le même rythme sur route, mais qui vivent avec les mêmes émotions et qui sont de vrais obsessionnels de la moto – même si ce voyage est la meilleure preuve qu'il n'existe pas vraiment de motocycliste typique.

«J'aime les vieilles motos»

«J'avais un urgent besoin de vacances, j'aime les aventures, et j'aime les motos anciennes», explique la productrice télé Cassie Bennitt. «Quand j'ai appris qu'il y avait une occasion de passer du temps ici avec des personnes partageant mes passions et de traverser l'Italie à moto, je me suis immédiatement inscrite.» Elle s'est décidée pour la Harley-Davidson la plus légère que la marque ait jamais produite, l'Aermacchi 350 SS, construite en 1975, qui pèse juste 145 kilos. Elle a des tambours à l'avant et à l'arrière, cinq vitesses, une selle à 800 mm du sol ... c'est un scrambler décontracté avec des gènes italo-US, tout à fait dans le style des premières Ducati Scrambler.

Dans la courte description qu'en font Pietro et Fabio sur leur site web, où chacune des 15 motos est

présentée, on peut lire, à propos de cette Harley-Davidson-Aermacchi: «Le caractère tranquille et docile du moteur fait que cette Harley-Davidson pas comme les autres est aussi à conseiller pour des pilotes moins expérimentés, et elle est parfaitement en syntonie avec la philosophie du voyage lent: se laisser bercer de virage en virage à son guidon est une vraie thérapie». Je pourrais avoir écrit cela. Elle est aussi maniable qu'une mobylette, son look est vraiment cool, et elle distille des «groovy vibes». C'est juste que sur de longues étapes, ses vibrations deviennent un défi pour la caboche et la colonne vertébrale.

«Etre assis sur une moto, cela te donne une liberté incroyable, s'enthousiasme Cassie. Tu découvres des coins d'un pays que tu louperais sans doute dans une voiture – et rouler au guidon d'une classique, c'est encore plus beau. Tu roules plus lentement, tu vois plus de choses, tu emmagasines plus d'expériences. Tu commences à vraiment aimer la moto.» Svein, le senior du tour avec 72 ans, a le même point de vue: «Tant de personnes super, de motos super, d'hôtels super ...» Chez lui, dans son garage, ce motocycliste compétent héberge notamment une Triton. Elle a été construite en 1968, et est mi-Triumph, mi-Norton, mais entièrement un Café Racer – «J'en avais toujours rêvé.» Ici, pendant ce tour, il roule Moto Morini, et il n'hésite pas à attaquer. «On ne pourra jamais enlever le pilote de mon âme», justifie en riant ce multiple champion norvégien de cyclisme, qui fut actif aux temps de légendes comme Josef «Sepp» Fuchs et Dietrich «Didi» Thurau.

Lunch dans un mini-vignoble

Le deuxième jour du tour nous amène sur l'Isola del Giglio, qui est à une heure de bac de la terre ferme en



pays toscan. A notre arrivée au port, le sherif de l'île nous regarde avec suspicion. Douze motos, semble-t-il penser, ça n'augure rien de bon. Et pour ce qui est du bruit, il peut bien avoir raison, parce que la plupart de ces motos émettent un son infernal. Dans les années 1970', c'était parfaitement normal, et c'était même parfait pour des machines à vocation sportive, comme ma Moto Guzzi 850 Le Mans. Même la Moto Morini 350 de Svein a des émissions sonores qui laissent penser qu'elle va quitter la voie des stands pour la piste.

Notre premier arrêt sur cette île est le petit vignoble de Milena Danei. Au total, il y a huit parcelles qui lui appartiennent ici, sur le Giglio, la plupart pas plus grandes qu'un terrain de handball. Elle remplit au maximum 2500 bouteilles par année, tout est fait à la main et il y a des spécialités plutôt rares. Nos nous mettons à table en regardant la mer. En bas, dans le golfe, on voit notre refuge Air BnB, riche de plusieurs étages. Et le soir, nous avons droit à ce qui est probablement la plus grosse portion, et la meilleure, de spaghetti aux vongoles que des voyageurs à moto aient jamais dégusté en Italie. C'est Fabio qui l'a préparée, avec un aide bénévole. Il est né à Naples et il a un flair sans défaut pour tout ce qui est des fruits de mer.

Le lendemain, la journée débute de manière quasi tempétueuse. Des couronnes d'écume dansent sur la mer devant notre terrasse, et les vagues viennent bruyamment s'écraser sur la plage. Heureusement, le bac fait la traversée comme prévu. A Saturnia, nous nous arrêtons aux sources thermales. Cela fait plus de 3000 ans que l'eau bouillonnante jaillit du sol et se déverse sur un plateau en terrasses. C'est bondé partout, dans l'eau, sur les surfaces au sol. De nombreux visiteurs lézardent dans des peignoirs blancs, entre le parking, à 500 mètres, et les grandes bassines remplies d'eau chaude. Un spectacle surréel. Mais d'une manière ou d'une autre, c'est en harmonie avec la tendance ayant cours dans les Seventies. Et il en est de même pour notre appréciation du repas du soir, dans la magnifique ville de Montepulciano, notre troisième et dernier campement pour la nuit, avant de revenir à San Marino, devenu le quartier général international du voyage dans le temps.



INFOS

— Général

La Toscane (Toscana en italien) n'a presque plus besoin de présentation. Il y a peu de régions en Italie qui éveillent autant l'envie de rouler que la patrie des cyprès avec ses innombrables collines. Pise, Florence, Sienne, mais aussi des bosquets d'oliviers, des vignobles, le Chianti, la mer Tyrrhénienne, des lidos sur les plages — on ne sait pas par où commencer, et où finir parmi tous ces noms et expériences bien connus qui établissent des connections dans le monde entier avec cette langue de terre si belle. Des monts Appennins assez spartiates, au nord, jusqu'à l'île d'Elbe, en bas, au sud-ouest, la Toscane se décline sur quelque 23 000 kilomètres carrés. Et rien que Florence, la capitale de cette région, avec ses quelque 360 000 habitants, compte pas moins de 10 millions de nuitées par an.

— Quand y aller / climat

Il fait chaud dès le mois de mars en Toscane, et la température moyenne annuelle est à 20 degrés, parfait pour la moto. Les mois les plus chauds, sans surprise, sont ceux de juillet et d'août, avec en moyenne 31,1, respectivement 30,6 degrés. D'avril à septembre, le soleil brille au moins sept heures par jour. La température de l'eau monte jusqu'à 23 degrés. En juillet, il ne pleut, selon la statistique, que 3,5 jours, et en septembre 5,7 jours. Le temps devient humide de novembre (10 jours de pluie) jusqu'en mars (8,6). Les hivers sont plutôt doux (10 à 12 degrés toute la journée), et le soleil se montre de 3 à 5 heures par jour.

— Hébergements

De belles villas en régime Air BnB, des hôtels historiques pleins de dignité, de magnifiques constructions bien préservées à plusieurs étages — Pietro et Fabio, les patrons de Ride 70s, ont le chic pour trouver des hébergements stylés et surprenants. On dort en règle générale à deux dans des chambres doubles. Si l'on veut séjourner en Toscane avant ou après le tour, on trouve des hôtels ou d'impressionnantes propriétés viti-vinicoles à des prix acceptables dans l'entre-saison. En pleine saison, comme ailleurs, cela devient cher, et surfréquenté à plein d'endroits. Si l'on peut et veut se permettre quelque chose de vraiment luxueux: le domaine Castelfalfi, qui fait 1100 hectares, servait déjà de refuge contre l'agitation urbaine aux

membres de la famille des Médicis. Ce «Toscana Resort» (hôtel et villas) trône sur une chaîne de collines en offrant une vue grandiose sur les jeux de lumière de la Toscane.

— Gastronomie

Le Chianti Classico, le Brunello di Montalcino, le Sangiovese, le Verdicchio, le Vino Nobile di Montepulciano ... les vins et cépages toscans sont célèbres dans le monde entier. Si on passe ses soirées en buvant uniquement de la Birra Moretti ou une bière locale artisanale — qui sont bien sûr délicieuses — on ne peut s'en prendre qu'à soi-même. La cuisine toscane est typiquement italienne, avec beaucoup de pizzas et de pasta. Mais on trouve aussi à la carte des plats avec des haricots blancs, la salade de pain toscane — la Panzanella —, du poulet «alla cacciatore» (chasseur), et des mets de poissons ou de fruits de mer en tous genres (par ex. des «spaghetti con arselle», soit avec des moules). Et le plus simple, mais aussi le meilleur: du pain pauvre en sel avec du Pecorino Toscano DOP, un fromage de chèvre à pâte dure relativement doux.

— Ride 70s / tours

Il y a encore deux tours au programme pour 2024. L'année d'après, il y en aura huit, avec le premier événement hors d'Italie (Isle of Man TT). Les participants peuvent venir avec leur propre moto, ou faire usage du service de transport de Ride 70s. La moto est alors prise assez en avance à l'endroit convenu, et elle est rendue de même après l'événement. Les prix sont calculés de manière individuelle. Les clients suisses sont assez friands de ce service, explique Fabio Affuso. Selon les tours, les départs se font dans des villes différentes. Par exemple à San Marino (Toscane), à Naples (côte amalfitaine), à Cagliari (Sardaigne) ou à Palerme (Sicile). **2024:** secrets de Sardaigne, 23–29 septembre. Routes des vins, Toscane, 10–14 octobre.

2025: la Sicile au printemps, 9–17 mars. La côte amalfitaine, 2–7 avril. La Toscane de côte à côte, 10–15 mai. Isle of Man TT, Grande-Bretagne, 26 mai – 7 juin. Bike Shed Motorcycle Club x Toscane, 19–23 juin. Top of the World, Dolomites, 20–26 juillet. Secrets de Sardaigne, 24–29 septembre. Routes des vins, 16–20 octobre. Pour en savoir plus: www.ride70s.com

Mondial motocross (MXGP)



En grand, Jeremy Seewer (91) dans le sable d'Arnhem. Et en plus petit, Valentin Guillod, sur la même piste.

DU VERT AU ROUGE?

Le Suisse Jeremy Seewer, toujours avec sa Kawasaki, a décroché un seul podium. Il pourrait changer pour 2025. Valentin Guillod, lui, a fait le buzz en Indonésie avec une 5^e place.

— Texte: Jérôme Ducret — Photos: DR, Mediacross

Un seul podium cette saison jusqu'ici pour le Suisse Jeremy Seewer. C'était au Grand Prix d'Italie (Maggiora), en juin. Il a ensuite été au mieux quatrième, dans les courses qualificatives du GP de West Nusa Tenggara (Indonésie) et à Loket (RT), et cinquième de ces deux mêmes Grand Prix. En cause, pour celui qui a tout de même été cinq fois vice-champion du monde, la difficulté à trouver les bons réglages sur sa Kawasaki d'usine, Grand Prix après Grand Prix, sachant qu'il faut à chaque fois travailler méthodiquement, pas à pas dans un temps très restreint, et que ce travail doit à chaque fois se faire dans des directions différentes. Selon les dires de Seewer. Mais par contre le numéro 91 a fait très peu d'erreurs, et il a pu être constant dans ses résultats, ne descendant pas en dessous du 8^e rang au résultat combiné de deux manches.

Et puis est arrivé un moment très certainement libérateur, au Grand Prix de Suède, à la mi-août, quand Jeremy a mené la danse durant huit tours complets, devant des pilotes du calibre de Jorge Prado (champion en titre et triple champion du monde), Tim Gajser (leader du championnat et quintuple champion mondial) ou Jeffrey Herlings (quintuple champion du monde, actuel 3^e). Le Suisse a un

peu faibli en fin de course, et a fini 4^e derrière son coéquipier Romain Febvre (champion du monde MXGP 2015 et vice-champion 2023). La course 2 s'est moins bien passée (8^e). Au GP suivant, dans le sable traître d'Arnhem (Pays-Bas), il a fallu tenir bon pour obtenir un sixième rang. Tous les indices laissent cependant penser que, toujours pas vraiment à l'aise avec sa moto actuelle, le pilote originaire du canton de Zurich pourrait passer l'an prochain dans le tout nouveau team MXGP du constructeur italien Ducati, aux côtés du pilote italien Mattia Guadagnini (actuellement chez Husqvarna).

Guillod brillant à Lombok

Le Fribourgeois Valentin Guillod, un des deux pilotes du team privé français SR (Honda), a connu l'un des meilleurs moments de sa carrière lors du second Grand Prix en Indonésie. Il est parti de la 8^e position, durement acquise dans la course qualificative, a perdu des places puis est remonté jusqu'en 7^e position dans la première manche. Il a fait encore mieux dans la seconde, malgré la chaleur, la boue et les ombres autour des ornières, en décrochant la 4^e place – grâce à une chute de Seewer, mais surtout grâce à la volonté et au talent du pilote romand. Rang final dans ce GP: 5! Les épreuves qui ont suivi l'ont vu continuer à se classer autour du top 10, sauf dans le sable à Lommel et Arnhem. Il est pour l'instant 9^e du mondial.

Le troisième Suisse, Kevin Brumann (team privé Sixtyseven, Husqvarna), lui, ne s'aligne pas dans tous les GP cette saison. Il a marqué quelques points mais n'a pas beaucoup progressé.



Le Suisse Sébastien Suchet (moto numéro 55) lors de la course des 8 heures de Suzuka.

LES SUCHET AU JAPON

Mondial d'Endurance

Le team Honda a comme d'habitude gagné les 8 heures de Suzuka. Cette année, la catégorie Superstock pouvait participer. Le team National Motos français, avec à son bord les deux pilotes vaudois Sébastien et Valentin Suchet, en était.

— Texte: Jérôme Ducret — Photos: DR

La course des 8 heures de Suzuka, au Japon, est depuis toujours un rendez-vous spécial dans le championnat mondial d'endurance. C'est le circuit de Honda, et le constructeur japonais a à cœur d'y briller, question d'honneur national. De nombreuses équipes japonaises que l'on ne voit pas sur les autres épreuves du championnat sont d'ailleurs montées exprès pour cette course.

Jusqu'ici, seuls les teams du championnat mondial actifs dans la catégorie la plus rapide (EWC) avaient le droit de participer à ces 8 heures. Cette saison, les règles ont changé. Les teams de la catégorie Superstock qui le souhaitaient, et qui pouvaient se permettre le voyage financièrement, avaient la possibilité de s'inscrire. C'est ce qu'a fait le team français National Motos Honda (numéro 55), avec ses trois pilotes, le Français Guillaume Raymond et les deux Vaudois Sébastien et Valentin Suchet. La Honda numéro 55 était en tête de sa catégorie avant d'arriver au Japon. C'était donc une belle occasion de gagner encore une brassée de points avant la finale, les 24 heures du Bol d'Or, mi-septembre, au Castellet. Un seul autre pilote suisse roulait à Suzuka cette année: Randy Krummenacher, du team Tati Beringer (Honda, numéro 4, catégorie EWC). Le team suisse Bolliger (numéro 8, Kawasaki) y avait renoncé, pour des questions de budget.

Le pilote suisse Randy Krummenacher au guidon de la Honda numéro 4 (team Tati Beringer, catégorie EWC).



Les frères vaudois 5^{es} Superstock

L'ordre de départ de la course s'est décidé le vendredi à Suzuka, et c'est l'équipe championne en titre (EWC), le YART (team Yamaha officiel, numéro 1) qui a décroché la pole, devant une équipe japonaise, le Team Kagayama Ducati, avec en 3^e position le team Honda officiel (HRC, numéro 30), composé du très expérimenté pilote japonais Takumi Takahashi, de son plus jeune collègue Teppei Nagoe, et du pilote français de MotoGP Johann Zarco. Le leader du mondial, le team Suzuki (SERT), était 4^e. National Motos s'est classé 33^e, 9^e de sa catégorie. Avec seulement deux autres équipes Superstock participant à l'entier du mondial devant eux, le team Etoile (BMW, numéro 25) et le team Wojcik (Honda, numéro 777). Le Tati Team Beringer, lui, a pris la 31^e position.

Au terme d'une belle bataille, la Honda numéro 30 s'est (presque comme d'habitude) imposée, avec seulement un peu plus de 7 secondes d'avance sur le YART, du fait d'une pénalité de dernière minute infligée au team HRC. C'est tout de même la 6^e victoire pour Takahashi San à Suzuka, et la 30^e pour Honda dans cette course! Le SERT est arrivé 3^e, devant le team Kagayama. Le YART a repris les commandes du championnat, devançant le SERT de 6 points. La Honda numéro 5 (Krummenacher) a elle opéré une belle remontée qui lui a permis de décrocher la 15^e place. Quant à National Motos, s'ils ont dû laisser refroidir la machine une dizaine de minutes dans le box pendant la course, non seulement ils sont arrivés au bout (29^e), mais, en finissant 5^e de leur catégorie, avec seulement une autre équipe Superstock devant eux qui participe à tout le championnat 2024 (le team Etoile), ils ont consolidé leur position de leader dans cette catégorie. Valentin et Sébastien Suchet portent déjà leur regard vers le sud de la France et le célèbre circuit du Castellet, où leurs espoirs de titre s'étaient brisés la saison dernière dans les derniers tours.

Duel Ducati sans merci entre Bagnaia et Martin

MotoGP — La bataille entre le champion en titre et pilote d'usine Ducati Francesco «Pecco» Bagnaia (numéro 1) et le vice-champion en titre Jorge Martin (numéro 89), du team satellite Pramac Ducati, est très serrée cette année encore. Au TT Assen (Pays-Bas), Bagnaia, en retard au nombre de points sur son rival, s'est adjugé la course Sprint, puis le Grand Prix, mais Martin, en finissant deux fois deuxième, n'a perdu que quelques points. Au GP suivant, celui d'Allemagne, il y a eu la chute de Jorge Martin alors qu'il menait la course principale, et après qu'il eut remporté la course Sprint; victoire pour Bagnaia, qui reprenait le lead du championnat. Après une petite pause estivale, tout le monde s'est retrouvé en Angleterre (Silverstone), et là c'est Ba-

gnaia qui a fauté, dans la course Sprint. Il a limité la casse le lendemain en finissant 3^e, derrière son coéquipier Enea Bastianini (vainqueur aussi de la course Sprint) et Jorge Martin. Au Red Bull Ring, en Autriche, Martin a décroché le meilleur temps (nouveau record) et la pole, devant Bagnaia et le huit fois champion du monde Marc Marquez (team Gresini, Ducati). Mais Bagnaia a fait ce qu'il fallait pour s'imposer dans la course Sprint (devant Martin, qui a loupé un dépassement pour le lead, et s'est vu imposer une pénalité Long Lap parce qu'il avait perdu moins d'1 seconde en sortant de la piste), et surtout dans la course longue distance. Devant Jorge Martin et Enea Bastianini. Pecco a à présent 5 points de bon sur Martin! — JDU, PH DR



Francesco Bagnaia (numéro 1) a damé le pion à son rival Jorge Martin (89) au Red Bull Ring, en Autriche. Il a à présent 5 petits points d'avance sur lui au classement général.

Trophée suisse au Rallye du Dourdou

Rallye routier français — Le Rallye du Dourdou, deuxième épreuve du championnat français de Rallye routier,



Le Vaudois Antoine Asfaux au Rallye du Dourdou, 2^e épreuve du championnat français de Rallye routier cette saison.

avait lieu à la mi-juillet dans l'Aveyron. Deux Suisses y participaient, les Combiens Antoine Asfaux (Triumph Street Triple 765 RS, numéro 25) et Morgane Hannigsberg (KTM 690 Duke, numéro 111). Antoine a bien joué le coup, se classant 40^e au scratch (24^e de sa catégorie Rallye 1) sur 160 inscrits. Cela lui a valu la première place du Challenge européen, un classement réservé aux participants venus d'ailleurs que la France. Morgane a quant à elle pris la vingt-quatrième place de sa catégorie Rallye 2, et la deuxième marche sur le podium du Trophée féminin (4^e du Challenger européen). Les deux Vaudois visent déjà le rendez-vous suivant du championnat, le Rallye des Coteaux, en Ardèche, les 7 et 8 septembre. — JDU

Killian Aebi à Magny-Cours et Pau

Superbike français, pilotes

suisses — Après une chute à Lédénen et une dégingolade dans le classement de la catégorie Superbike Challenger (6^e), le Vaudois Killian Aebi (Junior Team Le Mans Sud Suzuki) remonte au fil des courses. A Magny-Cours, en difficulté aux qualifications (16^e), il a tout de même pu obtenir un podium dans sa catégorie (3^e) dans la course 2. Et il a continué à Pau, avec la 3^e place de la course 1. Il est ainsi remonté à la 3^e place du championnat. Le Fribourgeois Kevin Trüeb (Ducati, Superbike Challenger) faisait lui son retour après blessure à Pau (22^e, 24^e). — JDU, PH. W. JOLY



Killian Aebi (numéro 72) sur le circuit français de Pau-Arnos.

Monaya et Vasta, qui sera champion?

Promosport français, pilotes

suisses — En Coupe de France Promosport 1000, deux Suisses se disputent la couronne cette saison, le Genevois Grégory Monaya (Yamaha numéro 2) et le Fribourgeois Noan Vasta (Yamaha numéro 42). Les deux Helvètes se sont classés 2^e et 3^e des qualifications à Pau, en juin, puis 4^e et 2^e de la course 1, et 5^e et 4^e de la course 2. A Magny-Cours, en août, Vasta a pris la pole devant Monaya. Le numéro 42 a ensuite gagné la course 1, puis fini 2^e de la course 2, derrière Monaya. Avant la finale du Mans, début septembre, Vasta a 19 points de bon sur son rival. En Promosport Découverte 1000, le Suisse Damien Baertschiger (Yamaha) est déjà assuré de devenir champion.

— JDU, PH E. MAURIN



Les Suisses Monaya (2) et Vasta (42) à Magny-Cours.



Domi Aegerter (77) à Portimao. Et l'actuel leader du mondial Superbike, Toprak Razgatlioglu (54).

Du bas au mieux pour Domi Aegerter

Mondial Superbike — Le Suisse Dominique Aegerter (team GRT, Yamaha numéro 77) était plein d'espoir en reprenant le championnat mondial après une grosse pause estivale, à Misano (I). Mais il a dû abandonner la course 1 en raison d'un problème technique, et malgré une belle remontée dans la course Superpole, il n'a pas pu améliorer sa position de départ pour la course 2, course où il n'a à nouveau marqué aucun point (encore un problème technique). Il a pu faire nettement mieux au round suivant en Angleterre (Donington), avec une 5^e place en qualifications, puis, du fait de premiers tours moyens, une 9^e,

une 11^e et à nouveau une 9^e places en courses. A Most (RT), Domi a manqué cruellement de confiance et n'a pu engranger que 3 points (13^e dans la course 1). Mais il a redressé la barre au Portugal (Portimao); qualifié 10^e, il a fini la course 1 9^e et meilleure pilote Yamaha, puis a gagné des places sur la grille de départ de la course 2 avec une 8^e position (là aussi, meilleur pilote Yamaha) dans la course Superpole (il était même un temps 6^e!), et, après avoir perdu des places dans les premiers tours, a fini 9^e. Au championnat, le Suisse est 11^e, à 7 points du six fois champion du monde Jonathan Rea (Yamaha). — **JDU**

Hintz roi, déveine pour Haenggeli

CS Supermoto — Le Fribourgeois Julien Haenggeli (Yamaha, numéro 77) peut encore y croire (au titre), mais il a perdu gros en finissant 12^e de la course 2 à Hoch-Ybrig SZ. Il a obtenu une 3^e et une 2^e places à Lignières, derrière l'invité surprise Dominique Aegerter, puis une 9^e et une 2^e places à Alstätten ZH (victoire du pilote KTM Raoul Tschupp). Il a aussi dû abandonner (crevaisin) dans la course 1 à Frauenfeld. Jannik Hintz (Yamaha, 1), rival de Haenggeli, a pris une série de victoires ou s'est mieux classé; il possède 316 pts, contre 289 pour Tschupp et 277 pour Haenggeli. — **JDU, PH M. DICHTL (MIDI-PICS.DE)**



L'Allemand Jannik Hintz (1) derrière le Fribourgeois Julien Haenggeli (77) à Frauenfeld. Mais seulement sur la photo!



Le Vaudois Arnaud Tonus (4) s'est imposé à Broc, devant Loris Freidig (31) et Nicolas Bender (110).

Leaders pour ainsi dire indétrônables

CS Motocross — Après l'annonce de l'annulation des courses du dimanche à Linden BE, le Belge Nick Triest (Honda) est assuré de devenir champion de Suisse en catégorie MX2, avant la finale de Roggenburg BL (15-16 septembre). Le titre n'est par contre pas encore décidé en MX Masters, même si le Vaudois Arnaud Tonus (Yamaha, numéro 4) mène clairement le bal, devant Loris Freidig (Husqvarna, 31). Le numéro 4 s'est en effet imposé à Muri AG, à Cossonay VD, et à Broc FR. Le Valaisan Nicolas Bender (Husqvarna) semble lui bien installé en 3^e place. — **JDU**

ET ENCORE

MXGP OF SWITZERLAND — Le Grand Prix motocross de Suisse figure dans le calendrier mondial cette saison en août (24-25), pas en avril comme l'an dernier. Au moment où nous écrivons ces lignes, il n'a pas encore eu lieu, mais le magazine paraît après le 25 août. Voici déjà quelques infos, sur les pilotes suisses qui sont annoncés: en catégorie MXGP, en plus des «réguliers» Jeremy Seewer, Valentin Guillod et Kevin Brummann, il y aura Arnaud Tonus, Loris Freidig, Nicolas Bender, Robin Scheiben, Bryan Boulard et Alessandro Contessi. Pas de Suisse par contre annoncé en MX2. Mais il y en aura dans la catégorie européenne (courses samedi et dimanche) EXM250: Nico Greutmann, actuel 6^e du championnat, plus Luca Diserens, Arthur Steffen et Remo Schudel. Et de même en EMX125: Ryan Oppliger, Noe Zumstein, Noryn Pulsini, Santiago Espada, Tristan Blanc et Dany Henzer.

+++

MOTO2/MOTO3 — En mondial Moto2, l'avance du leader Sergio Garcia (team MT Helmets MSI, châssis Boscoscuro) a fondu et n'est plus que de 20 pts. Son rival et coéquipier Ai Ogura (qui sera l'an prochain en MotoGP dans le team satellite Aprilia) a gagné à Assen devant Garcia et Fermin Aldeguer (Speedup, Boscoscuro), puis ce fut au tour d'Aldeguer au Sachsenring, devant Jake Dixon (CFMOTO Aspar, Kalex) et Ogura, Garcia étant 7^e. A Silverstone, Dixon a gagné devant Aron Canet (Fantic Racing, Kalex) et Celestino Vietti (Red Bull KTM Ajo, Kalex), Garcia étant à nouveau 7^e. A Spielberg, victoire de Vietti devant Alonso Lopez (Speedup) et Dixon, Garcia étant 14^e. Le pilote CFMOTO David Alonso domine lui toujours le mondial Moto3, avec 71 pts d'avance sur son dauphin Ivan Ortolà (KTM). Il s'est imposé au Sachsenring et à Spielberg, a fait 5^e à Assen, et 2^e à Silverstone.

+++

SWISS MOTO LEGEND TROPHY (SMLT) — Après le double round de Boécourt et ceux du Petit Abergement (F) et de Malrhes (F), Willi Siegrist (BMW de 1986) a 103 points de bon dans ce championnat Youngtimers, où c'est la régularité qui compte, un de plus qu'Ueli Schönmann (Kawasaki, 1982) et 3 d'avance sur Jean-Luc Ronchi (Suzuki, 1988). Ils seront départagés lors de la finale du Schallenberg BE.

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO 9/24, PARAÎT LE 23 OCTOBRE

Nous avons comparé les deux dernières Supersport 4-cylindres du marché homologuées pour la route, la Kawasaki Ninja ZX-6R et la Honda CBR 600 RR.



Notre essai de la nouvelle Guerrilla 450 de Royal Enfield. Avec le moteur refroidi par liquide de l'Himalayan 450.



Essai de la nouvelle BMW F800 GS, la variante moins puissante et plus routière de la F900GS.



Essai en mode touring de la nouvelle Voge 900 DSX, un maxi-trail de voyage chinois à moins de 10 000 francs.

Sans garantie de publication dans le prochain numéro

BIEN AGIR EN CAS D'URGENCE

— Texte: Daniele Carrozza



REGARD CRITIQUE



Ça s'est passé dans mon quartier: je bois mon café du matin, tranquille dans mon coin, en jetant déjà un œil sur mon smartphone à mes premiers e-mails. Je regarde par la fenêtre, et le drame se produit: un motocycliste traverse le cadre de gauche à droite à toute vitesse, en luttant pour garder le contrôle de sa bécane. Le guidon se bloque à gauche, puis à droite ... et c'est fini, il tombe par dessus la roue avant, tourne sur lui-même et atterrit sur le trottoir. La moto glisse encore sur quelques mètres et s'arrête à moitié sur la route, à moitié sur le trottoir. Pendant que le jeune homme se débat avec sa MT-07, je laisse échapper un «m...» réflexe, je laisse tout en plan et je me dépêche d'aller apporter mon aide.

Je sécurise le lieu de l'accident et j'enlève la moto, tandis que le boucher et l'épicier du coin prennent soin du jeune homme. Par chance, et au vu des circonstances, à part des contusions et une écorchure au genou, il va bien, rien de plus grave. De l'importance d'être équipé d'habits de protection adaptés! Le «Care Team» met en place en un clin d'œil une chaise repliable à l'ombre et un peu d'eau. Et comme l'accidenté se plaint au bout d'un moment de douleurs à la nuque, nous appelons tout de même l'ambulance.

Après description des circonstances de l'accident à la police – le jeune motocycliste n'a rien fait de faux, c'est juste le fait de traverser des rails de tram mouillés avec

Par chance, dans ce malheur, la bordure du trottoir sur le lieu de cet accident n'avait que deux centimètres de haut, ce qui fait que les dégâts sur la moto ont été modérés. En arrière-plan, on voit bien les rails du tram, qui ont été traversés gaz ouvert juste avant l'accident. Mouillés, quand on est à moto, ils sont dangereux!



l'accélérateur ouvert qui a fait son malheur – je rentre dans mes quartiers et deux pensées me passent par la tête. La première, c'est la promptitude de toutes les personnes concernées à aider. Et la seconde, c'est de savoir si, dans le feu de l'action, j'aurais bien correctement réagi si l'accidenté avait été blessé sérieusement. Le fait est que l'on a le devoir d'administrer les premiers secours dans les cas graves. «Est-ce que j'aurais maîtrisé la situation? est-ce que j'aurais tout fait correctement? il me semble qu'il est temps pour un cours de remise à niveau sur les premiers secours!» Et vous, à quel point auriez-vous été fiables en cas d'accident grave?

SUPERCROSS, FAVRE ...

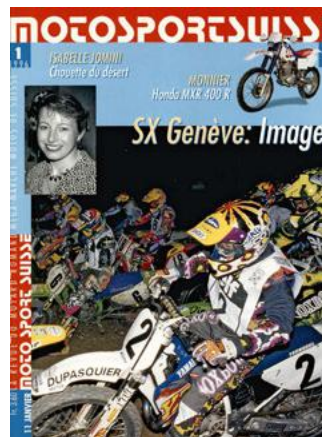
Le premier numéro de 1996 revient en photos sur le Supercross de Genève 1995. On y trouve aussi le portrait du pilote valaisan devenu préparateur, Bernard Favre, et de la Vaudoise Isabelle Jomini, une des deux seules femmes inscrites au Grenade-Dakar.

Il y avait beaucoup de sport dans le numéro 1/1996 du magazine Moto Sport Suisse. Normal, le début d'année rime depuis très longtemps avec le célèbre rallye du Dakar, qui à l'époque avait encore lieu en Afrique du Nord. L'occasion de faire le point sur le plan de

bataille de KTM, les Autrichiens voulant damer le pion au roi Peterhansel (Yamaha) avec leur héros Kinigadner, et ce dernier se faisant aider en route par son coéquipier suisse, Chris Attiger. On découvre aussi le portrait d'une des deux seules femmes inscrites

à ce Grenade-Dakar, la Vaudoise Isabelle Jomini, comptable de son métier, qui participe au guidon d'une Monnier-Honda 600 préparée aux petits oignons par le garagiste vaudois Paolo Di Mauro (voir à ce propos la publicité, en bas à droite dans cette page!)

Le magazine offre aussi un retour en photos (merci Roger Lohrer) sur l'édition 1995 (en décembre) du Supercross de Genève. Plus un portrait fouillé du Valaisan Bernard Favre, ex-pilote de vitesse devenu garagiste et surtout faiseur de champions (Ducati et Kawasaki), sans oublier l'essai de la nouvelle (alors) Harley-Davidson Sportster 1200 Sport, la plus sportive (alors) des Harley, et celui de la Monnier MXR 400 R, une petite Enduro concoctée sur base Honda par le Vaudois Oliver Monnier. — JDU



La couverture, avec une photo du dernier Supercross de Genève, le portrait d'Isabelle Jomini, vaudoise inscrite au Dakar.

Ci-dessous, un encart posté par le garage lausannois Moto Evasion. A gauche, Bernard Favre entre deux Ducati.



HONDA

Moto, Evasion S.A.

P. DI MAURO
Av. de Longemalle 10 1020 Renens
Téléphone 021 634 75 23

LA MOTO DU GRANADA DAKAR D'ISABELLE JOMINI A ETE PREPAREE PAR L'ANCIEN DAKARIEN PAOLO DI MAURO

Agent exclusif **HONDA**

IMPRESSUM

ÉDITEUR

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

DIRECTEUR DES PUBLICATIONS

Guido Köppli

RÉDACTION

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

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

Jérôme Ducret (jdu),
rédacteur en chef Moto Sport Suisse
Tél. +41 79 449 01 20
jerome.ducret@galliedia.ch

Jean Mesnil (jm),
rédacteur senior
Tél. +41 79 555 87 87
jean.mesnil@galliedia.ch

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

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

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

COLLABORATION

Ralf Bielfeld (rb),
Olivier Allenspach (oa), Stéphanie
Montesinos (sm)
William Joly, Etienne Maurin

ANNONCES

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

PRODUCTION

Galliedia Print AG
Burgauerstrasse 50
9230 Flawil

SERVICE DES ABONNÉS

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

PRIX

(Suisse, TVA comprise)
Abonnement annuel CHF 95.-
Numéro unique CHF 12.-)

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



JUSQU'À

**2'500 CHF
BONUS**

À L'ACHAT DE MODÈLES DUCATI
ET SCRAMBLER SÉLECTIONNÉS*

www.ducati.ch

Promotion Ride Now jusqu'au 30.09.

Commence ton aventure et rejoins la famille Ducati !

Jusqu'au 30 septembre 2024, nous t'offrons jusqu'à CHF 2'500 de bonus sur les vêtements, les accessoires ou comme prime de reprise*.

De nombreux modèles haut de gamme de toutes les familles de modèles participent à cette action. Commence ton aventure avec le Monster SP, la Panigale V4, le Diavel V4, la Mulistrada V4 Rally, le Scrambler et bien d'autres encore.

Tu obtiendras de plus amples informations auprès de ton concessionnaire Ducati et sur www.ducati.ch

* Uniquement jusqu'au 30.09.2024, pour l'achat d'un véhicule neuf chez un partenaire Ducati participant et l'immatriculation du véhicule jusqu'au 31.10.2024. Modèles exclus de la promotion : tous les modèles 35kW et les modèles qui ne sont pas explicitement mentionnés. La promotion ne peut être combinée avec aucune autre promotion. Sous réserve de modifications, d'erreurs et de fautes

