

Pr... Côte d'Azur
Rhône
Langu... Millon
Les plus belle... S

EXTRAIT
Pour télécharger le guide complet,
rendez-vous en dernière page

Sud-Est à moto



LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

SUD-EST A MOTO 2011

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

4.99€

Cliquez ici

Disponible sur





Agence de **voyages**
moto
France et Europe
Spécialiste des **Alpes**



Accompagné d'un couple passionné de moto et de voyages,
c'est une autre façon de penser le voyage en moto.

Notre priorité : le choix et la qualité des
itinéraires

Notre exigence : la sécurité et un rythme
adapté



itinéraires évasion

+33 (4) 76 01 08 19

contact@itineraires-evasion.fr

www.itineraires-evasion.fr

Licence d'agent de voyage IM038100045

Garantie financière APST - RCP MMA



EDITION

Auteurs : Philippe HENRY, Cécile ENGELEN, Jean-Paul LABOURDETTE, Dominique AUZIAS et alter

Directeur éditorial : Stéphan SZEREMETA

Rédaction : Romain DAVID, Marie-Cécile HAINGUE, Emmanuelle HENRY et François TOURNIE

Suivi éditorial : Clémentine GIRARD, Pauline MARDOC et Madeleine RACAT

PUBLICITE / COMMUNICATION

Directeur Commercial : Olivier AZPIROZ assisté de Michel GRANSEIGNE, Victor CORREIA

Régie Nationale : Aurélien MILTENBERGER, Caroline GENTELET, Oriane de SALABERRY, Stéphanie BERTRAND, Caroline AUBRY, Sabrina SERIN, Adeline LABELLE

Régie publicitaire Internationale : Karine VIROT assistée de Camille ESMIEU, Guillaume LABOUREUR, Romain COLLYER et Virginie BOSCREDON

Directeur technique web : Lionel CAZAU MAYOU

Chef de projet développeur et Ingénieur : Jean-Marc REYMUND, Cédric MAILLOUX, Anthony LEFEVRE et Christophe PERREAU

Responsable acquisition et affiliation web : Mathilde BALITOUT

Animatrice Web : Fiona TORRENO

DIFFUSION ET PROMOTION

Directeur des Ventes : Eric MARTIN assisté d'Alexis ANTOINE et Nathalie GONCALVES

Responsable de la diffusion : Bénédicte MOULET

Responsable des ventes : Jean-Pierre GHEZ

Responsable Relations Presse-Partenariats : Jean-Mary MARCHAL

FABRICATION / MAQUETTE

Studio : Jacky LAGRAVE, Sophie LECHERTIER et Nathalie THÉNAUD

Maquette : Élodie CLAVIER, Sandrine MECKING et Bénédicte MICHELET

Montage : Évelyne AMRI, Julie BORDES, Élodie CARY et Delphine PAGANO

Photothèque : Henri BERLEMONT

Cartographie : Sophie CUCHEVAL

ADMINISTRATION

Président : Jean-Paul LABOURDETTE

Directeur Administratif et Financier : Gérard BRODIN

Directrice des Ressources Humaines : Dina BOURDEAU assistée de Sandra MORAIS, Cindy ROGY et Aurélie GUIBON

Gestion Clientèle : Nathalie THÉNAUD

Responsable informatique : Pascal LE GOFF

Responsable Comptabilité : Isabelle BAFOURD assistée de Christelle MANEBARD, Oumy DIOUF et Janine DEMIRDJIAN

Recouvrement : Fabien BONNAN, Sandra BRIJLALL

Standard : Laura LAFFÈRE

LE PETIT FUTÉ SUD-EST À MOTO 2011

■ 1^{re} édition ■

Le Petit Futé a été fondé par Dominique Auzias. Il est édité par Les Nouvelles Editions de l'Université 18, rue des Volontaires - 75015 Paris.

☎ 01 53 69 70 00 - Fax 01 42 73 15 24

Internet : www.petitfute.com

SAS au capital de 1 000 000 € - RC PARIS B 309 769 966

Couverture : © Massimiliano Serra - Fotolia.com

Impression : LEONCE DEPREE - 62620 Ruitz

Dépôt légal : avril 2011

ISBN 9782746936430

Pour nous contacter par email, indiquez le nom de famille en minuscule suivi de @petitfute.com

Pour le courrier des lecteurs : info@petitfute.com

Sud-Est à moto



© H-D 2011



Sommaire

■ CARNET DU MOTARD

Voyager avec quelle moto ? 4

- Les types de moto 4
- La location de moto 6

S'équiper 8

- L'équipement de la moto 8
- L'équipement du motard 12

Préparer son voyage 16

- L'organisation du trajet 16
- Les précautions avant le départ 18
- L'assurance et le voyage 20
- Transporter sa moto 21

Rouler en sécurité 24

- Avec les autres usagers 24
- Selon les conditions 28

Trouver ses compagnons de route 29

- Les moto-clubs de tourisme 29
- Les forums 30
- L'organisation de balades 31

S'informer 32

- Les associations nationales 32
- Les agences spécialisées 33
- Les médias 34

Se perfectionner 36

- Le pilotage sur circuit 36
- La conduite sur route 41

■ BALADES DANS LE SUD-EST

Les monts du Beaujolais..... 45

Les monts et côteaux du Lyonnais 53

Les gorges et monts d'Ardèche..... 57

L'Ardèche méconnue 65

Au cœur du Vercors 73

Au cœur de la Savoie..... 79

Le massif de l'Oisans 87



© DUCATI MOTOR HOLDING

Le tour des Écrins 93

Les grands cols de Savoie..... 99

Les gorges du Verdon 107

Les gorges du Cians et de Daluis 111

La route Napoléon 115

Le Mercantour..... 123

Le Ventoux et les Alpilles 129

Au cœur du Luberon 137

Sainte-Baume et Sainte-Victoire..... 145

Les Maures et l'Esterel 151

Alès et les gorges du Tarn.... 157

Du Tarn à la Dourbie 165

La montagne héraultaise 171

Des monts d'Orb aux gorges de l'Hérault 179

Le mont Pilat 185

La corniche des Cévennes ... 191

Le tour des Cévennes 199

La Camargue..... 207

Index 214

CARNET DU MOTARD



*Balade en
Harley-Davidson.*

© H-D 2011

Voyager avec quelle moto ?

On peut partir en voyage avec presque tous les deux-roues (ou trois roues) motorisés, de 50 à 2 300 cm³, à condition bien sûr qu'ils soient homologués pour la route. Et donc dotés de feux de route en état de marche (et allumés), d'au moins un rétroviseur, de clignotants opérationnels et visibles, d'une plaque d'immatriculation...

Il existe évidemment des différences entre les catégories de motos, mais aussi des solutions pour équiper celles qui ne le seraient pas d'origine en bagagerie, protections, selle confort, etc.

Selon les routes empruntées, le relief, le parcours et votre pilotage, chaque catégorie possède ses atouts mais aussi ses inconvénients. Un circuit de plusieurs semaines en empruntant souvent des nationales ou autoroutes ne demande pas les mêmes qualités qu'un week-end à traverser des petits villages sur des routes de montagne. Et la moto universelle qui saurait s'adapter à tous les profils de terrain n'existe pas (ou pas encore).

Voici les principaux types de motos faites pour la route et leurs caractéristiques dans l'optique de partir en voyage.

■ LES TYPES DE MOTO

La basique

Une moto dite « de base » : deux roues et un moteur.

▶ **Souvent de moyenne cylindrée, sans carénage, légère** puisque sans équipements, elle s'avère facile à conduire, le plus souvent fiable et assez confortable. Bref, sans gros défaut pour le voyage si ce n'est l'absence de protection et une capacité d'emport de bagages limitée.

▶ **On peut alors lui ajouter des accessoires** comme un saute-vent ou une bulle, et des bagages souples pour une configuration plus adaptée au périple envisagé.

La grand tourisme (GT)

À l'opposé des basiques, les motos GT apparaissent idéales pour le voyage, comme leur nom l'indique. Ces « reines de la route » sont conçues pour de longs voyages, surtout sur autoroutes ou nationales bien droites.

▶ **Le confort** de la position de conduite, la protection offerte par le carénage intégral et la bulle haute contre le vent, le bruit et les intempéries, leur capacité de chargement grâce à une bagagerie conséquente et souvent intégrée en font l'outil idéal pour voyager facilement, y compris en duo. Le passager jouit d'ailleurs la plupart du temps d'un confort égal à celui du pilote.

▶ **Enfin, malgré leur forte cylindrée** (nécessaire pour conserver une bonne vélocité, malgré un poids conséquent), les GT offrent une bonne autonomie qui dispense de devoir s'arrêter tous les 250 km pour ravitailler.

▶ **Des équipements** (souvent en option) ajoutent encore au confort du voyage. C'est le cas des poignées et de la selle chauffantes, d'un système audio (pour écouter de la musique ou communiquer entre pilote et passager, voire utiliser un téléphone) ou encore du régulateur de vitesse. Coté sécurité, on remarquera la Goldwing de Honda qui, depuis 2007, propose un airbag intégré.

▶ **Les motos GT ne présentent pas toutes les mêmes caractéristiques**, ni le même niveau de confort. Certaines se prêtent mieux que d'autres à une conduite nerveuse et à la mise sur l'angle.

▶ **Le poids élevé** et le confort de suspensions un peu molles peuvent se transformer en pièges sur une route de montagne, d'où l'importance d'un bon réglage préalable, souvent très facile en agissant sur une simple molette. Encombrantes et lourdes pour ceux qui n'y sont pas habitués, ces motos peuvent rendre difficiles les manœuvres à basse vitesse. Sur les plus grosses machines, la présence d'une marche arrière facilite quand même les choses.

Le roadster

Le roadster, rétro ou moderne, plus ou moins sportif selon la position de conduite, est centré autour de la puissance de son moteur, conçu d'abord pour procurer des sensations. Rien d'étonnant à ne trouver que peu ou pas de carénage, notamment au niveau des jambes.

▶ **Entre l'esthétique et le pratique, il faut parfois savoir choisir !** Le pilote d'un roadster ne profite pas toujours non plus de la protection d'une tête de fourche et/ou d'une bulle. Il doit ainsi subir la pression constante de l'air sur son casque et le haut du corps. L'effort musculaire relativement intense pour compenser cette pression est accentué

par la position peu aérodynamique du motard. Cela devient très gênant sur des centaines de kilomètres et risque de gâcher ou même d'écourter le périple.

▶ **L'installation d'équipements de protection**, saute-vent ou bulle, peut résoudre ce problème, à condition qu'ils soient assez hauts pour atténuer la pression sur les épaules. Ajoutez à cela un carénage haut, des déflecteurs sous le réservoir, et vous obtenez un roadster qui penche du côté des GT.

▶ **Les roadsters supportent assez bien la bagagerie adaptable.** On peut y installer une sacoche de réservoir, voire un top-case (chargé modérément). Pour des saches cavalières, tous les modèles de roadsters ne conviennent pas à cause de la proximité des échappements hauts, sans parler des pots sous la selle qui peuvent faire fondre les bagages.

La sportive

Il faut distinguer deux catégories parmi les sportives.

▶ **Les sportives pur sucre sont des machines très spécifiques**, pensées pour la performance sur circuit à l'exclusion, en principe, d'autres modes d'utilisation. Le caractère sportif ne fait pas bon ménage avec le confort. Sur moyenne et longue distance, le pilote – basculé vers l'avant avec les jambes repliées et les poignets cassés – fatigue vite. Les moins exclusives prévoient d'emmener un passager, mais n'offrent souvent qu'un bout de selle symbolique et des repose-pieds qui mettent les genoux dans les oreilles. Côte bagagerie, il faut compter sur le minimum. Les bagages souples, saches réservoir et latérales, présentent l'avantage de ne pas laisser de traces (pas de support permanent). Mais beaucoup recourent au bon vieux sac à dos pour emporter leur barda, ce qui augmente encore la résistance à l'air et la pression sur les épaules et la nuque. Le faible rayon de braquage peut rendre délicate la conduite dans les petits villages. Il faut tenir également compte de la consommation élevée et d'un entretien fréquent et coûteux.

▶ **Dans un autre genre, les routières sportives** s'avèrent beaucoup plus vivables pour le voyage, avec de multiples nuances selon qu'elles penchent plutôt vers le côté sportif ou le routier. Caractéristique principale, une position de conduite plus droite (mais moins que sur une GT), donc supportable sur de longues distances, et la possibilité d'accueillir un (e) passager (e) dans des conditions décentes. On peut également compter sur une plus grande autonomie, des suspensions plus souples, une selle confortable, une meilleure protection du haut du corps et un équipement complet (mais souvent en option) : freinage ABS, valises latérales rigides, top-case...

Le custom

Le « custom » brille par ses chromes et sa position de conduite anti-ergonomique. Qu'il soit « made in USA » ou japonais d'inspiration Harley, il est en général utilisé pour la balade... car il ne sait guère faire que cela !

▶ **Principal inconvénient, la position de conduite fatigue assez rapidement**, les bras surtout, mais aussi le fessier puisque les jambes presque tendues vers l'avant ne le soulagent pas. Ça tombe bien, l'autonomie n'entre pas dans les points forts de ces motos. On apprécie les arrêts fréquents, parfois tous les 150 km, pour retrouver la position debout ! Les saute-vent et pare-brise, pratiques surtout pour rouler en casque « jet » ou « casquette », sont moins utiles pour une paisible petite balade et certains estiment qu'ils dénaturent la ligne de la moto.

▶ **Pour voyager à deux**, beaucoup de modèles sont assez confortables pour le pilote et parfois pour le passager, avec un dossier, voire des accoudoirs. Sur d'autres en revanche, la place du passager se trouve réduite à la portion congrue.

▶ **Les saches souples** – cavalières ou non – s'adaptent bien sur les customs. Des fabricants créent des modèles spécialement conçus, en cuir, clouté ou non. La sacoche sur le réservoir alourdit l'esthétique de la moto, mais reste envisageable. Beaucoup de « bikers » rejettent vigoureusement le top-case, à moins qu'il soit assorti à leur machine.

▶ **Le voyage en custom, s'il est trop long, peut donc présenter quelques désagréments.** Une sortie d'un week-end, avec un hôtel comme camp de base, semble plus adaptée que quinze jours en camping. Évitez les longs parcours d'une traite et préférez les balades plus courtes d'un village à un autre, à condition de ne pas avoir à trop manœuvrer dans des ruelles sinueuses.

Le trail

Les trails ont bien changé ! Ces motos tout-terrain à l'origine, devenues des outils à tout faire en ville, s'aventurent peu à peu sur les grands axes. Ainsi, la catégorie des trails routiers ne cesse de progresser depuis le début des années 1980.

▶ **Dotés d'une bulle et d'un carénage** plus ou moins protecteur, ils se rapprochent désormais plus des GT que des enduros.

▶ **Leur système de suspension** fait toujours merveille sur de longues distances et assure un excellent confort en gommant les aspérités. C'est très appréciable sur les petites routes de montagne ou les chaussées mal entretenues.

▶ **La position de conduite** droite, alliée à une sellerie souvent confortable, l'autonomie importante due à une consommation réduite et à des réservoirs de grande capacité que permet la qualité des suspensions, font des trails routiers des machines adaptées aux grands voyages.

► **Assez maniables et plus légers que les GT**, ils sont aussi à l'aise en ville, à condition de posséder un gabarit physique compatible avec une hauteur de selle souvent importante et un centre de gravité parfois assez haut.

► **Chaussés de pneus mixtes**, les trails sont les seuls à pouvoir se permettre des escapades hors du bitume, mais s'avèrent généralement trop lourds pour s'aventurer vraiment sur les chemins de terre tortueux, surtout s'ils sont humides (les pneus mixtes ne sont pas des pneus tout terrain...).

► **Dans le domaine de la bagagerie**, les modèles routiers n'ont pas grand-chose à envier aux GT avec deux valises et un porte-paquet, voire un top-case.

► **Attention cependant au confort du passager**, pas toujours suffisant.

Le maxi-scooter

Il y a bien longtemps, la distinction entre un scooter et une moto se faisait sur trois points : le diamètre des roues (souvent plus petites sur un scooter), la position de conduite (le pilote place ses jambes devant lui sans devoir enfourcher le véhicule) et une boîte de vitesses « automatique » par variateur. De plus, leur cylindrée parvenait au maximum à 250 cm³.

► **C'est en 1998 que le premier maxi-scooter émerge sur le marché.** Cette nouvelle génération de machines va bouleverser les spécifications techniques. Ces « maxi-scoots », comme on les appelle, sont dotés d'un moteur de cylindrée comparable à celui d'une moto. La majorité possédant des caractéristiques mécaniques très similaires, il faut attendre 2001 pour qu'un modèle révolutionne l'un des principes fondateurs du scooter : le moteur n'est plus portant et le châssis a un berceau comme les vraies motos. Solution copiée par la suite.

► **Si leur technologie ou leur esthétique peinent à gagner le cœur de certains motards**, qui leur reprochent un manque de caractère, il faut leur reconnaître des arguments quotidiens imparables auprès d'un public désireux d'allier mobilité absolue et aspects pratiques.

► **Protection imbattable, compartiments de rangement et facilité de conduite**, alliés à des performances qui promettent de laisser plus d'une moyenne cylindrée derrière, en ville ou sur autoroute... De quoi embarquer un passager et sillonner les routes pour aller jouer les touristes !

Le side-car

Le side-car apparaît comme la solution radicale pour remédier à la principale contrainte du voyage à moto : le manque de place. La « voiture de côté » (qu'on appelle « panier ») offre aussi la possibilité de voyager à plusieurs.

► **Pour des vacances à deux, le side peut aussi servir de coffre à bagages** (pour les transporter, pas pour les stocker). Mais si le panier est utilisé

d'abord comme un coffre, il faut considérer la possibilité d'avoir une remorque à l'arrière plutôt que sur le côté.

► **Le side permet de voyager avec un enfant, mais également avec une personne handicapée**, qui peut aussi en être pilote. Une association, Handicaps Motards Solidarité, aide les motards handicapés à passer le permis moto en side.

► **Avec trois roues, le side-car se situe entre moto et auto.** Pour les vacances, les voyageurs apprécieront certaines caractéristiques « auto », comme la place pour les bagages, la protection (relative) et l'abri contre la pluie pour les paniers couverts. La largeur de l'attelage rapproche le side de la voiture et il n'est pas question de se glisser dans les petites ruelles, ni de retrouver toutes les sensations d'un deux-roues. Mais pour ceux qui souhaitent voyager avec un peu plus de bagages et de confort, le side-car peut être envisagé, sans compter que certains permettent de détacher l'attelage pour retrouver une moto à deux roues.

► **Quoi qu'il en soit, rappelez-vous que piloter un side-car demande une certaine dextérité**, les sensations de conduite étant différentes d'un « simple » deux-roues, notamment dans les courbes.

HANDICAPS MOTARDS SOLIDARITÉ

11, avenue du Maréchal-Foch

BURES-SUR-YVETTE

☎ 01 69 07 08 78 – 03 29 39 40 62

www.handicaps-motards-solidarite.com

L'association possède 4 motos et un side-car école. Son objectif est de permettre aux personnes handicapées physiques de passer ou de régulariser leur permis moto dans de meilleures conditions.

Autre adresse : 19, rue des Hameaux – 88150 Chavelot

LA LOCATION DE MOTO

Voyager à moto peut se faire avec une monture « temporaire ». La location de moto séduit de plus en plus de motards, attirés par une formule permettant de rouler sans trop se tracasser.

► **On ne part pas en vacances à moto pour les longues autoroutes monotones.** Alors si vous ne voulez pas en passer par là avant de rejoindre le charme du réseau secondaire, pourquoi ne pas louer une monture sur place ? En y allant en train ou même en avion, on évite la partie fastidieuse pour ne garder que le meilleur. Cette solution offre l'avantage de choisir une moto adaptée aux conditions de votre circuit.

► **La location permet également d'éviter les problèmes de maintenance** : on roule avec un modèle récent sans s'inquiéter pour la mécanique. L'usure de la machine ne concerne pas le motard,

couvert en cas de panne par l'assurance du loueur qui met alors à sa disposition une autre moto. Tout cela a un prix et nécessite d'être assuré correctement.

► **Avant de louer, lisez attentivement le détail du contrat et de l'assurance** (en général incluse et souvent au tiers). Regardez le montant de la franchise, souvent très élevé dans les assurances motos. Avant de tenir le guidon, il vous faudra déposer une importante caution. Vérifiez si les casques, les antivol ou d'autres équipements sont inclus, si vous pouvez en louer ou si vous devez les prévoir vous-même. Renseignez-vous aussi sur les conditions d'âge et d'années de permis, ainsi que sur le nombre de kilomètres que vous êtes autorisés à parcourir.

► **Plusieurs agences se partagent le créneau de la location moto.** Beaucoup sont locales (en région parisienne et surtout dans le sud-est de la France), mais certaines sont nationales ou possèdent un réseau qui ne se cantonne pas à une région.

GO2 RENT

Avenue des Arches – Parc Fourchon

ARLES MOTO LAND – ARLES

☎ 08 21 00 23 45, 04 90 93 76 97

www.go2rent.fr

L'une des 29 adresses partenaire du groupe qui officie dans toute la France il vous en coûtera 950 € pour une semaine en trail 600 ou 900 cm³ (340 € pour un week-end) avec une caution de 1 500 €. Tarifs incluant le casque, l'antivol, un forfait kilométrique de 200 km/jour et l'assurance responsabilité civile, vol, incendie et dommage par collision avec franchise.

HOLIDAY BIKES

23, rue de Belgique

Face à la gare SNCF – NICE

☎ 04 93 16 01 62 ☎ 0810 809 609

☎ 01 41 27 49 00

www.holiday-bikes.com

contact@holiday-bikes.com

Ouvert du lundi au samedi de 9h à 12h30 et de 14h à 18h. Ouvert le dimanche de 10h à 12h et de 17h à 18h. Location : vélo 14 € la journée, scooter 50 centimètres cubes à partir de 35 € la journée,

moto à partir 600 cm³ à partir de 95 €. Ce leader français possède une centaine d'agences réparties dans toutes les grandes villes de France. On y loue vélos, scooters et motos à la journée ou à la semaine. A titre d'exemple, 8 jours pour une Yamaha 600 Fazer coûte 753 € et un week-end (2 jours de location) en BMW 1200 RT coûte 429 €. Le prix comprend une assurance couvrant les dommages causés aux tiers, le vol ou la tentative de vol, l'incendie et les dommages du véhicule loué, avec une franchise du montant de la caution si les dégâts dépassent ce montant et si vous êtes responsable. Casque et antivol fournis. Le dépôt de garantie exigé est entre 1300 et 4500 €, suivant le modèle.

COLUMBUS

29, boulevard de la Ferrage – CANNES

☎ 04 83 15 82 64

www.columbus-international.fr

discover@columbus-international.com

Vous rêvez de piloter une moto d'exception au meilleur prix ? C'est désormais possible grâce à Columbus International. Séjours, week-ends ou journées, vivez votre passion avec la plus grande sélection de motos Ducati en France, au look et aux performances haut de gamme (voir sur le site toutes les motos proposées). Les routes de la Provence et de la Côte d'Azur vous attendent pour une expérience inoubliable : Route Napoléon, Corniche d'Or, route des Crêtes et bien d'autres... Les offres existantes vous permettent non seulement de rouler avec système de navigation GPS, mais également de découvrir les richesses du Sud de la France (gastronomie, autres sports à sensation, hôtels de luxe...). Et parce que le plaisir de conduire ne s'arrête pas là, Columbus met à votre disposition des mini-caméras embarquées pour garder le souvenir de votre échappée belle. Une expérience unique pour vous et vos proches à l'initiative de motards expérimentés, qui peuvent vous accompagner lors de votre séjour. Enfin, la possibilité d'adhérer au Club Columbus pour l'utilisation d'une moto de prestige et la prise en charge des frais de parking, de révision, d'assurance, etc. en échange d'une contribution annuelle est un atout non négligeable et une solution très économique à long terme !

columbus
INTERNATIONAL

LOCATION DES DUCATI
SUR LA CÔTE D'AZUR

06400 Cannes: 04 83 15 82 64
www.columbus-international.fr



S'équiper

L'équipement, qu'il s'agisse de celui du motard ou de sa moto, est une chose importante à considérer. Bien que tous les concessionnaires aient leur propre panoplie à vous proposer, deux équipementiers sont particulièrement bien placés sur le marché français et méritent, avant tout achat, qu'on y compare les prix et les services proposés ailleurs.

DAFY MOTO

www.dafy-moto.com

Un équipementier présent partout en France (95 magasins, 30 succursales et 65 franchises en 2010). A défaut de visiter sur place, visitez son site Web. On trouve au catalogue tous les accessoires et équipements du motard et de sa machine, quelle que soit sa pratique, avec la plupart des marques spécialisées dans le deux-roues.

MOTO EXPERT

www.motoexpert.fr

Moto Expert comprend 76 magasins dans toute la France. Le motard y trouve tous les équipements et accessoires nécessaires, avec de nombreuses marques et un positionnement plutôt entrée et milieu de gamme. Les magasins Moto Expert disposent aussi d'ateliers de service rapide et proposent un service dépôt-vente de motos d'occasion.

L'ÉQUIPEMENT DE LA MOTO

La bagagerie

Tous les motards doivent savoir voyager léger. Mais cette notion dépend de la bagagerie dont vous disposez, ainsi que des conditions dans lesquelles vous allez passer vos vacances : mode d'hébergement, climat... Impossible de faire une liste-type des bagages ! Il faut garder en mémoire qu'une partie du volume disponible sera accaparée par quelques éléments indispensables, comme un antivol, un kit anti crevaisson, et les papiers de bord (manuel du conducteur, livret d'entretien, photocopie des cartes grise et verte), un gilet ou baudrier fluorescent, plusieurs constats amiables pré-remplis, sans oublier un stylo en état de marche, voire un appareil photo jetable pour établir des preuves en cas de litige. Bien utiles aussi, un manomètre pour vérifier la pression des pneus, un chiffon en microfibre pour tout essuyer (sauf l'écran du casque qui se nettoie à l'eau et au savon), des bouchons d'oreille, une tenue de pluie, des équipements chauds comme un tour de cou et des gants d'hiver, surtout si vous prévoyez de faire de la montagne... Pour que le confort des voyages en deux-roues soit le plus

grand possible, de multiples solutions de bagagerie s'offrent à vous. Elles dépendent du voyageur que vous êtes, du type de monture que vous possédez et de votre budget. Les possibilités varient aussi bien sûr si vous voyagez seul ou en duo.

La sacoche de réservoir

Proche du centre de gravité de la moto, elle est idéale pour les objets assez lourds. Souples, parfois équipées d'un ou de plusieurs soufflets pour une contenance variable, les plus volumineuses dépassent les 30 litres.

► **Presque toujours munies d'un porte-cartes étanche** pouvant accueillir un ou deux plis de carte (attention à l'introduction de la carte, parfois délicate), elles ont aussi des pochettes latérales où peuvent se glisser les divers tickets et cartes bancaires. Pratique, par exemple au péage. Vérifiez que la sacoche comporte une housse de pluie (non intégrée de préférence), car leur étanchéité est souvent discutable. Comme pour toute bagagerie souple, emballer ses affaires fragiles dans des sacs plastiques reste une solution fiable pour les garder au sec.

► **Il existe plusieurs types de fixation.** Les sacoches magnétiques se fixent à même le réservoir (à condition que celui-ci soit en métal) grâce à un système d'aimants. Elles sont intéressantes en terme de prix et faciles à placer. Il est cependant recommandé de bien nettoyer le réservoir avant installation pour le préserver de rayures que peuvent faire des poussières métalliques attirées sur les aimants. Les tapis de réservoir, quant à eux, ont l'avantage de protéger le réservoir des assauts du temps et de toute dégradation, sous réserve là aussi d'un entretien scrupuleux : des poussières peuvent se faufiler sous le tapis et user la peinture par frottement. Le tapis comprend des fixations pour des sacoches spécifiques au fabricant. Le point faible de cette solution, quasi-exclusivité du fabricant français Bagster, réside dans son coût : à l'achat de la sacoche s'ajoute celui du tapis pour un montant parfois équivalent.

► **Avant le départ, vérifiez bien que la sacoche ne réduit pas trop votre champ de vision.** Une fois remplis à fond, les plus gros modèles cachent le tableau de bord (mais protègent aussi du vent) et diminuent la maniabilité de la moto si le guidon vient en butée contre la sacoche.

► **Notez enfin qu'il vaut mieux éviter de laisser votre sacoche de réservoir sur votre moto** si vous vous en éloignez. Rapides à installer et donc à enlever, interchangeables, elles peuvent être volées facilement !

Le top-case

Avec la sacoche de réservoir, c'est l'un des éléments de bagagerie les plus courants, tout particulièrement utile en duo. D'une part, sa contenance peut atteindre les 55 litres. D'autre part, on peut l'équiper d'un dossier qui augmente le confort du passager. Les modèles les plus récents bénéficient même d'un kit feu stop.

► Vérifier qu'une fois chargé, le top-case n'entraîne pas de risques pour la sécurité.

Positionné loin en arrière du centre de gravité et en hauteur, il modifie l'aérodynamisme et la répartition des masses de la moto. Outre des turbulences, il peut engendrer des guidonnages en cas de délestage de la roue avant.

► **Sur route cassante et à vitesse excessive,** les vibrations d'un top-case trop chargé peuvent provoquer la rupture de son support ou même du cadre arrière. Le top-case est donc à réserver pour des vêtements ou objets volumineux, mais légers (sacs de couchage par exemple).

► **À l'arrêt, c'est le bagage idéal car verrouillable** pour abriter un casque, voire deux pour les plus volumineux. Pas d'illusions cependant, une serrure de top-case se fracture facilement, ne laissez pas d'objets de valeur dedans.

► **Le top-case – comme les valises latérales – repose sur une platine,** elle-même fixée à la moto. Le prix annoncé de la bagagerie ne comporte souvent pas celui des supports.

Les sacoches cavalières et les valises latérales

Pour les motos non équipées par le constructeur de coffres latéraux intégrés (du type Honda Deauville), il existe deux classes de bagages, les sacoches souples ou les valises rigides.

► **Les sacoches souples** se fixent un peu à la manière d'une selle de cheval. Leur installation paraît assez simple, mais peut s'avérer piègeuse. Il faut veiller d'une part à bien les équilibrer, et d'autre part à les sangler pour qu'elles ne battent pas. Si le système de fixation passe sur la selle, il peut à la longue gêner le confort du passager. Il est donc préférable de le faire passer sous la selle en démontant celle-ci. À noter également que les systèmes de fixation fournis s'abîment rapidement et sont parfois insuffisants pour garantir la stabilité de l'ensemble. Mieux vaut avoir recours à des tendeurs supplémentaires. Abordables, extensibles, les sacoches latérales disposent de housses amovibles car leur étanchéité n'est pas toujours totale. Attention que les sacoches ne fondent pas au contact des pots d'échappement, de plus en plus souvent hauts, voire sous la selle. Les manufacturiers essaient de s'adapter à cette contrainte avec des protections thermiques. Ces sacoches peuvent être transportées en bandoulière ou sur le dos.



© H-D 2011

► **Les valises rigides** sont faciles à installer une fois leur support permanent en place et présentent l'avantage d'être étanches. Elles sont détachables et transportables à la main. Mais si vous ne souhaitez pas vous encombrer, elles disposent d'un système de verrouillage et peuvent donc être laissées sur la moto en votre absence. Principal inconvénient : sur les motos non équipées d'origine du support, il faut en installer un spécifique, souvent non amovible et qui peut remettre sérieusement en question le charme de votre monture. Par ailleurs, supports et valises représentent un certain investissement, rentabilisé par une durée de vie importante. Faites attention les premiers temps : une fois équipé de cette bagagerie, l'arrière de la moto dépasse la largeur à laquelle on est habitué. Pensez aussi que les valises peintes sont très belles mais beaucoup plus sujettes aux rayures que les valises noires teintes dans la masse.

Le bagage de selle

Il se fixe sur le siège passager ou sur le porte-paquets.

► **Des sacoches de selle,** dites « soft-case », existent et ressemblent à celles de réservoir.

► **On trouve aussi des sacs « polochon »,** de contenance variable (40 à 80 litres), à sangler à l'aide des fixations fournies ou de tendeurs.

► **Mais pour emporter des bagages derrière soi,** il n'est pas nécessaire d'investir dans un sac spécial moto. Un sac de marin ou un sac à dos étanche peut être fixé au moyen d'une « araignée », filet extensible muni de crochets – un accessoire extrêmement pratique et peu cher.

Les dangers du sac à dos

► **Même dans un sac à dos coqué**, il faut absolument éviter de transporter des objets rigides et lourds (exemple typique : un antivol), très dangereux pour votre dos si vous chutez.

► **De même, certains sacs disposent d'un accessoire des plus pratiques** : une housse de casque qui peut être fixée directement à l'arrière du sac à dos – il va sans dire que cette utilisation est déconseillée en roulant.

La remorque « bagagère »

Une réponse radicale à l'éternelle question de la place des bagages. Avec une remorque, pas de privation : sa grande capacité (jusqu'à plusieurs centaines de litres) permet de ramener des souvenirs et d'emporter quantité de vêtements de rechange. Les remorques bagagères dédiées à la moto restent assez peu répandues. Elles sont pourtant esthétiques et maniables, conçues pour ne pas gêner la facilité de circulation qui caractérise le deux-roues. Quelques rares fabricants se partagent le marché avec des produits très divers, à une ou deux roues, au look parfois futuriste et à des prix souvent élevés en raison du faible volume des ventes.

Le sac à dos

Il existe aujourd'hui des sacs à dos spécifiques moto, équipés de bretelles préformées et de protections au niveau du dos pour plus de confort et de sécurité. Des serrages sont conçus pour favoriser la stabilité du sac, avec une housse pour l'étanchéité. Leur contenance peut varier de 10 à plus de 50 litres. Vérifiez que la prise au vent du sac ne vous gênera pas sur une longue distance. Pour les sacs les plus encombrants, l'idéal est de pouvoir en faire reposer la partie inférieure sur la selle, sans pour autant détendre les bretelles et risquer de vous déstabiliser.

Le sac de casque

Les casques trouvent difficilement une place sur une moto garée. Pour les casques intégraux et modulables, une solution consiste à les fixer à la moto avec un antivol flexible et extensible, doté d'une serrure à clef ou à code (une clef se vole, se casse ou se tord, un code s'oublie), qui passera à l'intérieur du casque et d'un élément fixe de la machine – poignées de maintien passager ou boucle de cadre. Si vous craignez pour la sécurité de votre heaume réplica dernier cri, il existe soit des sacs à dos spécifiques pour casque, soit des housses, fréquemment fournies avec le casque au moment de son achat (ne pas hésiter à la demander en cadeau). Ces dernières permettent d'abord de protéger le casque des petits chocs et des poussières. Elles constituent aussi des

sacs de transport grâce à leurs bretelles ou aux cordons. Veillez à vérifier régulièrement la solidité de ces derniers, surtout au niveau des nœuds qui se défont lentement.

Les accessoires de confort

Sellerie

Face au confort parfois limité de certaines selles de moto, la selle confort représente une solution adaptée à de longues distances. Pour le passager comme pour le pilote, une bonne selle permet d'en finir avec le rembourrage dur, les angles trop marqués et les coutures irritantes. La démarche consiste à faire retravailler votre selle d'origine. Il vous faudra alors confier celle-ci soit directement au sellier, soit à un motociste qui l'expédiera par coursier. Comptez au minimum une semaine avant le retour. Il faut également prévoir une solution de remplacement si vous devez utiliser votre moto pendant ce temps-là. Passer par un motociste présente l'avantage de pouvoir se faire prêter une selle, mais il faut bien se mettre d'accord avec lui avant la commande car rien ne l'y oblige. Il est également possible (mais pas pour toutes les motos) de commander une selle complète qui viendra en remplacement de votre selle d'origine. Avantage, il devient possible de remettre la selle d'origine lors de la revente de la machine, au cas où vous voudriez conserver votre nouvelle selle ou, plus courant, s'il s'agit d'une selle personnalisée qui n'est pas du goût de l'acheteur. On évite aussi le problème de l'indisponibilité de la moto pendant le temps de la commande. Evidemment, c'est plus cher. A noter que confier sa selle à un spécialiste peut constituer une solution pour en rabaisser la hauteur en diminuant l'épaisseur de la mousse. Un recours intéressant pour les petites jambes mais qui pénalise le confort sur longue distance.

Protection contre le froid

Certains motards, frileux ou exigeants sur leur confort, ajoutent une panoplie d'équipement contre la morsure du gel.

► **Dans cette catégorie se trouvent les manchons**, sorte de mouffes fixées aux poignées, dans lesquelles les mains se glissent : un système efficace mais souvent décrié par les motards car peu esthétique, au même titre que le tablier pour les jambes.

► **Plus discrètes, les poignées chauffantes** (disponibles en option sur de nombreux modèles de motos routières) remplacent les poignées d'origine ou s'adaptent en se posant par-dessus. Elles nécessitent parfois quelques vérifications préalables ou aménagements électriques sur votre moto. De plus, elles ne chauffent que l'intérieur de la main et n'évitent pas les engelures par grand froid.

► **Quelques rares modèles de motos GT proposent en option une selle chauffante**, souvent couplée aux poignées chauffantes. La chaleur de la selle permet de réchauffer le sang avant qu'il ne descende dans les jambes, une solution surprenante d'efficacité, surtout avec un carénage intégral. Certains selliers et accessoiristes spécialisés la proposent en adaptable.

La navigation par GPS

Après la navigation aérienne et maritime, le GPS (Global Positioning System) s'est démocratisé depuis quelques années jusqu'à devenir le dernier accessoire à la mode.

► **Avec le GPS, le voyage perd en spontanéité, mais gagne en efficacité.** Sans grand intérêt sur un trajet connu, cet outil apporte une aide importante au motard en voyage. On sait toujours où l'on est (sous réserve de capter le signal satellite) et même si la route indiquée n'est pas toujours la plus directe ou la plus plaisante, on est certain d'y parvenir.

► **Le GPS peut s'utiliser « à la volée »** en vous donnant l'itinéraire le plus court en distance ou le plus rapide en temps, avec ou sans péages, depuis l'endroit où vous vous trouvez jusqu'à un point précis. Mais il prend tout son sens lors de périple de plusieurs jours que l'on peut préparer sur ordinateur en mémorisant les itinéraires dans le GPS.

► **Plus besoin de cartes fragiles, ni d'atlas routiers lourds et encombrants.** Plus besoin de s'arrêter pour consulter un plan ou changer de pli de carte, le road-book est disponible et actualisé en permanence.

► **Certains modèles apportent aussi d'autres informations**, appelées POI (points of interest), comme les stations essence, les garages, les lieux touristiques, les hôtels et restaurants, ou encore les radars fixes. Reste la question principale : quel modèle choisir parmi l'offre pléthorique avec des prix en baisse constante ?

► **Les appareils basiques** sans cartographie sont des compas améliorés, justifiés pour les randonneurs enduristes, mais sans intérêt pour la moto de route.

► **Les GPS avec cartographie routière** sont disponibles soit sur un PDA (assistant personnel numérique) auquel on ajoute un récepteur GPS, soit sur un instrument spécifique qui intègre récepteur, écran et logiciels, ou encore sur votre smartphone.

► **La solution PDA peut se justifier** si vous disposez déjà de cet ordinateur de poche et l'utilisez pour des tâches autres que la navigation moto. Autrement, les coûts cumulés rendent ce dispositif prohibitif au regard d'un GPS dédié :

outre le PDA, il vous faudra la balise GPS, un logiciel de cartographie, la fixation, le support, le kit audio, sans compter une housse ou un boîtier pour protéger le PDA de la poussière et de la pluie, voire un câble d'alimentation électrique relié à la batterie ou au faisceau de la moto.

► **Même dans le cas d'un appareil spécifique, il y a des critères à vérifier** car la majorité des GPS routiers n'a pas été pensée pour la moto. A commencer par l'étanchéité qui se traduit par l'indice « IPx », de 0 (aucune étanchéité), à 8 (pour faire de la moto amphibie). Un indice 6 ou 7 est suffisant pour une utilisation sous la pluie, tant que vous n'immergez pas l'appareil. Un appareil étanche résistera aux poussières, mais pas forcément aux vibrations, plus importantes en moto qu'en voiture : évitez les modèles équipés d'un micro-disque dur et privilégiez ceux dotés d'une cartouche de mémoire flash.

► **Autre critère à considérer : le système de fixation**, spécifique (comme chez BMW et Ducati) ou par l'accessoiriste allemand Touratech) ou adaptable (large choix chez l'Australien RAM Mounts). Selon la taille du GPS et les possibilités offertes par le type de moto, on pourra accrocher l'appareil au guidon, à la bulle ou à la colonne de direction. Attention qu'il ne masque pas le tableau de bord et que l'orientation de l'écran permette de le lire sans souffrir des reflets. Un petit modèle peut se glisser dans le lecteur de carte de la sacoche de réservoir, mais il faudra baisser la tête pour lire l'écran et donc quitter la route des yeux.

► **Les instructions vocales**, disponibles sur de nombreux appareils, restent souvent succinctes. De plus, l'oreillette est rarement fournie d'origine et les modèles de base type talkie-walkie ne sont pas adaptés au port sous un casque serré pendant des heures. A moins d'aimer se retrouver avec l'oreille en chou-fleur, il faut investir dans un système d'écouteurs installés dans la mousse du casque, un dispositif qu'il est conseillé de faire monter par un professionnel, donc coûteux en main-d'œuvre. Les modèles les plus récents de GPS disposent de l'option Bluetooth sans fil qui permet de les interfacer avec un téléphone portable et/ou d'écouter les instructions vocales par une oreillette spécifique, là encore rarement conçue pour le motard.

► **Si vous êtes un adepte des voyages au long cours**, pensez à recourir à une alimentation électrique externe par la moto, les batteries internes des GPS ne durent pas plus d'une journée en utilisation continue. Les piles ou accumulateurs rechargeables obligent à emmener un chargeur, autant de place et de poids en plus. Le plus simple consiste à brancher le GPS sur une prise de bord ou directement sur le faisceau (protégé par un fusible), voire sur la batterie (à vos risques et périls).

► **Au moment du choix**, gardez en tête que l'utilisation du GPS se fera de la main gauche et avec des gants. Testez en magasin que les boutons et l'éventuel écran tactile le permettent. Il reste déconseillé de manipuler l'appareil en roulant, mais même à l'arrêt, on préfère garder ses gants, surtout en hiver. Songez qu'un écran tactile pourra se rayer rapidement sous l'action des poussières et des frottements de doigts et de gants. Un petit film plastique de protection s'avère bien utile, ainsi que l'utilisation d'un stylet.

► **Parmi les concurrents de poids** sur le marché du GPS pour deux-roues, on peut citer le néerlandais TomTom, avec notamment les modèles Rider Pro et Urban Rider, et l'américain Garmin, et ses modèles Zumo 660 et 220 ou encore Nuvi 510, un GPS multi-usages. Des modèles disponibles, au choix, avec une cartographie France ou Europe.

Les systèmes de communication

Partager ses impressions est un des plaisirs de la balade en duo, voire de moto à moto. Des solutions existent si vous ne voulez pas devoir tourner la tête et vous égosiller. Rappelons que toute source sonore distrair une partie de votre vigilance au détriment de votre sécurité, surtout si vous vous consacrez à une conversation suivie.

► **L'intercom électronique** constitue la solution la plus aboutie, composé d'un boîtier, d'un écouteur et d'un micro pour chaque motard, avec la possibilité d'y raccorder un téléphone, un GPS, une source musicale... Certains modèles haut de gamme (Baehr, Autocom) sont intégrés à la moto, mais la plupart sont indépendants, à porter sur soi et auto-alimentés (Chatterbox, Nextel, TechnoGlobe). Les modèles d'entrée de gamme pèchent par leur faible autonomie et la mauvaise qualité du son, surtout à haute vitesse.

► **La technologie Bluetooth** permet aussi de communiquer en duo, qu'on soit sur la même moto ou non, mais pas à plus de quelques dizaines de mètres. Chaque casque devra être équipé d'écouteurs, d'un micro et d'un petit boîtier de transmission. Testez bien avant d'acheter, les systèmes actuels comportent encore des défauts techniques.

La durée de vie d'un casque

Les progrès des techniques de production ont rendu caduque la recommandation de changer un casque tous les cinq ans. Il reste indispensable de le remplacer en cas de choc important, surtout s'il a subi un impact avec votre tête à l'intérieur, et dès que les mousses intérieures ne jouent plus leur rôle de soutien.

► **L'intercom « Tuyaucom »**, de la société Astumania, est la solution la plus économique. L'ensemble est composé d'un tuyau en caoutchouc qui relie le pilote et son passager, avec des oreillettes moulées et des micros adaptables à tous les types de casques. Le produit est très efficace et ne tombe jamais en panne, au détriment de la liberté apportée par les appareils sans fils.

■ L'ÉQUIPEMENT DU MOTARD

Mieux vaut ne pas lésiner sur l'équipement qui constitue la protection du motard contre les aléas climatiques ou en cas de chute. Revue de détail, de la tête aux pieds.

Le casque

Ce n'est pas seulement que son port (sur la tête et jugulaire fermée) et l'homologation CE soient obligatoires, mais bien parce qu'il protège l'organe le plus fragile et le plus important de notre corps que son choix doit être fait avec soin. Il existe trois types de casques : les intégraux, les jets et les modulables.

► **L'intégral** offre la meilleure sécurité et le meilleur silence, un critère important lors des longues journées de route. Mais il n'est pas des plus pratiques et pêche parfois par un champ de vision trop restreint.

► **Un jet**, même à visière, laisse le visage exposé et ne devra être utilisé qu'à faible vitesse et derrière une bulle.

► **Le modulable**, homologué comme un intégral pour certains, est apprécié, notamment par les porteurs de lunettes, pour son côté pratique. Lors des arrêts, il n'est pas nécessaire d'enlever complètement son casque pour parler, entendre et profiter d'un peu d'air frais, il suffit de relever la mentonnière. Rappelons qu'un casque, intégral ou modulable, est fait pour rouler mentonnière baissée et écran fermé !

L'écran

Souvenez-vous que la partie du casque qui s'use le plus vite est son écran et que celui-ci influe sur votre vision de la route. Entretenez-le en faisant attention à ne pas détériorer la partie externe munie d'un film anti-rayures et n'hésitez pas à le changer si la vision n'est plus parfaite.

► **Certains écrans intègrent une visière anti-buée amovible** (fixation par « pinlock ») : un accessoire qui se révèle vite indispensable en hiver mais aussi lors des changements de températures et des saisons pluvieuses (formation de buée garantie !). Ne jamais nettoyer cet ustensile très fragile avec un chiffon, même très fin (utiliser, à la main, de l'eau et du savon), ni le faire sécher autrement qu'à l'air libre.

La protection des yeux

Pour se protéger les yeux des fortes luminosités, il est possible d'utiliser un écran teinté par traitement interne ou des lunettes de soleil. Se souvenir toutefois que le grand soleil peut subitement laisser la place à la pénombre des tunnels et que l'approche du crépuscule est toujours un moment délicat pour le motard.

► **Il existe des écrans teintés** de plusieurs degrés de contraste. A savoir que les écrans réfléchissants, dits « iridium », sont interdits hors compétition, et qu'un écran teinté en jaune intercepte une partie de la luminosité le jour tout en assurant une meilleure vision de nuit. Si vous alterner la conduite de jour et de nuit, un double écran intégré de protection solaire sera toujours bien utile et vous évitera d'emporter un écran de rechange à changer sur le bord de la route. A noter que la marque allemande Uvex vient de sortir l'Uvex GT 500 Variotronic : un casque muni d'un écran à cristaux liquides qui devient incolore en quelques millisecondes. Le prix avoisine alors les 700 €.

► **L'alternative des lunettes de soleil** est souvent intéressante, notamment lorsqu'il s'agit de modèles munis de verres photo-chromatiques, qui foncent ou s'éclaircissent suivant l'intensité lumineuse : idéal pour les parcours où le soleil joue à cache-cache. Le revers de la médaille est que ces branches et verres dans votre casque sont potentiellement susceptibles de vous blesser le visage en cas de chute. Eviter à tout prix les montures en acier, très dangereuses en cas d'accident.

La cagoule et le tour de cou

► **Lorsqu'il fait froid, une cagoule permet de garder la tête au chaud.** Indispensable quand l'air glacé s'infiltrerait autour du crâne par où s'effectue justement un tiers de la déperdition de chaleur du corps (d'où à l'inverse l'importance d'une bonne ventilation crânienne en période de canicule).

► **Autre zone exposée, le cou et la nuque,** au défaut du col du blouson et de la mentonnière du casque. Par là s'infiltrent l'eau sous la pluie, le froid en hiver, les insectes en été... D'où la nécessité d'un tour de cou, plus ou moins chaud, hydrophobe mais respirant, afin de protéger la peau, réchauffer le sang qui irrigue le cerveau par temps froid ou le rafraîchir (en mouillant le tour de cou) par forte chaleur.

Le blouson - La veste

Chaque type de blouson et veste de moto possède ses atouts et ses défauts selon son utilisation. Idéalement, il faudrait posséder un vêtement pour chaque saison (été, hiver, mi-saison), en textile et/ou en cuir. Un choix s'impose la plupart du temps pour des raisons de budget. Voici quelques critères pour vous aider à opérer un choix.

► **La matière de la couche extérieure** doit résister à l'abrasion. Les blousons en cordura (fibre textile extrêmement solide) et en cuir sont d'une manière générale les plus efficaces, mais aussi les plus chers. Le cuir doit être de bonne qualité, c'est-à-dire de vache ou de porc, pleine fleur, épais de plus d'un millimètre et bien cousu. Si vous comptez économiser au plus juste, n'oubliez pas le coût des diverses brûlures et fractures que vous récolterez à la prochaine gamelle avec un blouson d'entrée de gamme...

► **La qualité des coques,** protections indispensables aux épaules et aux coudes, est le second critère. On trouve à présent des coques, souples ou dures, homologuées CE sur tous les blousons. Seules des différences de qualité influent sur le prix. Attention néanmoins à la qualité des dorsales : la quasi-totalité de celles intégrées d'origine dans le blouson sont inefficaces. Solution à cette lacune, une protection dorsale indépendante, fixée avec des bretelles et une ceinture, composée de « vertèbres » en plastique et munie de mousse pour plus de confort. Il existe aussi des gilets de protection couvrant tout le tronc.

► **L'étanchéité et la « respirabilité »** sont primordiales. Elles dépendent de la qualité de la membrane qui double immédiatement la couche extérieure, mais aussi de la conception générale du vêtement. Une membrane 100 % étanche ne sert à rien si l'eau entre par les coutures, les fermetures éclair, le col, les poches... Dans l'autre sens, le vêtement doit pouvoir évacuer la transpiration pour éviter au motard de « cuire dans son jus ». Sur ces deux derniers critères, le cuir est très souvent pénalisé. Certaines matières synthétiques s'avèrent plus économiques, étanches, respirantes, légères, sèchent plus rapidement et demandent moins d'entretien. Pour l'été, les textiles de type « mesh » (alvéolés) sont très confortables : la maille laisse passer l'air, entraînant une ventilation efficace grâce au vent relatif. Evidemment, cela devient bien moins efficace dès que la moto s'arrête... A défaut d'un vêtement spécial canicule, le motard peut se contenter d'un vêtement de mi-saison doté d'aérations fermables sur les bras et la poitrine. L'hiver, une sous-veste en polaire ou dans un matériau technique qui facilite la rétention de chaleur permettra de compenser les faiblesses d'un vêtement de mi-saison.

► **La doublure thermique amovible**, qui fait parfois aussi office de membrane d'étanchéité, est indispensable pour le confort en hiver. Il en existe de différentes qualités en fonction des matières utilisées, plus ou moins isolantes et respirantes, tout comme le blouson.

► **Enfin, pensez au côté pratique du blouson.** Les poches (intérieures et extérieures), les systèmes d'ajustement (velcros, boutons pression...) prévus en fonction des vêtements portés en dessous, le démontage possible ou non des coques et des éléments réfléchissants (indispensables pour être vu la nuit, surtout à côté de la moto)...

La ceinture lombaire

Elle est indispensable pour les longs trajets. Une ceinture lombaire ne vous protégera pas des chocs, mais ménagera votre dos soumis à rude épreuve sur certaines machines. Attention, elle entraîne à la longue un relâchement des muscles, ce qui peut rendre le remède pire que le mal.

Les gants

Lors d'une chute, les mains se trouvent souvent en première ligne. Et les extrémités souffrent les premières du froid. Pour ces deux raisons, les gants sont indispensables au motard, il ne faut jamais rouler sans en porter. Il existe des modèles pour l'hiver, l'été et la demi-saison, chaude ou froide, pluvieuse ou sèche. Évitez de garder vos gants d'hiver pour une virée estivale dans le Sud, au risque d'être incommodé par la sueur. Des gants aérés sont une garantie de confort, mais certains sont très fins et sans renforts. Le cuir a prouvé sa supériorité pour la résistance, mais là encore, des coutures solides et des protections (coques de carbone et renforts en kevlar) sont indispensables.

La solution idéale pour se prémunir du froid n'existe pas. Peu importe que la couche extérieure soit en textile ou en cuir, c'est l'épaisseur de ouate qui compte. Mais il faut veiller à conserver les qualités de préhension et de sensibilité des commandes. Tout gant d'hiver sera un compromis entre ces deux impératifs. N'hésitez pas à prendre une taille au-dessus de vos gants habituels : l'air est le meilleur isolant au froid et l'amplitude permettra

d'enfiler des sous-gants en soie, une des meilleures solutions contre l'onglée. Privilégiez les gants dotés d'une manchette et d'un serrage au poignet, pour éviter les infiltrations d'air froid. Essayez-les avec votre blouson pour vérifier que l'ensemble s'adapte bien : lorsqu'il pleut, l'eau dégouline le long de la manche et s'infiltré dans les gants, il faut alors passer la manchette à l'intérieur de l'emmanchure du blouson. Par temps froid, il vaut mieux la passer au-dessus.

Le pantalon

La sécurité suppose que toute la surface du corps soit couverte. Il est logique d'éviter les shorts et bermudas, même par 40 degrés à l'ombre. Vérifier plutôt sur votre pantalon la présence d'aérations, souvent disposées au niveau des cuisses mais aussi au haut des fesses.

► **Le pantalon de cuir** constitue la meilleure solution tant au niveau de la sécurité qu'au niveau du froid, surtout avec des genouillères, intégrées ou portées en dessous du pantalon. Si l'étroitesse de la jambe ne permet pas de porter des coques rigides, des genouillères isolantes vous préserveront du froid.

► **Il existe des pantalons cordura** qui offrent presque la même résistance que le cuir, avec l'avantage d'être étanches et respirants.

► **Alternative intéressante** à la carapace en cuir ou cordura, les jeans développés pour la pratique du deux-roues sont très techniques, efficaces et désormais « dans le vent »..

Les bottes – Les chaussures

► **Les bottes de cuir** offrent la meilleure protection car elles maintiennent et protègent la cheville. Il est conseillé de les choisir étanches et respirantes, doublées d'une membrane type Gore-Tex ou Sheltex.

► **On peut aussi opter pour des chaussures spéciales**, plus confortables si vous les gardez aux pieds toute la journée, d'autant plus que les fabricants ont pris en compte les impératifs du costume-cravate pour de nombreux utilisateurs de deux roues se rendant chaque jour au travail. Des modèles particulièrement esthétiques (sans en faire de véritables œuvres d'art) sont disponibles sur le marché.

► **Bottes ou chaussures**, elles devront comporter un renfort à l'emplacement du sélecteur, des semelles anti-dérapantes, des protections à la malléole et au talon, voire à la cheville. Pour les pieds aussi, des fabricants proposent des modèles aérés pour les fortes chaleurs, à ne pas négliger. A défaut de produits spécial moto, choisissez des bottines coquées ou de solides chaussures de randonnée, avec une membrane d'étanchéité.

Les risque du nylon

Mesdames, ne portez jamais de nylon sur vos jambes ! En cas de glissade sur du bitume, cette matière fond et vient s'incruster dans la peau. Look lézard garanti jusqu'à la fin de votre vie... La recommandation vaut aussi pour les plus frileux qui enfileraient en hiver un collant de sport sous leur pantalon.

Le blouson airbag

Notez que le meilleur blouson en matière de protection reste sans nul doute le blouson (ou veste) Airbag. Cette solution pose encore des questions esthétiques et de prix qui devraient s'effacer dans les prochaines années avec l'augmentation de l'offre.

Le principe de fonctionnement est très simple, le blouson est équipé d'un airbag, d'une bombonne de CO2 et d'un percuteur. Un cordon (généralement de 40 à 50 cm) relie le percuteur à la moto. En cas d'éjection (une force de plusieurs dizaines de kilos est nécessaire), le cordon s'arrache et la veste se gonfle en moins de quelques millisecondes (temps modulables selon les modèles). Les zones protégées par la majorité des produits vendus sont la nuque, le dos, les côtes, le thorax et le coccyx. Après quelques secondes, l'airbag se dégonfle progressivement. Un point intéressant : depuis peu, on trouve des blousons airbag sans cordon. Lors de votre achat, investissez impérativement dans un modèle homologué.

La protection contre la pluie et le froid

Se protéger de la pluie

Le cuir a beau constituer la meilleure protection en cas de chute, il n'est pas imperméable. De même, les vêtements textiles dotés de membranes d'étanchéité finissent par laisser passer l'eau après des heures de pluie continue, particulièrement aux articulations où les plis laissent s'accumuler l'eau. La panacée reste la combinaison de pluie intégrale ou en deux parties, étanche mais non-respirante, à passer par-dessus les vêtements de protection. Pensez lors de l'achat que vous devrez parfois l'enfiler très vite et sans toujours bénéficier d'un abri.

► **Les gants et les chaussures** ne sont pas non plus éternellement étanches. En cas de forte pluie, il convient de s'équiper de sur-gants et de sur-bottes, en privilégiant leur solidité.

► **Les produits imperméabilisants** pour cuir ou textiles permettront de passer à travers une brève averse, en n'oubliant pas de renouveler régulièrement le traitement. Sur les effets en cuir, lors de leur entretien, ne pas hésiter à alterner le cirage et la graisse afin d'améliorer l'imperméabilité de la peau, mais aussi des coutures.

Se protéger du froid

Pour les motards frileux, il existe des accessoires chauffants, principalement pour les extrémités (mains et pieds) qui se refroidissent en premier.

Les gants chauffants font merveille, mais les semelles chauffantes laissent parfois à désirer côté ergonomie. Pour le reste du corps, certains optent pour un gilet chauffant qui maintient le torse à une bonne température. L'idéal est alors de privilégier les modèles disposant d'un thermostat.

► **La plupart de ces équipements nécessitent la présence d'une prise de bord 12 volts**, accessoire disponible d'origine seulement sur les GT, mais qui peut se monter sur les autres motos.

► **A défaut d'investissement lourd**, on peut utiliser des chaufferettes à usage unique ou réutilisables. Elles ne se glissent toutefois pas partout et sont davantage à considérer comme un dépannage en attendant un achat plus sérieux.

Attention : lacets !

L'un des points importants à vérifier pour les chaussures à lacets est la possibilité de maintenir les dits lacets à l'écart des cales pieds et du sélecteur. Rien n'est plus désagréable que la chute à l'arrêt, quand on veut poser le pied au sol et que le lacet, pris dans le cale-pied, vous entraîne irrémédiablement à terre ! Réduisez toujours leur longueur, voire, rentrez-les dans les chaussures. La recommandation vaut aussi pour les pantalons mal ajustés aux chevilles !



plus de **330 000** adresses
et **bons plans**,
l'**avis** des internautes,
des **jeux concours**...

Egalement
disponible
sur votre
smartphone



www.petitfute.com

Préparer son voyage

■ L'ORGANISATION DU TRAJET

Pour un voyage sans encombre, mieux vaut avoir anticipé sur les problèmes fréquemment rencontrés sur la route. Même si l'imprévu reste toujours de mise, beaucoup de petits soucis peuvent ainsi être évités ou en rester à de simples contretemps.

Itinéraire : vos outils

► Le road-book

Si on connaît précisément le parcours à effectuer, le plus simple consiste à dresser un « road-book », avec les différentes étapes, le nom des routes, les distances entre chaque changement de direction... Ce road-book peut être effectué à partir d'une carte ou d'un atlas routier sur lesquels on aura surligné les itinéraires à prendre, ou calculé par ordinateur, soit avec un logiciel dédié (Microsoft AutoRoute, Route 66, Touratech QuoVadis...), soit sur Internet à l'aide de sites Web gratuits. Il suffit ensuite de l'imprimer et de le glisser dans son lecteur de carte.

► Le GPS

Dans son utilisation basique, le GPS permet de rejoindre deux points sans risque d'erreur ou de perte en cours de route : vous êtes localisé en permanence. Si son intérêt est mineur quand on utilise les grands itinéraires, il devient en revanche très important lors de la traversée des grandes villes et de leur agglomération, quand la carte n'est plus assez précise et ne peut pas être consultée sans risque d'accident. L'aide supplémentaire apportée par le guidage vocal est incomparable.

En utilisation « réfléchie », votre itinéraire peut être rentré étape par étape. Le GPS vous permettra alors de découvrir toutes les routes, curiosités, points de chute dont vous aurez déterminés les coordonnées à l'avance sur votre road-book. Évidemment, les inconditionnels de la carte trouveront toujours à redire, notamment sur l'aspect aventure qui n'est plus au rendez-vous... Mais cet aspect devient beaucoup moins intéressant quand la nuit tombe, qu'il pleut, qu'on est fatigué et qu'on n'arrive plus à déchiffrer sur le bord de la route le papier trempé. Et oui, avec le GPS, on peut rouler de nuit et sous la pluie (en guidage audio, c'est mieux)...

► Les cartes

Pour qui ne souhaite pas s'encombrer d'un GPS (coût, encombrement, risque de vol...), les cartes routières sont indispensables pour se déplacer. Leur

principal atout vient de la vue d'ensemble qu'elle donne de la région traversée. La référence reste Michelin, notamment avec ses fameuses routes vertes, incontournables pour tracer son itinéraire sur des routes pittoresques et parfois méconnues. Sur une échelle moins vaste, les cartes IGN permettent d'avoir des indications très précises sur le relief et la végétation. La lisibilité des routes n'est toutefois pas toujours au rendez-vous. Optez pour les cartes étanches et indéchirables qui se généralisent de plus en plus moyennant un surcoût acceptable.

► Les sites Internet utiles

<http://maps.google.fr>

Google Maps s'est imposé depuis quelques temps comme l'outil de référence permettant de partager ses road-books sur Internet. L'outil de calcul d'itinéraire est en effet pratique, simple d'utilisation et plutôt souple. En revanche les indications de temps de trajet ne sont pas toujours fiables.

www.mappy.fr

Un site qui propose aussi des plans de ville et des itinéraires, avec la possibilité d'afficher les informations pratiques (stations-services, hôtels et restaurants) et le coût de transport. La partie itinéraires permet d'intégrer jusqu'à cinq étapes en plus des points de départ et d'arrivée.

www.viamichelin.fr

Un site complet pour trouver cartes, plans de ville et itinéraires. Les temps de parcours, les prix des péages et du carburant s'affichent aussi. En allant dans les options d'itinéraires, on peut affiner ces estimations (tarif moto aux péages et consommation d'essence) et demander un trajet « économique » sans péage. Le nombre d'étapes intermédiaires est limité à deux.

L'état du trafic

Même si les motos sont moins facilement bloquées dans les embouteillages que d'autres véhicules, il est plus agréable d'avoir une route libre devant les roues.

La plupart des gens partent en vacances à la même période, celle des congés scolaires. Le meilleur moyen d'éviter les problèmes de circulation consiste, quand c'est possible, à partir avant ou après ces grandes transhumances. En plus de bénéficier de routes dégagées, voyager en basse ou moyenne saison permet de ne pas se ruiner dans la plupart des régions touristiques. Les économies

faites notamment sur les hôtels et campings en mai-juin ou septembre-octobre peuvent être considérables. Quand ça n'est pas possible ou pour une petite escapade d'un week-end, des sites Web aident à éviter les bouchons. A consulter juste avant de prendre la route.

► Les sites Internet utiles

www.autoroutes.fr

Le site des sociétés d'autoroutes, où se trouvent des infos sur l'état du trafic. Rouler sur autoroute n'est pas le plus grand plaisir de la moto. Mais c'est un moyen rapide de retrouver des routes plus agréables. Pour des informations sur l'état du trafic sur ce réseau ainsi que sur la météo, les motards équipés de moto-radio ou d'une radio portable peuvent écouter la fréquence 107.7 FM.

www.bison-fute.equipement.gouv.fr

La référence du genre, avec les informations de trafic et d'autres encore sur les inondations, les fermetures des tunnels et des cols.

www.infotrafic.com

☎ 08 92 70 77 66

Donne de nombreuses informations sur les différentes perturbations (accidents, travaux, états des routes, météo...). Il permet de calculer des itinéraires en France et en Europe.

www.sytadin.fr

Ce site du ministère des Transports informe sur le trafic dans les grands axes de la région parisienne et de Paris.

La météo

Contrairement à l'automobiliste, le motard ne peut pas faire abstraction de la météo. Sans toit ni climatisation, il ressent directement les caprices du ciel. Alors autant se renseigner sur les conditions météo que l'on est susceptible de rencontrer. Mieux vaut éviter une balade sur des routes de montagne, par exemple, quand il y a risque d'orage, et préférer la visite d'un village ou d'un musée.

► **On peut accéder aux prévisions météo sur de multiples supports.** Les chaînes de télévision et les stations radio généralistes proposent une information assez imprécise. Pour la précision des données et leur actualisation permanente, préférez les sites Web.

► **En montagne ou en bord de mer,** là où les conditions météo sont déterminantes, des lieux comme l'office de tourisme ou la capitainerie (dans les ports) affichent les bulletins météo.

► **Dans tous les cas,** rappelez-vous que la météorologie n'est pas encore une science exacte

et que les prévisions à plus de trois jours ne sont fiables qu'à environ 50 %.

METEO FRANCE

☎ 32 50, 0892 68 02 78

<http://france.meteofrance.com>

L'une des nombreuses chaînes météo disponibles. Prévisions gratuites à 7 jours sur toutes les villes de France, le monde, la mer, la montagne... un onglet permet également la lecture du trafic routier en temps réel. Bref, un site complet et fiable.

Les radars

En voyage, en découvrant de nouvelles routes, on risque de plus en plus de découvrir aussi un flash sorti d'une boîte au bord de la chaussée. Mais il n'y a pas que les radars automatiques. On peut se faire surprendre par différents systèmes déployés par les diverses forces de l'ordre (radars embarqués, jumelles...), d'autant plus que les contrôles de vitesse peuvent être effectués par la police nationale, la gendarmerie et les polices municipales.

► **Avec l'augmentation du nombre d'appareils embarqués et fixes** flashant l'arrière du véhicule, les motards ne sont pas à l'abri des amendes et retraits de points de permis. Or les emplacements de radars fixes n'ont rien de secret, la liste en est publique sur le site de la Sécurité routière. Pour ne pas se faire surprendre, plusieurs moyens s'offrent à vous.

► **Des instruments embarqués sur la moto** utilisent le système GPS et localisent les radars répertoriés dans une liste mémorisée. La légalité de ce type de produit est basé sur le fait qu'il ne détecte pas les radars mais fait appel à une base de données régulièrement mise à jour et téléchargées sur l'appareil. La nuance est ténue et quelques pays voisins ne la font d'ailleurs pas (Allemagne, Suisse... entre autres). En dehors de la France, attention donc aux amendes, voire à la confiscation de l'appareil. La mise à jour, gratuite ou payante selon les cas, se fait par Internet. Certains GPS de navigation possèdent cette fonction annexe (TomTom, Garmin récents), mais des appareils dédiés existent également et annoncent la proximité d'un radar ou d'un lieu de contrôle répertorié (Inforad, StopFlash, Navirad, Coyote). Comme pour les autres GPS, majoritairement conçus pour la voiture, ils sont rarement étanches. L'Inforad Moto est à ce jour le seul GPS localisateur de radars conçu pour la moto.

DOOWIGO

www.doowigo.com

La liste précise l'orientation du flash, par l'avant ou par l'arrière. Le site possède une base de données de plus de 65000 radars référencés et cartographiés.

Un ryad à Marrakech, un ryokan à Kyoto...

Les bonnes adresses du bout de la rue au bout du monde... www.petitfute.com

SECURITE ROUTIERE - CARTE DES RADARS

<http://radars.securite-routiere.gouv.fr/metropole>

Le site de la sécurité routière affiche la liste officielle et actualisée des radars automatiques, sans distinction pour ceux qui prennent par l'arrière. Son intérêt réside avant tout dans sa mise à jour régulière.

Les stations-essence

En voyage, la faible autonomie d'une moto nécessite de passer souvent à la pompe. C'est sur de longues distances que l'on se rend compte de la capacité limitée des réservoirs. D'autant plus que chargé ou en roulant vite, vous consommerez sans doute davantage qu'habituellement.

► **Avant de partir ou pendant le trajet**, se renseigner sur les stations d'essence présentes sur votre parcours ou à proximité permet d'éviter la panne sèche. Dans certaines régions rurales, à faible densité d'habitation, on peut parcourir des routes sans station à plus de 50 km à la ronde. Dans des zones frontalières, par exemple près de la frontière espagnole, la différence de prix importante a fait disparaître de nombreuses pompes. Autant le savoir et prendre ses précautions, surtout si l'autonomie de sa machine ne dépasse pas 200 km !

► **Même si des GPS indiquent les stations proches de vous**, le plus raisonnable dans les régions « à risque » est de faire le plein d'essence dès la moitié du réservoir.

► **Les motards (très) prévoyants emmènent un jerrycan souple en polyéthylène**. Pliable, il prend très peu de place et coûte moins de 10 (euros). Utile en cas de coup dur pour aller chercher de l'essence (SP95 et 98) à la station la plus proche ou siphonner le réservoir d'un pote.

SITE WWW.TRANSPORTEUR.NET

www.transporteurs.net

Ce site Internet dédié aux routiers a listé toutes les stations ouvertes 24h/24 (en plus de celles sur autoroutes). Accessoirement, il recense aussi les relais routiers et donne des infos sur le trafic.

Prévoyez les délais

N'hésitez pas à avancer la visite technique ou mieux, faites-en faire une pour l'occasion. Ce sera peut-être le prix de votre tranquillité. Ne vous laissez pas surprendre par le délai avant d'obtenir un rendez-vous chez votre garagiste, vous n'êtes pas le seul à vouloir partir en vacances à moto !

LES PRÉCAUTIONS AVANT LE DÉPART**Passer l'hiver**

Certains motards utilisent leur machine toute l'année, que ce soit dans les trajets quotidiens ou pour se balader le week-end. D'autres laissent leur moto hiberner et ne la ressortent qu'au printemps. Ce choix peut se comprendre, mais les motards des beaux jours doivent prendre certaines précautions.

► **Abriter la moto**. L'idéal serait un garage chauffé mais plus que le froid, il faut à tout prix la préserver de la pluie. Si vous garez votre moto dans une cour, dans la rue ou sur un endroit exposé, protégez-la au mieux avec une housse spécifique moto. Le matériau doit être à la fois étanche à l'eau et laisser circuler l'air pour ne pas favoriser l'apparition de la rouille.

► **Positionner la moto sur la béquille centrale**, si elle en a une, pour ménager les pneus et les amortisseurs.

► **Remplir le réservoir** afin d'éviter que l'air ne le fasse rouiller. Pour les motos sans injection, vidanger les carburateurs, pour ne pas les laisser s'encrasser.

► **Retirer la batterie** ou investissez dans un optimiseur de batterie. Ici, l'ennemi n'est pas la rouille, mais le froid qui décharge.

► **Au redémarrage de la moto**, une vidange d'huile ne fait pas de mal et il est impératif de vérifier la pression des pneus qui se sont dégonflés.

Les vérifications techniques

En voyage, vous êtes loin de votre garagiste, souvent loin de tout garage... et parfois loin de tout. Pour peu qu'une averse vous tombe sur le casque, une panne ou un ennui technique devient vite une galère. Alors prenez vos précautions avant le départ, surtout si c'est pour une longue durée et des contrées inconnues.

Chaîne

Beaucoup de motos possèdent aujourd'hui une transmission sans entretien, par cardan ou par courroie. Pour les autres, l'entretien du kit-chaîne est une opération simple et courante, mais essentielle, qui comporte la lubrification et la tension.

► **Aujourd'hui, l'utilisation de joints toriques permet de lubrifier sa chaîne moins souvent** et plus légèrement, en retenant la graisse plus longtemps. La durée de vie de la chaîne elle-même se trouve rallongée. Mais ce n'est pas le cas des autres parties du kit-chaîne.

► **Le pignon de sortie de boîte et la couronne doivent être graissés régulièrement**. En voyage, la poussière et l'eau altèrent la bonne lubrification de ces organes de transmission qui subissent de fortes contraintes mécaniques.

Le système de vision nocturne infra-rouge

Depuis quelques années, le développement d'un système de vision nocturne infrarouge intéresse plusieurs constructeurs moto. Le principe est le suivant : la moto est munie de capteurs qui balayaient la route au-delà du champ d'éclairage des phares. En cas de détection d'un obstacle émettant de la chaleur, l'information est transmise au pilote par l'intermédiaire d'un dispositif de vision tête-haute installé sur le casque. Évidemment, on peut se demander ce qu'il advient des betteraves ou du tronc d'arbre agonisant au milieu de la route ou encore de la vache qui gambade en sortie de virage. Le projet n'est pas encore abouti et ce malgré les rumeurs qui couraient l'année dernière au sujet du dernier modèle 1400 GTR de Kawasaki.

► **Les chaînes des motos non équipées de joints toriques** nécessitent pour leur part un graissage très fréquent (environ tous les 500 km). Prenez avec vous de la graisse en bombe, plutôt qu'en pot. C'est plus cher, mais plus pratique et rapide. En vacances, ça compte. Par ailleurs, plus la chaîne est usée, plus il faudra multiplier les séances de graissage. Mettre la moto sur sa béquille centrale, si elle en possède une, facilitera l'opération. Avec le graissage du kit-chaîne, il faut se préoccuper de sa tension.

► **D'une manière générale, il faut éviter de trop tendre la chaîne.** D'une part, cela augmente le risque de la voir se casser. D'autre part, une chaîne trop tendue favorise son usure et celle des pièces en contact avec elle, comme la couronne.

► **Avant un voyage,** surtout à deux, vérifiez que l'amplitude soit suffisante. La tension de la chaîne augmente lorsque la moto est chargée. Il suffit donc d'ajuster la tension une fois la moto équipée de sa charge. Comme pour les pneus, il peut être judicieux de procéder si nécessaire au remplacement de la chaîne avant de partir pour un long voyage.

Huile moteur et de transmission

La vérification des niveaux des différents fluides fait partie des contrôles indispensables avant de prendre la route.

► **Une quantité adaptée d'huile-moteur** garantit le bon fonctionnement du moteur. Avant de partir en vacances, contrôlez bien le niveau d'huile, en le faisant bien sûr avec la moto droite et sur un terrain plat. Pour un périple de plusieurs milliers de kilomètres, une vidange peut s'imposer avant de partir.

► **Pour les possesseurs de moto à cardan,** pensez également que l'huile spécifique de cet organe de transmission doit être vidangée et changée périodiquement.

Liquide de refroidissement

Le liquide de refroidissement est remplacé environ tous les deux - trois ans ou 40 000 km (règle générale). Au-delà, ses capacités anticorrosion, lubrifiantes et antigel deviennent très faibles, voire nulles.

Freins

La vérification de l'usure des plaquettes de freins avant et arrière doit être effectuée avec la plus grande attention. Les plaquettes trop usées émettent un son qui signale un changement nécessaire... Il est préférable d'éviter d'arriver à cette extrémité. Outre la vérification visuelle régulière des plaquettes, le contrôle du niveau de liquide de freinage permet de se faire une idée de l'état d'usure atteint. Pensez aussi à changer régulièrement le liquide de freinage lui-même.

Phares et feux de signalisation

► **La propreté du phare** compte beaucoup dans la qualité de l'éclairage. Nettoyez-le avant le départ et de temps en temps, surtout si vous roulez sous la pluie ou dans la poussière.

► **Avec une moto chargée,** la zone couverte par les phares change, le faisceau éclaire plus haut, au risque d'éblouir les véhicules arrivant en face, voire de ne plus éclairer la route du tout. Il faut donc régler les phares lors d'un galop d'essai avec le chargement du voyage.

► **Changez éventuellement les ampoules** avant de partir si vous estimez que vos feux de route et de croisement n'éclairent plus assez. Un petit parcours de nuit permet de mesurer leur efficacité. Il ne faut pas seulement vérifier les ampoules des phares, mais aussi celles des clignotants, des veilleuses et des feux stop.

► **Emportez avec vous des ampoules de rechange** bien protégées des vibrations en les enveloppant dans un chiffon ou dans une boîte spécifique, ainsi que les outils nécessaires pour démonter le phare.

L'équipement contre les imprévus

Malgré toutes les précautions, des pannes et autres soucis techniques sont susceptibles de se produire. Les motos modernes sont de plus en plus fiables mécaniquement, mais avec l'électronique actuel, il devient plus difficile d'intervenir soi-même et le moindre souci nécessite souvent de remorquer la moto au garage.

► **La tresse à outils.** Pour tenter de réparer sa moto soi-même, quand c'est possible, mieux vaut ne pas l'avoir sacrifié avant son départ pour gagner en place.

► **Le gilet fluorescent.** Non obligatoire à ce jour, il n'est toutefois pas superflu d'en avoir un de côté. A enfiler en cas de problème mécanique sur une voie roulante ou de mauvaise visibilité.

► **Le manuel du véhicule.** Ça ne paraît rien mais nombre d'informations utiles s'y trouvent, notamment les indications relatives aux panneaux électroniques susceptibles de s'afficher sur votre tableau de bord : 0000ZR9... c'est quelle page déjà ? Retrouver l'emplacement de la boîte à fusible ou du fusible du ventilateur peut aider également. Sans parler des numéros de téléphones des concessionnaires de la marque ou des différents numéros de série toujours demandés en cas de panne.

► **Le nécessaire anti-crevaison.** Bien que moins fréquente avec les pneus tubeless, la crevaison est un risque récurrent. C'est l'une des dernières que l'on puisse réparer facilement soi-même (au moins provisoirement) et éviter de devoir payer peut-être une assistance. Alors autant emporter le nécessaire ! Une bombe anti-crevaison peut se montrer efficace, mais impose ensuite le changement de la chambre à air ou du pneu entier s'il est tubeless. Videz-la à l'intérieur du pneu et roulez rapidement pour que la mousse se répartisse avant de durcir. Sur un pneu tubeless (sans chambre à air), mieux vaut utiliser un kit de réparation, placer une mèche et injecter des cartouches de gaz pour rouler jusqu'au garage suivant. Le pneu pourra ensuite être réparé par un professionnel.

■ L'ASSURANCE ET LE VOYAGE

Partir en voyage demande d'avoir une assurance moto appropriée. Si certaines compagnies font un distinguo entre un usage loisirs et les trajets entre domicile et lieu de travail, la promenade (petite ou grande) est en principe incluse dans tout contrat. Pour le reste, il existe une multitude de formules s'appliquant de façon très différente selon de nombreux facteurs. Bref, mieux vaut comparer le plus d'assureurs car aucun n'est identique.

La garantie assistance

Pour un voyage, le plus important est de bénéficier d'une assistance en cas de panne ou d'accident, quel que soit le lieu. La « franchise kilométrique » de nombreuses assurances rend inopérante l'assistance en cas de panne pour de nombreux motards utilisant tous les jours leur machine, à moins d'avoir souscrit à une formule haut de gamme qui permet d'être assisté à moins de 50 km de son domicile. On a tendance à oublier que l'on a droit à une assistance au-delà de cette fameuse limite. Pourtant, en voyage, on s'éloigne généralement à plus de 50 km de chez soi... Etant donné que, par définition, vous êtes loin de votre domicile, les prises en charge diverses prennent toute leur importance en voyage. C'est le cas par exemple en ce qui concerne le rapatriement et l'hébergement sur place. A noter que la moto en panne est systématiquement remorquée vers le garage spécialisé le plus proche du lieu de la panne. Si la prise en charge des réparations par le garage ne peut avoir lieu immédiatement, l'assistance comprend généralement le rapatriement du motard en taxi ou en train. Certains contrats

En panne sur l'autoroute

Si vous tombez en panne sur autoroute (ou route express), sachez que le remorquage et le dépannage sont réglementés.

► **Seuls des garages agréés peuvent intervenir.** Pour être agréés, ils doivent remplir certaines conditions, comme par exemple se trouver à proximité de l'autoroute et pouvoir intervenir 24h/24 en moins de 30 min.

► **Vous devez toujours appeler depuis une borne d'urgence.** N'essayez pas de joindre directement un garage. Le dépanneur qui vous sera envoyé doit, pour sa part, arriver dans la demi-heure suivant votre appel.

► **Les tarifs de dépannage et de remorquage** sont fixés par arrêté du Ministère de l'Economie et des Finances. Le forfait de base pour les véhicules de moins de 1,8 t est de 114,50 € si vous appelez du lundi au vendredi de 8h à 18h et de 171,75 € en dehors de ces horaires et les week-ends et jours fériés.

► **Ces tarifs s'appliquent pour :**

- le dépannage sur place hors fournitures, en principe sans limite de temps ;
- le remorquage jusqu'à une aire de repos et dépannage de 30 min, hors fournitures ;
- le remorquage jusqu'au garage du dépanneur, hors dépannage ;
- le remorquage où vous voulez, dans un rayon de 5 km après la sortie d'autoroute.

accordent une journée de location de voiture. Dans ce cas, le principal désagrément consiste en l'organisation d'une nouvelle expédition pour récupérer la moto, une fois celle-ci réparée. Ce qui est loin d'être pratique lorsqu'elle vous attend à quelques centaines de kilomètres ! Ce retour pour récupérer votre monture est bien souvent également pris en charge.

► **N'oubliez pas** : emportez les coordonnées des garages motos, surtout les concessionnaires de la marque de votre machine, qui jalonnent votre parcours en cas de panne, ça peut servir.

La couverture du pilote

Peu d'assurés savent qu'un contrat d'assurance automobile ou moto, même tous risques, ne protège pas intégralement le conducteur lors d'un accident dont il est responsable.

► **En ce qui concerne le conducteur**, la législation actuellement en vigueur ne prévoit pas d'indemnité pour les préjudices corporels qu'il peut subir (incapacité temporaire de travail, invalidité, décès...) s'il est en faute. De plus, les frais non remboursés par les organismes sociaux restent à la charge du conducteur. Ce qui revient à dire qu'on arrive parfois à mieux assurer son véhicule que soi-même.

Bien évidemment, dans l'hypothèse où vous n'êtes pas responsable de l'accident, c'est l'assurance Responsabilité Civile du responsable qui interviendra pour vos dommages corporels (et matériels).

► **Sachez-le : si vous êtes responsable**, votre assureur ne couvrira pas vos dommages corporels si vous n'avez pas souscrit une garantie personnelle du conducteur (vos passagers blessés seront pris en charge par votre Responsabilité Civile, car vous serez alors responsable de leurs dommages).

► **Afin de palier à cette carence**, vous pouvez souscrire une garantie personnelle du conducteur qui peut soit, être intégrée en option à votre contrat, soit, se souscrire sur un contrat spécifique.

La couverture du passager

Si vous partez à deux, sachez que le passager est toujours couvert puisque considéré comme un tiers. Interrogez quand même votre assurance en cas de voyage à l'étranger. Vérifiez également que votre assurance prend en charge non seulement votre hébergement ou votre rapatriement, mais aussi celui de la personne qui vous accompagne.

La couverture des accessoires

La configuration « voyage » d'une moto comprend souvent des accessoires ajoutés. Tous les assureurs ne les couvrent pas de la même manière, en particulier selon les formules.

Une garantie à ne pas négliger

► **La garantie personnelle du conducteur offre au conducteur responsable** d'un accident la même protection que celle dont bénéficient légalement les victimes.

► **Le conducteur est indemnisé pour ses frais médicaux** (pharmacie, chirurgie, hospitalisation, rééducation...) ainsi que des conséquences financières liées à une incapacité temporaire ou permanente.

► **Il faudra le plus souvent avoir choisi une option « accessoires »** pour protéger top-case, sacoches ou bulle haute, par exemple. Bref, tout ce qui n'est pas d'origine, même les options chez certains assureurs. Parfois, l'équipement du motard n'est pas dissocié des accessoires, que ce soit dans une option (accessoires/équipement) ou dans la formule elle-même, si elle est « tout risque ». Pour se faire rembourser, gardez toutes les factures de vos accessoires et équipements.

► **Sachez qu'une couverture « accessoires » n'englobe pas ce qu'ils peuvent contenir.** La diversité des assureurs généralistes leur permet parfois de couvrir ces bagages, au titre par exemple de l'assurance multirisques habitation. Plongez-vous donc dans vos différents contrats pour faire jouer la complémentarité.

► **Enfin, en cas de longue immobilisation de la moto**, il peut être utile d'avoir souscrit une prestation qui permette le rapatriement des bagages.

TRANSPORTER SA MOTO

Sur remorque

Mettre sa machine sur une remorque tractée par une voiture constitue le moyen le moins cher pour transporter sa moto. A condition d'avoir une voiture !

► **Il n'y a pas de législation spécifique aux remorques porte-moto.** Il faut donc se référer aux textes concernant les remorques en général. Les limitations de poids ne concernent pas vraiment le transport de moto. En effet, on peut tracter une remorque avec un permis B à deux conditions : - que le poids total du chargement remorque et moto (PTAC ou PTC) soit inférieur à 751 kg. Sachant qu'une moto pèse rarement plus de 350 kg, il y a une bonne marge.

- si malgré tout votre PTC va au-delà des 750 kg, vous pouvez encore tracter avec un permis B si le poids de la remorque chargée ne dépasse pas le poids à vide du véhicule tracteur, et si l'ensemble ne dépasse pas 3,5 tonnes.

► **Au-delà de 750 kg de PTC**, il faut équiper la remorque de freins. Ces freins sont obligatoires également si ce PTC est supérieur à 50 % du poids à vide du véhicule tracteur. Par ailleurs, il faut déclarer sa remorque (carte grise et plaque d'immatriculation) si le PTC dépasse 500 kg. Sinon, elle aura la même plaque et sera couverte par l'assurance du véhicule tracteur. Dans tous les cas, mieux vaut vérifier ce que couvre l'assurance et respecter la législation sur la sécurité (poids, signalisation...)

► **Lors du choix de la remorque porte-moto**, il faut faire particulièrement attention à son PTC. Les moins chères ont en effet un PTC limité (par exemple 250 kg) ne permettant d'y installer ni les motos GT ni même des roadsters 600, sachant qu'une remorque pèse au moins 50 kg à vide.

► **Pour une utilisation unique**, il est possible de louer une remorque, auprès de particuliers ou de professionnels, dont certains sont à la fois vendeurs et loueurs.

Sur le train

Transporter sa moto sur une remorque ménage votre machine, mais cela ne vous épargne pas un long trajet, souvent sur autoroute et dans les bouchons. Pour arriver frais et dispos sur le lieu de vacances, le train semble une bonne solution. La SNCF a mis en place le service Auto/Train (en l'occurrence moto/train) qui permet d'embarquer votre monture à condition qu'elle soit acceptée. Avec ce système, vous n'avez pas à gérer une logistique lourde une fois sur place, ni voiture ni remorque, très gênantes pour entreprendre un circuit sans « camp de base » adapté.

► **La plupart des motos sont admises**, puisqu'elles doivent avoir une hauteur maximale inférieure à 1,55 m et une garde au sol supérieure à 10 cm. Attention cependant à certains rétros, top-case ou bulles hautes qui peuvent s'approcher de la hauteur limite. Par ailleurs, les véhicules doivent être immatriculés et en état de marche, selon le Code de la route.

► **Il faut prendre le billet moto de 3 mois à 12 heures avant le départ**. La SNCF vous oblige à prendre vous aussi un billet sur la même ligne, que ce soit dans le même train ou dans un autre.

► **Au moment de l'embarquement**, vous pouvez charger vous-même votre moto ou laisser des agents SNCF s'en occuper. Dans ce dernier cas, tout est mis en œuvre pour la sécurité de votre moto :
- les sangles avant sont fixées sur le cadre de la fourche ;

- les suspensions sont compressées pour garantir un maintien optimal de la moto sur le wagon ;
- les cales orange font office de gouttière ;
- un soin particulier est apporté au sanglage pour éviter les rayures ;
- les roues sont bien calées dans les encoches des cales motos ;
- les sangles sont en toile plastique (modèle homologué par la SNCF).

► **L'assurance incluse dans le prix du billet** ne dépasse pas 3 812 (euros) par moto et 389 (euros) par accessoire identifiable (rétroviseur, échappement...). La SNCF a passé un accord avec une compagnie d'assurance qui propose deux formules d'assurance complémentaire permettant d'assurer soit les bagages seuls (on paye un coupon 6 (euros) pour 2 000 (euros) assurés), soit les bagages et la moto (on paye 15 (euros) pour 2 000 (euros) de bagages et 2 000 (euros) pour le véhicule).

A noter que cette assurance n'est disponible qu'en gare, au moment de l'achat du billet ou de l'embarquement. La SNCF refuse que les bagages restent sur la moto, à l'exception des top-cases et des sacoches (latérales, de réservoir et de selle), qui ne seront cependant pas couverts par l'assurance de base. Un conseil : prenez une photo de votre moto une fois mise en place sur le train. Cette précaution sera toujours utile en cas de litige à l'arrivée.

► **Après un voyage de nuit**, la SNCF offre un petit déjeuner en gare d'arrivée. Autre plus, elle met gratuitement à la disposition des clients du service « Auto/Train » une place de parking un jour avant et un jour après le voyage. Et fort heureusement, des navettes assurent la liaison entre la gare auto/train et la gare voyageurs lorsque celles-ci sont situées sur deux sites distincts (à Paris, Narbonne, Fréjus Saint-Raphaël, Avignon). Enfin, le lavage gratuit à l'arrivée (contre remise d'un bon), est effectué en général dans une station-service proche. Avec 13 destinations possibles en France, majoritairement dans la partie sud, le choix des liaisons reste limité.

Par transporteur

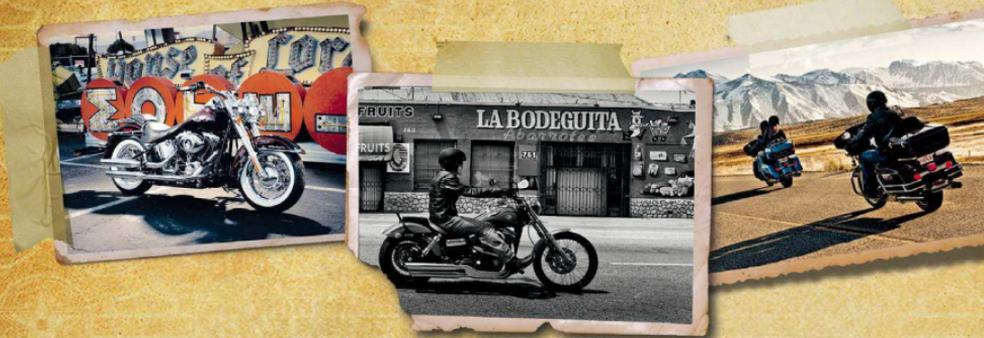
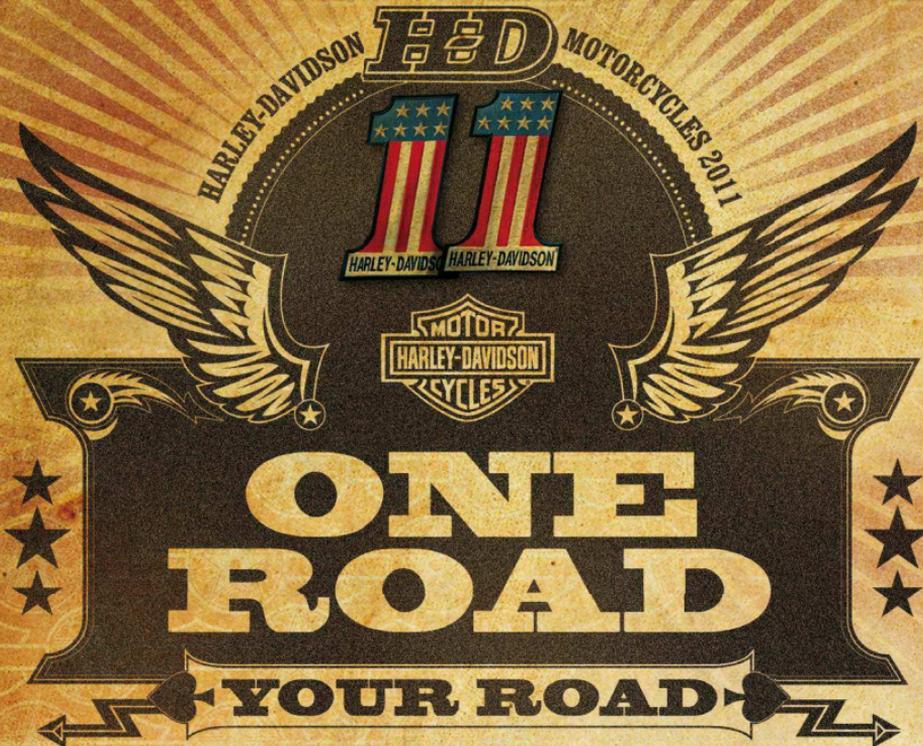
Faire appel à un professionnel constitue un moyen sûr de faire transporter sa moto. Quelques précautions sont cependant à prendre :

► **Faites jouer la concurrence** entre les différentes entreprises ;

► **Faites un point précis sur les conditions d'assurance** en ce qui concerne la moto mais aussi les accessoires ;

► **Soyez présent lors de l'embarquement de votre moto** et vérifiez les passages de sangles (marques sur la peinture, le carénage)

► **Prenez une photo de votre moto** avant son départ, de façon à pouvoir justifier de son état antérieur en cas de casse constatée à l'arrivée.



DÉCOUVREZ LA NOUVELLE GAMME 2011

Le réseau Harley-Davidson® vous invite à venir découvrir la nouvelle gamme 2011. Parmi les innovations de la saison 2011, une sécurité accrue sur tous les Softail avec le système de freinage ABS Brembo de série, et un puissant moteur de 1700cc sur toute la gamme Touring !

Réservez votre essai sur www.harley-davidson.fr

*Et chaque jour sera unique.
© H-D 2010. Harley, Harley-Davidson et le Bar & Shield sont des marques déposées de H-D Michigan, LLC.



Make every day count*

Rouler en sécurité

Que ce soit seul, en duo, en groupe, sous un orage ou dans n'importe quelles conditions, entreprendre un voyage à moto demande une bonne forme physique. On parcourt en général des distances plus longues et plus éprouvantes que le parcours quotidien ou la balade dominicale. Les muscles du dos, du cou et des bras sont fortement sollicités. Il faut prendre en compte qu'une moto chargée, en duo, pèse lourd, parfois plus de 400 kg. Vos jambes plus que d'habitude travailleront à l'arrêt et en manœuvres. A cela s'ajoute la fatigue nerveuse et mentale due à l'attention redoublée par le fait de circuler sur des routes inconnues.

► **Il est donc vital, de ne prendre la route qu'au meilleur de sa forme.** Si vous n'avez pas l'habitude des longs trajets, reposez-vous, veillez à bien dormir la nuit d'avant, mangez léger avant de prendre la route, et n'hésitez pas à vous arrêter aux premiers symptômes d'assoupissement. Sur autoroute notamment, la monotonie du parcours, l'impression de sécurité entraînent une baisse de l'attention. Dès que vous sentez vos paupières lourdes, le regard qui baisse vers le tableau de bord et non plus loin devant, les micro-sommeils d'une seconde dont on se réveille en sursaut, diminuez la vitesse, ouvrez le casque pour prendre un bol d'air frais et arrêtez-vous sur l'aire de repos suivante.

► **A la pause, n'abusez pas du café et du tabac** qui donnent une sensation de coup de fouet, suivie d'une chute encore plus forte de la capacité de concentration. Lors des repas, mangez léger et ne buvez pas plus d'un verre d'alcool. Si vous craquez malgré tout pour un déjeuner gastronomique, accordez-vous le temps de la digestion, ne serait-ce qu'une demi-heure. Une petite sieste n'a jamais tué personne. Un défaut de vigilance, si.

► **Avant toute chose, bannissez tout ce qui pourrait altérer votre capacité de vigilance :** alcool bien sûr, mais aussi drogues douces, médicaments et même café. Souvenez-vous qu'il faut environ deux heures pour que l'organisme digère les effets d'un seul verre d'alcool et plusieurs jours pour éliminer totalement les principes actifs des drogues (la caféine en est une) et des médicaments.

■ AVEC LES AUTRES USAGERS

Vous ne serez jamais seul sur la route. Pour le pire et le meilleur, vous la partagez avec de nombreux autres usagers, motards, automobilistes, piétons, routiers, agriculteurs, cyclistes... Afin que cela reste pour le meilleur et pour longtemps, vous devez redoubler de vigilance, autant pour vous que pour les autres.

► **Vous êtes en vacances dans une région inconnue**, sur des routes que vous découvrez ? Vous n'êtes sans doute pas le seul : faites attention aux comportements hésitants, aux arrêts brusques et aux changements de direction non signalés ou au dernier moment.

► **Respectez avant tout, les distances de sécurité et adaptez votre vitesse** aux conditions de circulation pour vous permettre de faire face à l'imprévu, tout en profitant de la balade.

En duo

Les trajets quotidiens se font rarement en tandem. Il faut donc s'adapter, si l'on n'y est pas habitué. Si vous n'avez pas l'habitude de rouler à deux, un petit entraînement dans les conditions de charge du voyage ne sera pas de trop pour se faire de nouveaux repères.

► **Partager à deux le plaisir de voyager à deux-roues nécessite quelques ajustements.** Surgonflez un peu les pneus (environ 0,3 bar de plus), durcissez les réglages de l'amortisseur arrière et adaptez la hauteur du faisceau de phare. Certains modèles le permettent plus rapidement que d'autres. Toucher aux réglages des amortisseurs peut être assez délicat, testez les différentes configurations et trouvez le meilleur réglage avant d'ouvrir les gaz.

► **Le bon déroulement du voyage** dépend aussi du comportement du passager, mais c'est bien le conducteur qui le détermine. Si votre compagnon/compagne de route n'est pas habitué (e) à la moto, prenez le temps – avant de démarrer, moteur coupé et sans le casque – d'un rappel de vos règles

Un ryad à Marrakech, un ryokan à Kyoto...

Les bonnes adresses du bout de la rue au bout du monde... www.petitfute.com

de sécurité : quand monter et descendre, où et comment se tenir, quel comportement adopter à l'accélération, au freinage, en virage, à l'arrêt... Une fois prêt, pendant que le moteur chauffe, vérifiez son équipement. Il s'agit de mettre le passager en confiance face à une situation inconnue et potentiellement stressante. Efforcez-vous de le rassurer, surtout dans les premières minutes, en conduisant souple, sans à-coups et plus lentement que d'habitude. N'oubliez pas que le passager anticipe beaucoup moins que le pilote et n'a pas le contrôle de la machine. Qui n'est jamais monté derrière un autre pilote ne peut imaginer l'angoisse ressentie par le « sac de sable » qui se vit véritablement comme un poids mort... mais aimerait bien rester en vie !

▶ **En tant que conducteur du véhicule**, vous êtes responsable de votre passager, au moins moralement. C'est à vous qu'il incombe qu'il ou elle non seulement arrive à bon port, mais surtout apprécie cette façon de vivre la route avec vous. Combien de vies ou simplement de vocations gâchées par des motards qui voulaient en mettre plein la vue à une passagère néophyte ?

▶ **A l'usage des passagers et passagères débutant (e) s**, ce qu'il ne faut pas faire : faire des mouvements brusques, modifier son équilibre à l'arrêt, tourner la tête à vitesse élevée (la tête dépasse en général du pilote), même si c'est tentant en balade.

▶ **Pour indiquer quelque chose à voir**, autant rouler tranquillement et se le dire à haute voix – en relevant la visière, ça marche mieux. On peut convenir d'un code pour demander à diminuer la vitesse et pouvoir se parler, avec des tapes dans le dos ou sur l'épaule, jamais sur le casque !

▶ **Pour le passager, il s'agit de ne faire qu'un avec le pilote en suivant ses mouvements**. Le risque survient lorsque le passager ne se penche pas ou pas assez dans un virage, faisant sous-virer dangereusement la moto. Le pilote doit avoir conscience qu'il n'est pas naturel pour un (e) débutant (e) de se pencher ainsi au-dessus du vide, qu'il est normal d'avoir peur de tomber. Il faut donc aborder les premiers virages en douceur, amener le passager à prendre lui-même la mesure de la force gyroscopique, l'adhérence, l'équilibre...

▶ **Pour le confort du pilote**, le passager doit faire en sorte de ne pas s'appuyer sur son dos à chaque freinage et d'éviter les coups de casque. A force, ça use (les nerfs, pas le casque) !

▶ **Dans l'autre sens, le conducteur devra penser à s'arrêter régulièrement** pour que le passager se dégourdisse les jambes et l'avertir des trous et autres obstacles sur la chaussée qu'il pourrait ressentir. Ne pas oublier que le passager se refroidit et se fatigue souvent plus vite que le pilote.

▶ **Pour partager ses impressions** sans se casser la voix ou gesticuler, des systèmes de communication s'installent dans les casques. En plus de la convivialité qu'ils procurent, ils offrent plus de sécurité au duo. Voir la partie « Equipement de la moto » dans la rubrique « S'équiper ».

Avec un enfant

Il est possible d'emmener son enfant derrière soi, avec des aménagements et en gardant constamment à l'esprit la vulnérabilité des petits passagers. Par ailleurs, il faut que votre enfant demande à monter avec vous : lui imposer de partager votre passion pourrait bien le dégoûter à vie de la moto.



► **Il est déconseillé de transporter à moto un enfant de moins de 12 ans**, voire dangereux en dessous de 7 ans. Le principal problème concerne la tête. Les os et les muscles d'un enfant, particulièrement au niveau de la nuque, sont tout juste assez solides pour supporter le poids de sa tête (disproportionnée par rapport au reste de son corps), encore moins le poids d'un casque. La logique suggérerait de choisir un casque le plus léger possible, donc un jet, mais celui-ci offre à l'inverse la moins bonne protection faciale. Il s'agit de trouver un casque intégral spécifique pour enfant, impérativement homologué.

► **Rappel de bon sens, l'enfant doit être aussi bien (voire mieux) protégé** que l'adulte et porter une tenue de protection complète, qui couvre l'ensemble du corps.

► **L'enfant passager doit être assis sur la selle** (jamais devant le conducteur) avec les pieds qui touchent les repose-pieds. La loi ne fixe pas d'âge minimal pour le passager, c'est sa taille qui compte. Mais le Code de la route stipule tout de même qu'un enfant de moins de 5 ans doit être assis et attaché sur un siège homologué, avec des repose-pieds intégrés et réglables, et doté d'une poignée ou une ceinture. Des sièges enfants pour moto existent à partir de 2 ans et demi et jusqu'à 8 ans, âge auquel la plupart des enfants sont assez grands pour pouvoir utiliser les repose-pieds de la moto. L'adulte qui pilote la moto doit vérifier que les jambes de l'enfant ne pendent pas et ne peuvent se coincer entre la roue et la partie fixe.

► **Il vaut mieux réduire la vitesse et éviter de trop « pencher »** avec un enfant derrière soi. Pour réduire encore les risques de chute, un top-case ou un sac évite de basculer en arrière.

► **L'enfant doit aussi pouvoir se tenir fermement au pilote**, à la ceinture de la veste ou à une ceinture spéciale munie de poignées. Comme pour tout passager, un intercom permet à l'enfant de parler au conducteur sans avoir à se pencher.

► **Par ailleurs, il faut rappeler qu'un enfant se fatigue plus vite qu'un adulte** et risque de s'endormir, surtout par temps chaud. Prendre la route avec lui impose de faire plus de pauses que d'habitude, au moins toutes les demi-heures, en en profitant pour lui rappeler les règles de sécurité, vite oubliées par une cervelle enfantine.

► **Le side-car semble constituer une solution idéale**. Rappelons que la loi impose de ne transporter qu'un enfant dans le panier et un sur la selle : la notion de « demi-personne » pour les enfants de moins de 10 ans ne s'applique pas, en théorie, au permis A. Par ailleurs, le passager d'un side doit porter un casque, à moins que l'attelage soit équipé d'origine de ceintures de sécurité homologuées, apanage du modèle Zeus de Side-Bike. Selon l'âge et la taille de l'enfant, il

faut installer un siège auto ou un rehausseur qui devra être fixé, d'où la nécessité d'adapter une ceinture. Moyennant toutes ces contraintes, le side-car permet de transporter un enfant sans risquer la perte d'équilibre et avec un meilleur confort dans un panier protégé du vent et parfois chauffé. Raffinement suprême, il pourra éventuellement profiter d'un lecteur DVD portable !

En groupe

La camaraderie motarde (à moins que ce ne soit l'instinct grégaire) encourage à se déplacer en groupe, ce qui, hormis le plaisir de rouler entre copains, présente des avantages pratiques : assistance immédiate en cas de panne ou d'accident, moins de risques de se perdre... Mais rouler en groupe est un exercice bien particulier qui se révèle dangereux si l'on ne respecte pas quelques règles de prudence, plus encore si l'on ne connaît pas les habitudes de conduite des autres membres du groupe.

► **Plus le groupe est important, plus le risque grandit**. Un petit groupe de trois à cinq motos de même type ou de même catégorie, conduites par des motards possédant à peu près le même niveau d'expérience, risque bien moins de soucis qu'une meute de plus de dix machines hétérogènes.

► **Quelles que soient l'expérience et la compétence** des motards présents, il s'agit surtout de se mettre d'accord avant le départ sur le rythme souhaité. En cas de désaccord, mieux vaut se répartir en plusieurs groupes de se risquer soit de perdre une moto, soit d'obliger certains à rouler au-dessus de leurs moyens. Mettez votre orgueil et vos affinités personnelles dans votre poche, choisissez ceux avec qui vous vous sentez en sécurité ! Il est hors de question de mettre en danger votre vie et celle des autres en roulant « au-dessus de vos pompes ».

► **Toujours dans ce même souci d'homogénéité** et pour éviter que le groupe ne s'étale sur des kilomètres, les motards les plus rapides devront s'aligner sur le rythme du plus lent. Celui qui conduit la moto la moins puissante, qui possède le moins d'expérience ou qui porte les bagages pour tout le monde viendra donc se mettre en deuxième position derrière l'ouvreur. Ce dernier devra à l'inverse être le plus expérimenté, capable de suivre l'itinéraire, de l'indiquer aux suivants, de surveiller à la fois le trafic, l'environnement et les motos qui le suivent. Il devra également savoir gérer les arrêts du groupe à des endroits suffisamment vastes, sans gêner les autres usagers, sans risquer qu'une des motos se fasse accrocher.

► **En groupe, c'est-à-dire à partir de deux motos, deux principes fondamentaux sont à respecter** en toutes circonstances : garder une visibilité aussi bonne que si vous roulez seul et pouvoir effectuer un freinage brutal sans gêner la



© H-D 2011

moto qui vous suit. La solution consiste à adopter une formation en quinconce avec une distance de sécurité importante entre chaque moto, à moduler selon le type de route empruntée et la vitesse. Le quinconce (chaque moto décalée latéralement par rapport à celle qui la précède) permet à chacun de se déporter en cas d'obstacle (pierre sur la route, trou, zone glissante) sans risquer de collision, tout en dégagant un espace suffisant pour voir loin et s'arrêter en cas de nécessité (chute d'une moto devant). Cette formation adoptée par tous les groupes soucieux de leur sécurité ne peut évidemment se pratiquer que sur des routes suffisamment larges et droites. Sur petite route viruleuse, la file indienne s'impose, avec cette fois des distances de sécurité encore allongées.

► **La règle en matière de groupe impose que personne ne vienne rouler à la hauteur d'un autre motard** : en cas de modification de la trajectoire dans un virage, l'autre moto n'aurait pas de marge de manœuvre.

► **Une autre règle consiste à ne pas doubler**, sauf en cas de nécessité et en prévenant par des appels de phares ou un petit coup de klaxon pour ne pas surprendre le motard qui ne s'attend pas à vous voir près de lui. D'ailleurs, il est souvent utile de convenir de signes de communication, sous forme de gestes, en utilisant les phares ou l'avertisseur sonore.

Selon la charge

Entre la passagère (ou le passager) et vos bagages, votre moto s'alourdit de plusieurs dizaines de kilos, avec d'importantes conséquences sur son comportement : puissance moindre, distances de

freinage plus longues, tendance à sortir large des virages, diminution de la maniabilité.

► **Concernant la puissance et le freinage**, une seule chose à faire : anticiper. Le manque de reprise fait qu'il devient plus difficile de doubler sans être bien lancé. Attention à ne pas garder ses anciens réflexes, notamment si vous possédez une moto légère (hors charge). La largeur nouvelle de votre moto et sa plus faible maniabilité obligent à ne pas doubler aussi fréquemment que seul et sans bagages.

► **Concernant le sous-virage**, des trajectoires plus douces permettent de compenser ce problème. D'une manière générale, entraînez-vous à rouler avec les charges du voyage pour vous approprier un peu ce qui doit être considéré comme une nouvelle monture. Rouler avec des bagages nécessite une adaptation de son mode de conduite. Et pas seulement en raison du nouveau comportement d'une moto alourdie.

► **Il faut également penser à sa bagagerie**. Si vous êtes adeptes des bagages « maison », des sacs arrimés par un filet ou des sangles, vous connaissez les risques : il n'est pas rare de perdre un vêtement ou un objet tombé de la selle. Si vous utilisez une bagagerie dure, vous êtes normalement à l'abri, à condition de respecter les limitations de vitesse indiquées par les constructeurs de bagagerie adaptables pour leurs produits.

► **Enfin, si vous roulez avec un sac à dos**, le problème devient moins la moto que vous-même. Car un sac exerce une pression sur votre dos qui peut devenir douloureuse. Il n'améliore pas non plus votre confort au niveau du fessier, souvent mis à mal sur une moto.

■ SELON LES CONDITIONS

Etat de la chaussée

La sécurité à moto dépend en partie de l'état de la chaussée. Celle-ci varie beaucoup selon la météo ou la qualité du revêtement. En voyage, on ne recherche normalement pas la pluie. Mais quand il pleut en été dans le Midi, les orages sont souvent violents, rendant instantanément la chaussée très glissante et augmentant les risques d'aquaplaning.

► **Si vous devez rouler sur des routes mouillées**, adoptez une conduite sans à-coups, ni en freinage ni en accélération. Privilégiez aussi le sous-régime. Concernant la pression des pneus, inutile de faire un réglage particulier pour la pluie. Soyez prêts et arrêtez-vous si vous ne vous sentez plus en sécurité.

► **Un autre type d'aléa estival : le goudron fondu qui diminue l'adhérence**, notamment au moment du freinage, et fait faire des « virgules » sur l'angle. A la campagne, méfiez-vous aussi des bouses de vaches et la boue aux sorties des prés et des fermes.

► **Comptez sur les engins agricoles** pour laisser une partie de leur récolte sur la chaussée et déposer des paquets de terre qui tombent de leurs gros pneus.

► **En montagne, la route soumise aux rigueurs climatiques** sera souvent dans un état très inégal, surtout après la fonte des neiges. Attention aussi aux pierres laissées par un éboulement et aux nids-de-poule.

► **Les zones urbaines proposent, elles aussi, leur lot de pièges en tout genre.** Les traces d'huile sont plus abondantes dans les ronds-points. Par ailleurs, bien choisir l'endroit où l'on va poser ses roues nécessite aussi de se méfier des marquages au sol. Certains sont dits « antidérapants », mais il y a aussi les autres, extrêmement glissants. Les zébras, flèches et autres bandes blanches sont d'autant plus dangereux que le motard les prend sur l'angle, a fortiori sur chaussée mouillée.

► **Indépendamment du type de zone dans laquelle vous circulez**, la qualité du revêtement varie selon son ancienneté, les travaux éventuels (attention aux fissures et à leur colmatage par des bandes de goudron), mais aussi selon les régions. Le changement de revêtement constitue un gros danger qui teste la capacité d'adaptation. Attention au passage d'un sol « granuleux » à un sol lisse, donc moins adhérent.

Environnement naturel

Le motard en vacances recherche en général les routes pittoresques dans des paysages superbes. Bref, il roule à la campagne, à travers champs et forêts.

► **La traversée d'une forêt peut provoquer des surprises** puisqu'il n'y a pas la visibilité que l'on peut avoir au milieu des champs (méfiance quand même quand les cultures sont hautes). Elle implique donc une vigilance accrue, une vitesse réduite et éventuellement une trajectoire proche de la bande centrale pour avoir un peu plus le temps de réagir.

► **De nombreux animaux vivent dans cet environnement** et n'hésitent pas à surgir d'un côté de la route avant de disparaître de l'autre côté. Même si les collisions sont finalement assez rares, les motards doivent être vigilants. Car l'apparition soudaine d'un animal, même de petite taille, surprend et peut engendrer des réactions dangereuses d'évitement ou de freinage brusque. Il existe des passerelles permettant aux animaux de traverser, mais elles sont cantonnées aux routes à quatre voies et s'avèrent trop peu nombreuses. Méfiez-vous particulièrement de l'aube et du crépuscule car les animaux se déplacent plus à ces périodes-là.

► **Pensez enfin aux insectes** qui, comme vous, aiment le beau temps. Leur compagnie « à bord » peut s'avérer fort désagréable ! Il est donc judicieux de s'en protéger en roulant la visière baissée et blouson fermé. Ces compagnons de route ont leurs régions de prédilection. En Provence par exemple, vous traverserez des champs de lavande qu'apprécient également les abeilles. En Camargue, ce seront les moustiques.

Rouler la nuit

En voyage, il arrive parfois de rouler de nuit, que ce soit par plaisir, en partant avant l'aube pour éviter les bouchons, ou en rentrant plus tard que prévu d'une balade. Pour limiter les risques dans ces conditions, le conseil universel marche encore : réduisez la vitesse. Car même si vos phares ont une intensité et une portée extraordinaires, vous aurez du mal à éviter un obstacle surgissant devant vous.

► **Une visière propre et des optiques bien réglés font partie des premiers impératifs.** Les phares au gaz xénon, plus efficaces car leur lumière bleutée se rapproche de celle du jour, commencent à apparaître sur les motos, mais coûtent encore très cher. Il n'y a pas de solution miracle : rouler la nuit demande une concentration importante, donc fatigante. N'en abusez pas.

Un ryad à Marrakech, un ryokan à Kyoto...

Les bonnes adresses du bout de la rue au bout du monde... www.petitfute.com

Trouver ses compagnons de route

■ LES MOTO-CLUBS DE TOURISME

Selon vos goûts, vous pouvez rejoindre deux types de moto-clubs (MC). Si votre passion pour votre moto et surtout sa marque est exclusive, vous avez la possibilité de rouler avec des motards qui possèdent la même marque ou le même modèle que vous. Sinon, contactez un MC généraliste dans votre région. De la sortie dominicale à la virée organisée vers une « concentre », on peut rouler entre passionnés à tous les rythmes et dans toutes les régions de France !

Les clubs généralistes

Pour se faire des copains qui partagent la même passion de la route, le plus simple consiste à rejoindre l'un des nombreux moto-clubs de tourisme. Il y en a des centaines partout en France. Les moto-clubs étaient affiliés à l'origine à la Fédération Française de Motocyclisme (FFM). Mais des clubs de plus en plus nombreux se créent en dehors du giron de la FFM. Parmi tous ces MC, on trouve facilement celui qui correspond à ses envies, sa façon de rouler et son état d'esprit. Certains apprécient des balades paisibles, en prenant le temps de découvrir les paysages rencontrés, d'autres préfèrent des virées un peu moins tranquilles. Les sorties ne constituent souvent qu'une partie, plus ou moins importante, de l'activité des clubs. Après avoir roulé ensemble, les membres se retrouvent autour d'un verre ou d'un bon repas. En général, les non-adhérents peuvent se joindre ponctuellement à leurs balades moyennant une somme modique si nécessaire.

Les clubs thématiques

À côté des clubs « généralistes », il existe de nombreux clubs thématiques qui rassemblent de véritables passionnés pour une monture ou une marque fétiche. Ces clubs ont pour but de mettre en commun des conseils techniques et des connaissances et, bien entendu, d'organiser des sorties. Malgré leur attachement à un modèle considéré, les adhérents d'un club sont rarement ségrégationnistes vis-à-vis des autres heureux motards...

CLUB FJR FRANCE

www.clubFJR1300france.fr

Le Club FJR 1300 France est une association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901. Par le biais de son site Internet, il réunit des motards, ou des sympathisants, adeptes de la Yamaha FJR 1300, la routière reine actuelle de la marque au trident. Conseils, mécanique, description de balades et rendez-vous à venir. Un site très convivial. Les adhérents peuvent également profiter d'avantages matériels ou financiers auprès des partenaires du club.

PAN EUROPEAN CLUB DE FRANCE

www.paneuroclub.fr

Créé le 10 novembre 2002, sous forme d'association régie par la loi 1901, son but est de regrouper, au niveau national, les possesseurs de Pan-European ST1100 et ST1300, afin qu'ils partagent ensemble leur passion pour cette moto mythique. La principale activité de ce site : les sorties !

RIDERS ASSOCIATION OF TRIUMPH (R.A.T)

www.triumph.co.uk

Le Riders Association of Triumph est le seul club officiel reconnu par le constructeur. À l'occasion de rassemblements ponctuels en France, des sections du R.A.T. préparent des road-books pour les amateurs. Le RAT France organise des voyages plus lointains (Maroc, Cap-Nord...), la vingtaine de sections françaises des balades d'un week-end et autres activités autonomes.

H.O.G. FRANCE

Europarc, 19, rue Eugène-Dupuis, CRÉTEIL

www.harley-davidson.com

Les propriétaires passionnés de Harley-Davidson (Harley Owners Group ou H.O.G.), marque reine des customs, se regroupent en « chapters » (sections) nationaux et régionaux. Ils organisent des rallyes touristiques et autres concentrations en France et en Europe, mais aussi aux « States ».

CLUB KAWA TEAM GAAAZ

68, rue de Tolbiac (13^e), PARIS

www.teamgaaaz.com

Le nom du club rappelle l'image sportive de la marque Kawasaki. Les fans de « Kawa » se rassemblent lors de sorties et concentrations ou à l'occasion de grands événements.

FEDERATION DES GOLDWING CLUBS**DE FRANCE****34, avenue des Champs-Élysées (8^e)****PARIS****www.fgwcf.org**

Les passionnés de cette « aile dorée » ont leur fédération depuis 1978. Avec une monture faite pour le (très) grand tourisme, ils font naturellement de nombreuses sorties via les 15 clubs régionaux autonomes, ainsi que des voyages dans des pays frontaliers.

BMW MOTO CLUB FRANCE**Tour de l'Horloge****4, place Louis-Armand (12^e)****PARIS**☎ **06 13 49 33 33****www.bmwmcfr.com****president@bmwmcfr.com**

Le club organise fréquemment des balades en France comme à l'étranger, inspiré par la tradition GT de la marque. Un challenge pour récompenser les plus gros rouleurs a également été mis en place.

■ LES FORUMS

Pour rencontrer des compagnons de route qui vous ressemblent, rien de tel que les forums sur Internet. Les échanges permettent de créer une atmosphère conviviale avant le voyage et aussi de trouver les conseils et informations touristiques de motards qui vous ont précédés. Cet outil vous offre également la possibilité de trouver des comités d'accueil bienveillants partout en France car il est fréquent que des soirées ou balades soient organisées en l'honneur du passage d'un membre dans une région qu'il ne connaît pas. Bien que quelques sites soient uniquement dédiés aux forum motos,

la plupart de ceux que nous vous conseillons sont sur des sites motos professionnels, accessibles via le menu.

Les sites avec forum

► **www.emoto.com**

Ce site présente de manière pratique toute l'actualité du monde moto, et un forum très dynamique, le tout organisé par thématiques. Ainsi les amateurs de route se retrouvent sur leur propre forum, tout comme les passionnés de side-car, de stunt, d'enduro, et d'autres disciplines, peuvent converser dans leur espace dédié. Les propositions de balades se trouvent sur le forum route. Vous pouvez trouver des motards de votre région dans la rubrique « membres ». Le tri par centres d'intérêt permet de localiser aisément les adeptes de tourisme.

► **www.freebiker.net**

Tout ce qui touche au custom est sur ce site. Sur le forum, une section « rassemblement, balades et événements motos » annonce, comme son nom l'indique, de nombreuses virées. Les concentrations chères aux bikers, comme le rassemblement géant de Sturgis aux États-Unis, sont toutes répertoriées.

► **www.lerepairedesmotards.com**

Le site « communautaire » ! On trouve dans ce repaire une rubrique « Rencontres et Sorties ». Des motards cherchent des sorties et d'autres en proposent. Pour trouver des compagnons de route près de chez soi ou un peu plus loin. A noter une rubrique « carnet de route » dans laquelle vous pouvez rechercher de courtes balades et de longs voyages, par département ou pays, et par date, et quelques road-books.

► **www.moto-station.com**

Les forums de cet excellent site permettent de trouver des sorties d'un week-end ou une balade dominicale. La partie « Rencontres » du forum est



divisée en trois sous-rubriques : un espace pour les motards de la région parisienne, un autre pour ceux de province et un dernier pour les DOM-TOM et l'étranger. On trouve dans le forum « Vos histoires » une rubrique dédiée aux comptes rendus de balades, et une autre rubrique où chacun peut faire partager aux autres ses plus belles routes.

Les forums spécialisés

► www.forum-moto.com

Ce forum comprend sept rubriques dont « Motard au quotidien » et « Le Troquet » pour échanger entre motards. Vous trouverez des informations sur des sorties et balades, surtout dans la rubrique intitulée « La Horde sauvage », avec des idées et propositions de virées dans la partie « Balades ». Que ce soit pour demander des conseils sur un itinéraire ou pour rechercher des amateurs de balades pour le week-end partout en France, ce forum est un bon outil pour tout motard voyageur.

► <http://voyageforum.com>

Sur les pages de cet hébergeur de forums dédié au voyage sous toutes ses formes (avec une section pour la moto), vous trouverez une multitude de témoignages et de conseils pour vos prochaines virées, spécialement les plus lointaines. Le site offre la possibilité de passer des annonces sur tous types de sujets et l'entraide est de règle entre les membres

■ L'ORGANISATION DE BALADES

La déclaration en Préfecture

Une fois que le moto-club s'est constitué en association, les démarches auprès des pouvoirs publics ne sont pas terminées. En effet, à partir de 20 participants, le président du club doit théoriquement faire une déclaration écrite à la préfecture de chaque département concerné pour l'informer. Une autorisation est nécessaire uniquement pour les compétitions avec classement. Pour une simple déclaration, indiquez dans le courrier, au moins un mois à l'avance, les dates, parcours et nombre de participants approximatifs. La préfecture informera alors les autorités concernées, comme les sous-préfectures, les communes, la DDE et les pompiers. Vous recevez ensuite un récépissé établissant votre demande.

L'assurance club

De nombreux moto-clubs, et pas seulement les « pirates » (non affiliés à la FFM), ne se préoccupent pas de cette question. Pourtant, un moto-club, association loi 1901, est tenu d'être assuré, même s'il n'y a pas de sanctions prévues en cas de non-assurance. Si le groupe en balade provoque



© H-D 2011

un accident, la responsabilité du président du club peut être invoquée. Une assurance permet donc de couvrir sa responsabilité civile et de fournir éventuellement une assistance légale.

► **L'assurance couvre généralement les dommages corporels** des adhérents et des bénévoles, ainsi que les locaux et les biens du club. Les compagnies d'assurance, pour ce genre de couverture peu commun, reclasseront souvent la demande des moto-clubs selon leur propre classification (exemple : « activité sportive avec utilisation de véhicule à moteur »). Les tarifs dépendent surtout du nombre de personnes à assurer, donc de la taille du MC.

► **L'assurance du moto-club ne remplace pas l'assurance personnelle** de chacun des participants. D'ailleurs, la couverture n'englobe pas forcément les motos elles-mêmes. A noter que l'une des exclusions habituelles des assurances individuelles est l'usage de la moto pour une compétition.

► **Vérifiez bien que vous êtes protégé en cas de rallye touristique.** Le mot « rallye » prêtant à confusion, il faut préciser qu'il n'y a pas de notion de vitesse induite.

► **Attention aux assurances qui demandent que les motards du groupe soient identifiés.** Cela exclut de fait les non-adhérents et interdit le prêt de moto.

S'informer

■ LES ASSOCIATIONS NATIONALES

Voici quelques unes des principales associations nationales.

FFMC - FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

35 bis, rue des Messiers – MONTREUIL

☎ 01 48 18 03 20

www.ffmc.asso.fr

Regroupant des motards et autres usagers de deux et trois roues depuis 1980, la FFMC a pour but de promouvoir la pratique de la moto de route en insistant sur la sécurité. Fonctionnant comme un groupe de pression, elle utilise différents moyens d'action pour se faire entendre : manifestations, pétitions, actions ponctuelles, mais aussi travail en amont auprès des autorités. Outre leurs actions traditionnelles de défense des motards, les 80 antennes locales organisent souvent des sorties touristiques et des rencontres, à la manière des moto-clubs.

ASSOCIATION CLUB 14 Immeuble Challenge 92 87, avenue Arago NANTERRE

☎ 01 55 69 61 00

www.club14.com

Connue pour être intimement liée avec l'assurance AXA depuis plus de 20 ans, l'association Club 14, fondée par des motards, est avant tout un moto-club (association loi 1901). Ce club organise un grand rallye touristique annuel, lors du week-end de l'Ascension, pour découvrir chaque fois une région différente. En 2011, pour la 27^e édition, le rallye Club 14 se tiendra dans la région Languedoc-Roussillon.

CASIM (CHAÎNE D'AMITIE POUR LA SECURITE ET L'INFORMATION DES MOTARDS)

16, rue de l'Épine – NANTES

☎ 06 75 42 78 61

<http://casimfrance.free.fr>

casimfrance@free.fr

Les objectifs de la CASIM sont de former et d'aider d'autres motards à apprendre, entre eux, la sécurité.

Créée le 3 mai 1981 à Sainte Luce-sur-Loire, près de Nantes, la CASIM est régie par la loi 1901 sur les associations. Sous la direction de la Fédération CASIM-Ouest de Loire Atlantique, plusieurs Associations ont été créées dans d'autres départements. On trouve à ce jour les CASIM 44 (Loire Atlantique), CASIM 49 (Maine et Loire),

CASIM 85 (Vendée), CASIM 22 (Côtes d'Armor) et la CASIM 29 (Finistère). La création de la CASIM 56 (Morbihan) est actuellement à l'étude.

Chaque association départementale est autonome dans son fonctionnement (budget, recherches de subventions, choix de Partenaires, actions sur le terrain...) mais se doit de poursuivre les objectifs fixés par la CASIM. Chacune a mis en place des stages de perfectionnement moto (CPM). Ces séances sont encadrés par des bénévoles compétents, tels que professionnels de la conduite (Directeurs et Moniteurs de moto écoles), pilotes, membres adhérents ayant passé avec succès les examens prévus, ainsi que par des policiers et des gendarmes motocyclistes appartenant aux Brigades motorisées des départements concernés. En dehors de ses activités de formation, la CASIM propose également des sorties, balades et rallies.

Autre adresse : 5, rue du Verger à 49070 Beaucouze, ainsi que les adresses dans les autres départements (voir site Web)

ASSOCIATION DES MOTARDS DE TOURISME (LA.MO.TO) 74, avenue Parmentier (11^e) – PARIS ☎ 06 09 88 81 29 – 01 49 23 77 00 www.lamoto.org

Avec la forte augmentation de la pratique de la moto de route, la FFM s'est adaptée avec la création en 1996, de l'Association des Motards de Tourisme (LA.MO.TO). La Carte Avantage Moto destinée aux adhérents permet de bénéficier de réductions, souvent symboliques, chez un certain nombre de partenaires des secteurs du tourisme et de la moto. Entre compétition et tourisme, la FFM a mis en place un Championnat de France de Tourisme des Clubs, dont le principe consiste à parcourir le plus de kilomètres sur les quelques épreuves de la saison. La Commission de Tourisme organise aussi pour les individuels, seuls ou en duo, le Trophée de France des Randonneurs, qui fonctionne sur le même principe pour les plus gros rouleurs.

FFM - FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME 74, avenue Parmentier (11^e) PARIS

☎ 01 49 23 77 00

www.ffmoto.org

La FFM, créée en 1913, est la doyenne des organisations moto. Forte de milliers d'adhérents et de nombreux clubs, elle a un champ d'activités très large, des cours de pilotage aux compétitions. Elle en organise dans huit disciplines dont la vitesse, le rallye routier, le moto-cross, l'enduro ou le trial.

A côté de son orientation sportive, la Fédération Française de Motocyclisme développe une activité « tourisme » : l'Association des Motards de Tourisme (LA.MO.TO)

**AFDM (ASSOCIATION
POUR LA FORMATION DES MOTARDS)**

**Z.A. du Rieucoulon
90, rue Pierre-et-Marie-Curie
SAINT-JEAN-DE-VÉDAS
☎ 04 67 69 29 01
Fax : 04 67 04 48 04
<http://afdm.free.fr>
coordination@afdm.org**

L'AFDM est une association loi 1901 issue de la Fédération Française des Motards en Colère (FFMC) durant les années 80. Structure de prévention et de formation à la conduite deux-roues de la FFMC, elle est aussi intervenante auprès de l'Assurance Mutuelle Des Motards (AMDM) pour tout ce qui concerne la sécurité des deux-roues motorisés. Depuis de nombreuses années, l'AFDM participe à la rédaction de différents sujets traités dans Moto Magazine, et collabore étroitement avec La Mutuelle Des Motards sur la mise en place de mesures incitatives liées à des initiatives de prévention et de sécurité.

Outre l'adresse nationale à Saint-Jean de Védas, l'ADFM est présente également à Paris, Tours, Bordeaux, Montpellier, Nancy.

Autre adresse : Voir les adresses régionales sur le site Internet

■ LES AGENCES SPÉCIALISÉES

Pour les grands voyages, de nombreuses agences peuvent vous aider. Souvent spécialisées dans une région ou un pays, elles ont des produits qui ne se limitent pas toujours à la moto (motoneige, quad). Partir avec une agence titulaire d'une licence de voyage, c'est avoir la garantie d'une bonne couverture en cas de problème.

MOTOTOUR

**4, rue Louis-Mondaut – CENON
☎ 05 57 54 44 55
www.mototour.eu.com
info@mototour.eu.com**

Travel Tour, agence spécialisée dans les voyages thématiques a donné le jour à Mototour, un spécialiste des balades à moto. Son concept allie visites et détente dans une ambiance conviviale. Mototour propose des séjours individuels ou en groupe, organisés ou sur mesure, répondant ainsi aux désirs de chacun. La formule est simple : un tarif unique quelque soit la destination. Parmi ses petits « plus » : pension complète, cuisine du terroir et soirées animées.

ITINERAIRES EVASION

**61, avenue de la République – EYBENS
☎ 04 76 01 08 19
www.itineraires-evasion.fr
contact@itineraires-evasion.fr**

Si, pour vous, voyager en moto c'est échanger avec d'autres motards et partager le plaisir de rouler ensemble, Itinéraires évasion est fait pour vous. Accompagné d'un couple passionné de moto et de voyages, vous allez vivre des moments intenses sans vous préoccuper de l'organisation du voyage... une autre façon de penser le voyage en moto.

UNICORN ADVENTURES

**281, avenue Argelas – SAINT-RAPHAËL
☎ 06 82 15 43 22 ☎ +33 952 770 380
www.unicornadventures.com
bookingdpt@unicornadventures.com**

Bien que d'origine britannique, Unicorn possède un bureau à Saint-Raphaël. Des circuits week-end sont proposés sur la côte d'Azur, ainsi que des périples plus longs dénommée Côte méditerranéenne (8 jours), Provence et Camargue (4 jours) et Cols alpins (4 jours)... tous en motos BMW. Deux formules sont proposées : la formule premium comprenant l'hébergement en hôtels 4 et 5 étoiles, l'assurance, l'équipement, la gestion des bagages, le carburant et un guide pour 6 à 8 motos... et la formule medium s'effectuant en hôtels 3 étoiles, avec un guide quelque soit la taille du groupe, carburant non inclus.

WEST EURO BIKES

**2, rue du Général-de-Gaulle – SAVENAY
☎ 02 28 03 15 04
www.westeurobikes.com
contact@westeurobikes.com**

Cette agence propose des circuits, accompagnés ou non, avec location possible de moto sur place. Parmi ses différentes offres, un circuit de 13 jours sur la Côte d'Azur, qui vous emmène de Nice à Avignon en longeant la côte pour revenir par l'intérieur des terres. Soit un peu plus de 2700 km.

WEST FOREVER

**4, impasse Joffre – Z.A de Holtzheim
WOLFISHEIM ☎ 03 88 68 89 00
Fax : 03 88 68 68 55 – www.westforever.com
jennifer@westforever.fr**

Spécialiste du voyage en Harley-Davidson, West Forever sait quitter les grands espaces de l'Ouest américain où il s'est spécialisé pour nous faire profiter de son expérience dans l'hexagone. Parmi les différents circuits proposés en France, deux nous entraînent dans le sud-est.

Sur la Route de Grimaud

Au départ de Paris, par les châteaux de la Loire, l'Auvergne, l'Ardèche, la Provence, une balade épicurienne pour aboutir à Grimaud où se tient chaque année le rallye européen du H.O.G. (club officiel Harley-Davidson) pour finir le périple en feu d'artifice. 8 jours de moto / 8 nuits

Mon V-Twin en Provence

Une déambulation motarde en pays de Provence. Rendez-vous à Saint-Raphaël pour 6 jours de balade, de la côte d'Azur vers la Camargue puis vers les villes d'Arles, Avignon, Digne, Saint-Paul de Vence. 6 jours de moto/7 nuits

LES MÉDIAS

La presse spécialisée

La presse magazine propose une multitude d'informations liées de près ou de loin (souvent de loin) au voyage à moto. On retrouve dans la plupart des titres des agendas qui répertorient les différentes manifestations, rassemblements et randonnées organisés par les moto-clubs. De quoi trouver de bonnes occasions de virées à moto.

GENERATION MOTO

Reportages complets, comparatifs de motos et équipement du motard, le magazine fait la part belle aux photos et aux informations. Des marques qui se remarquent, c'est forcément dans Génération Moto. Il suffit de feuilleter pour trouver l'exclu et faire votre choix en matière de deux-roues, de casque ou simplement de look. L'esprit motard est bien là.

WILD MOTORCYCLES

www.wild-motorcycles.com

Ce mensuel n'est pas à mettre entre toutes les mains : conçu par des passionnés d'Harley Davidson, il s'adresse avant tout aux fans du genre. Ces bécanes à l'esthétique si particulière ont fait le tour du monde, le magazine suit leur route en Europe et au-delà. Le magazine Wild Motorcycle est aussi dédié à la Kulture Kustom. Avis aux amateurs !

ROAD TRIP MAGAZINE

Centre Viaduc

65, boulevard Côte-Blatin

CLERMONT-FERRAND

www.roadtripmag.fr

Le premier numéro de ce magazine de tourisme à moto est sorti en kiosque à la fin de l'été 2010. Tous les deux mois, l'équipe de Road Trip invite ses lecteurs à l'évasion avec des reportages sur des destinations en France et à l'étranger. Le contenu permet de voyager au propre et au figuré, et les illustrations sont d'excellente qualité.

MOTO REVUE

Espace Clichy

12, rue Mozart

CLICHY

www.motorevue.com

Ce magazine paraît désormais tous les 15 jours et joue la carte du Web. Les nouvelles machines sont passées au crible, régulièrement testées et

opposées à leurs principales concurrentes. Le sport moto, national et international, est largement abordé dans ce magazine dont le nom est d'ailleurs fréquemment associé à des événements sportifs en France. De nombreuses pages sont enfin consacrées aux dossiers « conso » et aux conseils techniques.

MOTO JOURNAL

12, rue Rouget-de-Lisle

ISSY-LES-MOULINEAUX

www.motojournal.com

En kiosque tous les jeudis, l'incontournable hebdomadaire des éditions Motor Presse aborde toute l'actualité du monde moto, avec essais et comparatifs. On trouve notamment dans la partie « Roadbook » le calendrier des clubs de tourisme et des manifestations sportives, ainsi qu'une rubrique riche en petites annonces. Les inconditionnels de la moto apprécieront la diversité des sujets traités et les nombreuses informations pratiques, tels que les rendez-vous moto à la télévision, suffisamment rares pour être appréciés.

MOTO MAGAZINE

35, rue des Messiers

MONTREUIL

www.motomag.com

Essais, comparatifs et dossiers « consomoteur » complets sont à l'honneur. Précisons que ce mensuel n'est pas neutre dans ses prises de position car affilié à la FFMC. Son site Web regorge d'informations touristiques. Chaque année, un hors-série Tourisme propose de belles escapades à moto partout en France.

LE JOURNAL DES MOTARDS

BP 28

PUGET-SUR-ARGENS

www.journaldesmotards.com

Ce modeste bimestriel a la particularité d'être fait en grande partie par ses lecteurs motards (et non par des journalistes). Il recense les bars, restaurants et hôtels « relais motards » (également accessible sur son site Web). Ce journal est à l'origine de l'association « Les Chevaliers de la route », des motards qui se proposent d'assister tout autre « chevalier » qui solliciterait son aide dans sa région.

À la télévision

Pour les passionnés qui aiment suivre les plus illustres courses de moto sur le petit écran, nous avons la preuve que la moto n'est pas encore totalement bannie du paysage audiovisuel.

AB MOTEURS

www.abmoteurs.fr

Cette chaîne vous permet de suivre l'actualité du monde de la moto et de suivre les compétitions deux-roues à travers le monde, notamment avec

le magazine Fim Moto Show. Documentaires et magazines sportifs se succèdent pour le plus grand plaisir des motards et de tous les passionnés en mal de mécanique ou de sensations fortes.

EUROSPORT

www.eurosport.fr

Cette chaîne retransmet entre autres le Championnat du monde de vitesse.

Enfin, les émissions hebdomadaires Turbo sur M6 (samedi soir et dimanche matin) et Auto-Moto sur TF1 (dimanche matin) consacrent de temps en temps un sujet à la moto.

MOTORS TV

www.motorsTV.com

Un certain nombre de rendez-vous du sport motocycliste passe par cette chaîne, entièrement consacrée aux sports mécaniques. Le magazine Wheelies traite de l'actualité sportive du monde moto. Les principaux championnats y sont abordés, et particulièrement l'Open de vitesse, le championnat d'enduro et le X-Country qui rassemble les pilotes de cross et d'enduro. L'émission Party Cycle, quant à elle, est plus proche du motard de tous les jours. Elle se consacre aux nouveautés dans la production moto, de quoi choisir la machine qui vous permettra de découvrir les plus belles contrées de France !

Les sites Internet

Les sites d'info professionnels

Plusieurs sites intéressants ont déjà été indiqués dans les chapitres « les forums », « les motos-clubs » et « la presse spécialisée ». En voici quelques uns complémentaires.

▶ **www.motoservices.com**

Extrêmement bien conçu et facile à consulter. Pas de comptes rendus de voyages, mais des renseignements pratiques dans tous les domaines et une mine d'informations pour le motard. On a vraiment un petit faible pour ce site là...

▶ **www.motoplanete.com**

Permet de suivre l'actualité moto et de comparer très facilement les modèles du marché, notamment grâce à un excellent classement par marque, des articles très détaillés et des liens judicieux proposés entre fiches.

▶ **http : //annuaire.moto-sites.net**

Vous cherchez des sites motos supplémentaires ou bien l'un deux en particulier ? Ce portail du Web moto met à votre disposition l'annuaire des meilleurs sites francophones.

▶ **www.moto-net.com**

Un site où l'on trouve de tout et tout à la fois. Si la présentation générale fait un peu fouillis de prime abord, on s'y retrouve néanmoins rapidement.

▶ **www.moto-deal.com**

Offre un service gratuit d'achat-vente pour les particuliers et les professionnels.

▶ **www.lacentrale.fr/moto-occasion.php**

A consulter dans sa partie moto pour sa cotation argus complète, actualisée en temps réel, très facile d'accès... et gratuite.

Les sites web personnels

Voici une sélection de sites pour choisir vos destinations et road-books, voire rêver un peu au récit des aventures d'autres motards routards.

▶ **http : //jean.gallot.free.fr/voyages.htm**

Jean Gallot nous raconte sans prétention ses nombreuses balades en France. De 1998 à 2011, il n'a pas raté une seule occasion de sortir sa Pan European, avec une bonne centaine de parcours décrits et illustrés avec simplicité et bonne humeur.

▶ **www.marcarine.be**

Un couple de motards belges, qui se définit comme « juste des touristes à moto », raconte ses échappées, ses balades, avec force conseils d'équipement et surtout des road-books en format électronique convertissables pour GPS, proposés par les auteurs du site et des internautes.

▶ **www.moto-vadrouilles.com**

Ce site très esthétique d'un motard GT se consacre, comme son nom l'indique, au voyage à moto. Il contient ses conseils pratiques, ses trucs, mais également des road-books à télécharger pour une utilisation GPS. Chacun est libre de soumettre ses propres balades pour alimenter le site. Les road-books sont accompagnés de cartes. Par ailleurs, le webmestre a développé un modèle de road-book sur Excel et en fait profiter tout le monde.

▶ **http : //perso.orange.fr/french.roads**

Un motard alpin amoureux de sa région raconte ses « balades moto en France », avec beaucoup d'humour, mais aussi de sens pratique (avec la bonne idée d'indiquer les chambres d'hôtes et gîtes d'étape).

▶ **http : //perso.orange.fr/pierre.scherrer**

Grand cyber-motard devant l'Éternel, Pierre Scherrer présente ses balades en France et ses voyages à l'étranger réalisés depuis 1998. Une somme de bons plans et de longs récits, rédigés d'une plume alerte, avec en bonus les road-books au format GPS Garmin.

▶ **www.webazar.org**

Des centaines de road-books partout en France, mais aussi dans plusieurs pays d'Europe, avec un répertoire de bonnes adresses. Les cartes et road-books des motards voyageurs ne sont pas toujours détaillés, mais certains sont à télécharger en PDF ou pour les logiciels de GPS.

Se perfectionner

LE PILOTAGE SUR CIRCUIT

Il existe 30 circuits de vitesse en France. Une partie d'entre eux est toutefois fermée au public, interdite aux motos ou ne leur laissant que quelques journées par an. Nous vous proposons une sélection de 15 circuits français fondée sur l'accessibilité à tous les motards.

► **Certaines de ces pistes sont publiques et gratuites, la plupart payantes**, avec des tarifs et des conditions d'accès extrêmement variables d'un endroit à l'autre. Certains circuits n'ouvrent leurs portes qu'à des groupes organisés, mais laissent la possibilité de se joindre à ces clubs sans en être adhérent. Dans tous les cas, il est exclu de se présenter sur la piste sans s'être renseigné au préalable sur les dates et horaires d'ouverture, variables en fonction de la saison, des conditions météo et de la disponibilité de la piste.

► **De nombreux circuits demandent également une pré-inscription** afin de pouvoir organiser les groupes de roulage.

► **L'objectif de rouler sur circuit consiste à perfectionner sa conduite**, donc à pousser au maximum ses propres compétences et les capacités de sa machine. Cet exercice se solde fréquemment par une chute. Il est donc logique et vivement recommandé de porter une tenue parfaitement protectrice. Dans les faits, presque tous les circuits imposent ou recommandent la combinaison de cuir avec protection dorsale, intégrale ou en deux pièces (blouson et pantalon raccordés par une fermeture éclair), ainsi bien sûr que le port du casque, de bottes et de gants.

► **Concernant la moto, il est conseillé de la préparer** en vue d'une éventuelle chute en ôtant les rétroviseurs et tout accessoire susceptible de se briser en cas de glissement. Les phares étant inutiles, leurs optiques pourront être recouvertes d'adhésif protecteur. Pour des raisons évidentes de maniabilité et d'aérodynamisme, les éventuels top-case et sacoche réservoir seront enlevés. La plupart des circuits acceptent les motos de route homologuées avec permis de conduire A, carte grise et attestation d'assurance.

► **En fonction des écoles, des circuits et des stages**, il est possible ou non de louer tout le matériel nécessaire, depuis la moto jusqu'à la combinaison intégrale en cuir. Une licence FFM est parfois exigée pour une question d'assurance. Dans ce cas, la version « Entraînement » suffit.

► **Il est également possible de découvrir les principaux circuits homologués par la FFM** (Fédération française de motocyclisme) lors de journées portes ouvertes organisées chaque année. Se renseigner directement auprès du circuit le plus proche de chez vous.

► **Si vous souhaitez vous perfectionner dans le pilotage de votre moto de sport sur une piste de vitesse** (et non à la conduite sur route), la quasi-totalité des circuits français propose des stages de pilotage, animés par d'anciens pilotes professionnels.

Quinze circuits où s'entraîner

PYRÉNÉES-ATLANTIQUES (64)

CIRCUIT DE PAU-ARNOS

ARNOS ☎ 05 59 77 11 36

www.circuit-pau-arnos.com

info@circuit-pau-arnos.com

Circuit privé de 3 030 m de longueur et de 9 à 12 m de largeur. A 25 km au nord-ouest de Pau. Des essais libres ont lieu en fonction de la disponibilité de la piste, mais il faut obligatoirement passer par le moto-club du circuit (10 € d'adhésion annuelle). La location de la piste coûte ensuite 85 € la journée ou 55 € la demi-journée (de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30), avec la possibilité d'abonnement pour dix demi-journées. Licence FFM ou assurance personnelle obligatoires. Equipements de compétition homologués obligatoires avec échappement d'origine ou inférieur à 100 dB.

AISNE (02) – CIRCUIT DE FOLEMBRAY

Rue des Hautes-Avesnes – FOLEMBRAY

☎ 01 60 27 99 74

www.circuit-de-folembray.com

sylvie.godignon.cpsra@wanadoo.fr

Circuit privé de 2 050 m de longueur et de 9,20 m de largeur. Situé à 120 km de Paris comme de Lille, à 15 min au nord de Soissons, le circuit de Folembray développe plus de 2 km sur une largeur constante de 9,20 m. Longue ligne droite, courbes rapides, épingle, pif paf... en font un circuit technique et varié. La piste est accessible aux motards tous les jours à condition qu'elle ne soit pas déjà louée : il est donc impératif de contacter l'organisation pour se renseigner sur la disponibilité du circuit. La location du circuit se pratique pour la journée ou la demi-journée (de 9h à 17h30). L'équipement cuir intégral (blouson, pantalon, gants, bottes) est obligatoire, mais pas la combinaison qui reste toutefois recommandée. Tous les véhicules qui empruntent la piste doivent être équipés d'un silencieux limité à 85 dB/90 dB. Pièces à fournir : permis de conduire, carte grise et attestation d'assurance.



Multistrada 1200

Invitation au voyage

La Multistrada 1200 est la moto de vos rêves: 4 motos en 1. Une sportive, une grande voyageuse, une moto de ville et une moto capable d'affronter tous les terrains sont disponibles en un seul clic.
Famille Multistrada à partir de 14 990euros TTC, tarif public clé en main conseillé au 1er janvier 2011.

Multistrada.ducati.com



Official Sponsor



Developed with



Powered by



PUY-DE-DÔME (63) - CIRCUIT D'ISSOIRE**Z.I. de Lavaur – ISSOIRE**

☎ 04 73 55 56 56 – 04 73 55 56 50

www.ceerta.com

ceerta@ceerta.com

Circuit privé de 2 474 m de longueur et de 9 m de largeur. A 30 km au sud de Clermont-Ferrand, le circuit d'Issoire, géré par le Centre Européen d'Essais et de Recherche en Technique Automobile, est ouvert aux entraînements libres au moins deux après-midi par semaine d'avril à novembre. Sur présentation d'une licence FFM ou de votre permis et attestation d'assurance, et moyennant 50 € (matinée) à 70 € (après-midi) par moto, vous pourrez rouler par groupe de 35 motos le lundi, jeudi et vendredi. Les tarifs sont plus élevés le week-end. Il est nécessaire de réserver par téléphone au moins deux semaines à l'avance après avoir vérifié les dates sur le site Web. Tenue de protection obligatoire, cuir ou cordura, combinaison ou blouson-pantalon. La moto doit être équipée de sa ligne d'échappement d'origine ou homologuée.

INDRE (36) – CIRCUIT DE LA CHÂTRE**LA CHÂTRE**

☎ 02 54 48 33 64

www.circuitdelachatre

aubrun.sassier@wanadoo.fr

Circuit public de 1 100 m et de 11 à 12 m de largeur. Au nord-est de La Châtre, ce petit circuit, peu rapide mais très technique, ne sera peut-être plus ouvert aux motos en 2011 (décision en avril 2011). Jusqu'ici, les entraînements libres avaient lieu le troisième mercredi de chaque mois, de 9h à 12h et de 14h à 18h, au prix tout à fait abordable de 55 € par moto pour la journée. L'organisation demande le permis et l'attestation d'assurance (ou licence FFM) et accepte les tenues cuir et cordura, une ou deux pièces. La moto doit être équipée d'un échappement homologué route. Il est obligatoire de s'inscrire au préalable par téléphone auprès de la présidente de l'association de gestion, Mme Christiane Aubrun, sur son numéro personnel (donc pas toujours joignable).

GARD (30) – CIRCUIT DE NÎMES-LÉDENON**LEDENON**

☎ 04 66 37 11 37

www.ledenon.com

info@ledenon.com

Circuit privé de 3 156 m de longueur et de 9 à 13 m de largeur. L'autodrome de Lédénon, à 15 km de Nîmes, est ouvert aux essais libres de moto un week-end tous les deux mois en moyenne, le samedi et le dimanche, de 9h à 13h et de 14h à 18h. Tarif : 20 € par série de 20 min. Les équipements de compétition homologués sont obligatoires et le niveau sonore de l'échappement ne doit pas dépasser les 95 dB au régime maximal. Les seules pièces exigées étaient soit la licence FFM, soit le permis de conduire.

SARTHE (72) - CIRCUIT BUGATTI**LE MANS**

☎ 02 43 40 24 33

☎ 02 43 40 24 24

www.lemans.org

Circuit privé de 4 180 m de longueur et de 9 à 12 m de largeur. Est-il nécessaire de le présenter ? Le mythique circuit des 24 Heures du Mans reste accessible aux motos, une vingtaine de fois par an (notamment au printemps), de 9h à 12h30 et de 14h à 18h. Chaque moto peut tourner jusque trois fois dans la journée par session de 25 min, à 20 € la session. Les sessions sont réparties par groupe de niveau, mais il faut savoir que les novices sont rares. Les motos de route sont acceptées, mais l'organisation recommande d'enlever les béquilles, les rétroviseurs et de recouvrir les phares de scotch opaque. La licence FFM est obligatoire, ainsi que l'équipement de cuir (mais les combinaisons deux pièces sont acceptées). Pas de limitation du niveau sonore d'échappement. A noter que le circuit Bugatti abrite une des rares école de pilotage moto labellisée asphalte FFM en France.

VIENNE (86)**CIRCUIT DU VAL DE VIENNE****LE VIGEANT**

☎ 05 49 48 86 38

www.circuit-valdevienne.com

info@circuit-valdevienne.fr

Circuit public de 3 757 m de longueur et de 10 m de largeur. Entre Poitiers et Limoges, à quelque 20 km au nord de Confolens, un circuit niché dans la campagne poitevine. Les essais libres ont lieu environ un week-end par mois, soit le samedi et le dimanche hors saison, soit une seule journée quand la piste est moins disponible. Inscription préalable obligatoire, par le site ou par courrier. Chaque moto peut tourner jusque cinq séances de 20 min chacune, au prix de 90 € la journée. Les pilotes sont répartis par groupes sur trois niveaux selon leur temps, les novices étant forcément affectés au groupe des débutants. La licence FFM et les équipements de cuir (combinaison deux pièces acceptée) sont obligatoires. Pas de limite de niveau sonore d'échappement.

NORD (59) – COMPLEXE MOTOCYCLISTE**DE LA MONTAGNE DE FER****146, rue Chanzy – LEZENNES**

☎ 03 20 47 09 40

<http://complexmoto.free.fr>

complexmoto@free.fr

Circuit public de 1 900 m de longueur et de 10 m de largeur. Situé dans la métropole lilloise, le site est géré par l'association régionale du complexe motocycliste (ARCM). Sessions libres de 14h à 17h (fermeture du site à 18h) en semaine, sauf le mercredi, et lors des congés scolaires, et de 10h à 12h et de 14h à 17h le week-end. Lors des



© SAMUEL MASSONNER - FOTOLIA

vacances d'été, seulement le soir de 18h à 19h. Cotisation obligatoire annuelle donnant un accès gratuit et illimité (150 € par an pour les habitants de la région Nord-Pas-de-Calais, 450 € pour les autres). Il est possible de faire une séance d'essai à la journée (50 € pour les régionaux, 100 € pour les extérieurs) avant de s'engager ou non pour l'année. Ouvert au public depuis 1987, le site de Lezennes propose une piste d'éducation routière de 2 km modulable sur 8 anneaux, un circuit cross de 2 km ainsi qu'un circuit cross junior. Le site, qui refuse l'appellation circuit, n'est pas homologué FFM. La combinaison de cuir n'est donc pas obligatoire, mais les gestionnaires du site imposent le port d'une tenue moto complète en cuir ou cordura, avec gants et bottes. Le niveau sonore est par ailleurs limité à 92 dB par moto.

ALLIER (03)
CIRCUIT DE LURCY-LÉVIS
Route de Pouzy – LURCY-LÉVIS
 ☎ 04 70 67 82 29
www.circuit-lurcy-levis.com
circuit.lurcy.levis@wanadoo.fr

Circuit privé de 2 600 m de longueur et de 9-18 m de largeur. A mi-chemin entre Nevers et Montluçon, le circuit de Lurcy-Lévis est ouvert tous les jours de 8h30 à 12h30 et de 14h30 à 18h30, uniquement sur réservation par un club. Il est toutefois possible de contacter le circuit qui vous donnera la liste des clubs ayant réservé la piste. La plupart ne possèdent en effet pas assez d'adhérents et sont ouverts aux motards extérieurs afin de remplir la grille de départ. Le circuit de Lurcy-Lévis est prisé pour sa longue ligne droite de 1500 m et de 18 m de large, unique en Europe, qui permet des dépassements à grande vitesse en sécurité. Equipements de compétition homologués obligatoires.

NIÈVRE (58)
CIRCUIT DE NEVERS MAGNY-COURS
Technopôle – MAGNY-COURS
 ☎ 03 86 21 80 00 – www.magnyf1.com
info@circuitmagnycours.com

A 15 km au sud de Nevers, le site de Magny-Cours comporte deux pistes, toutes deux accessibles aux motos, mais uniquement sur réservation par un club ou une association. La piste dite « Grand Prix » mesure 4 411 m dans son développé maximal avec une largeur de 11 à 18 m. La piste dite « Clubs » fait 2 530 m sur 10 m de large. Pour toutes deux, la combinaison de cuir intégrale est exigée. Il n'existe pour l'instant pas de limite de niveau sonore d'échappement. Il faut s'adresser au circuit pour obtenir le calendrier de disponibilité (en général fixé vers février-mars) et ensuite contacter un des clubs réservataires. Les journées de location par un club moto sont assez fréquentes, la moto représente 45 % de l'activité annuelle totale du circuit. S'adresser à Christelle Vrai, responsable de la billetterie, par courrier électronique sur christelle.vrai@circuitmagnycours.com ou par téléphone au 03 86 21 80 55. Philippe Decharme du service Piste pourra également vous renseigner sur le calendrier par courrier électronique sur [philippe.decharme@circuitmagnycours.com](mailto:decharme@circuitmagnycours.com) ou par téléphone au 03 86 21 80 33.

GIRONDE (33)
CIRCUIT DE BORDEAUX-MÉRIGNAC
Rue Marcel-Issatier, MÉRIGNAC
 ☎ 05 56 34 21 63
www.circuit-bordeaux-merignac.com

Circuit privé de 1 760 m de longueur et de 12 m de largeur. Aux portes de Bordeaux, dans un cadre boisé à proximité de l'aéroport de Mérignac, le circuit se trouve à 2 km de la première sortie Mérignac (sortie 10) sur l'autoroute. Centre d'entraînement auto et moto, Piste SR (Pôle industriel, scientifique, technologique, éducatif de Sécurité routière).



En souscrivant une carte d'abonnement, il est possible de rouler sur la piste lors des journées réservées, soit deux à trois jours par mois (calendrier disponible à l'avance sur le site Web, pré-inscription obligatoire par e-mail ou téléphone). L'organisation n'exige pas la combinaison de cuir, mais recommande une tenue de protection complète. Les motos doivent obligatoirement émettre moins de 95 dB.

TERS (32) – CIRCUIT PAUL ARMAGNAC

Route Caupenne – NOGARO

☎ 05 62 09 02 49

www.circuit-nogaro.com

circuit-nogaro@circuit-nogaro.com

Circuit privé de 3 636 m de longueur et de 12 m de largeur. Entre Mont-de-Marsan et Pau, le circuit de Nogaro est ouvert aux essais libres de moto un week-end par mois minimum, selon disponibilité de la piste. Pré-inscription obligatoire et nécessaire car le circuit n'est souvent accessible qu'une journée par week-end pour les motos (9h-12h et 14h-18h). Si vous n'êtes pas licencié au club de Nogaro, vous payez des droits d'accès à la piste s'élevant à 100 € la journée auxquels il faut rajouter 10 € d'assurance pour les non licenciés FFM. Si vous devenez membre licencié du club (licence prise auprès de la FFM par le biais du moto club) la journée sera à 7 € au lieu de 90 €. Vous bénéficierez également à la gratuité de toutes les manifestations organisées par le club. La licence FFM Entraînement est de 106 € et 57 € d'adhésion soit un total de 163 € pour l'année. Lors de l'inscription, préciser son niveau de pilotage et le type de moto utilisée, l'organisation se charge de répartir les motos par groupe de niveau pour une plus grande sécurité.

PAS-DE-CALAIS (62)

CIRCUIT DE CROIX-EN-TERNOIS

RN39 – SAINT-POL-SUR-TERNOISE

☎ 03 21 03 30 13

www.circuitdecroix.com

info@circuitdecroix.com

Circuit privé de 1 900 m de longueur et de 9 m de largeur. Entre Saint-Pol-sur-Ternoise et Croix-en-Ternois, dans le Pas-de-Calais, l'autodrome est ouvert tous les jours de 9h à 13h et de 14h à 18h (de 13h30 à 17h30 en hiver), mais les entraînements libres pour les motos n'ont lieu qu'un samedi par mois (au minimum), en fonction de la disponibilité de la piste. Tarifs : 90 € la journée, 60 € la demi-journée. Selon l'affluence, la journée est divisée en trois ou quatre sessions de roulage par demi-journée. Chacune dure approximativement 15 min (jusque 20 min en cas de faible affluence). Equipements de compétition homologués obligatoires et niveau sonore d'échappement limité à 100 dB. Attention au virage en aveugle juste après le pont et à la gomme répandue sur les bords de la piste lorsque le circuit est utilisé en alternance avec des voitures !

HAUTE-GARONNE (31) – CIRCUIT CANDIE

Chemin de Lasaudrune – TOULOUSE

☎ 05 61 44 99 47

Refaites et animées en alternance par la mairie de Toulouse et la gendarmerie, les pistes du circuit Candie sont principalement destinées à la prévention routière des écoliers et lycéen en vélo ou en scooter. Néanmoins, une fois la théorie terminée et les bambins repartis, le circuit s'ouvre aux entraînements libres et gratuits, le vendredi de 18h à 1h30, le samedi de 14h à 0h30 et le dimanche de 13h à

20h. Le site comporte trois pistes : une de vitesse, une de motocross et une de trial. Motos supermotard acceptées sur la piste de vitesse. Il faut présenter soit une licence FFM, soit le permis, la carte grise et l'attestation d'assurance pour les motos homologuées route. La combinaison de cuir une ou deux pièces est recommandée, mais les équipements textiles sont acceptés s'ils couvrent l'intégralité du pilote. Pas de limitation de niveau sonore.

SEINE-SAINT-DENIS (93) – CIRCUIT CAROLE
Rue Départementale 40
TREMBLAY-EN-FRANCE

☎ 01 48 63 73 54

www.circuit-carole.com

info@circuit-carole.com

Circuit de 2 055 m de longueur et de 9 m de largeur. Situé près de Paris, jouxtant l'aéroport de Roissy-Charles-De-Gaulle, le circuit Carole, installé sur 18 ha, offre 3 lignes droites et 9 virages. Inaugurée le 1^{er} décembre 1979, la piste a été baptisée du nom de Carole Le Fol, tuée à 18 ans par une moto alors qu'elle assistait à l'un des derniers « runs » sauvages dans les halles de Rungis. Le seul circuit moto d'Ile-de-France a précisément été créé pour mettre fin à ces courses illégales (25 tués en 1977 et 1978) et permettre aux motards de rouler vite et en sécurité, sans risquer la vie des spectateurs. Carole est donc ouvert tous les jours, et gratuit les vendredis, samedis, dimanches et jours fériés après-midi (sauf week-ends de compétition évidement). Accès payant les lundis, mardis, mercredis et jeudis après-midi. Assurance, permis et carte grise obligatoires pour les motos de route, licence FFM pour les machines de course.

■ LA CONDUITE SUR ROUTE

Quelle que soit notre expérience, il est toujours utile de se remettre régulièrement à niveau, de mettre nos compétences à l'épreuve et de vérifier que l'on n'a pas acquis de mauvaises habitudes.

► **Il ne s'agit pas de stages de pilotage sur circuit** (voir pour cela la rubrique « Pilotage sur circuit »), mais d'organismes qui proposent des formations orientées vers une meilleure pratique de la route à travers des exercices, notamment de maîtrise de l'équilibre et du freinage.

► **Il est difficile de trouver des stages gratuits.** Les moins chers, et de loin (entre 0 et 50 € selon les subventions), sont ceux organisés un ou deux jours par an dans le cadre des Plans départementaux d'action de sécurité routière (PDASR). Ils relèvent de la responsabilité de la préfecture et leur contenu varie beaucoup selon les départements. Le calendrier des PDASR sont établis chaque année au mois de février ou mars,

selon les cas. Pour en savoir plus sur ces actions et sur les autres formations disponibles dans votre région, contactez l'antenne locale de la FFMC, si votre département en possède une. Vous pouvez également joindre le coordinateur Sécurité routière ou responsable moto de votre direction départementale de l'Équipement. Leurs coordonnées sont indiquées sur le site Web de la Direction centrale de la sécurité routière.

► **Certaines des actions des PDASR en direction des motards** sont opérées en partenariat avec l'Association pour la formation des motards (AFDM), une antenne de la Mutuelle des motards. Mais l'AFDM organise également elle-même des stages de perfectionnement à la conduite moto dans différentes régions de France, en général sur un circuit, de mars à octobre. Ces stages comprennent deux niveaux et sont accessibles à tous. Les adhérents de la FFMC (donc les assurés à l'AMDM) bénéficient de réductions.

CASIM (CHAÎNE D'AMITIE POUR LA SECURITE ET L'INFORMATION DES MOTARDS)

16, rue de l'Épine – NANTES

☎ 06 75 42 78 61

Voir la rubrique CARNET DU MOTARD /

S'informer / LES ASSOCIATIONS NATIONALES

AFDM (ASSOCIATION POUR LA FORMATION DES MOTARDS)

Z.A. du Rieucoulon

90, rue Pierre-et-Marie-Curie
SAINT-JEAN-DE-VÉDAS

☎ 04 67 69 29 01

Voir la rubrique CARNET DU MOTARD /

S'informer / LES ASSOCIATIONS NATIONALES

TEAM MEDIA

ZAC de Trappes-Elancourt –

Avenue des Frères-Lumière – TRAPPES

☎ 01 34 58 75 09

www.conduitesecurite.fr

contact@team-formation.fr

Il existe enfin des stages de perfectionnement organisés par le Centre de conduite en sécurité BMW, sur le circuit Jean-Pierre Beltoise à Trappes (Yvelines). A la différence des autres formations qui se pratiquent avec votre propre moto et votre équipement, le centre BMW loue à ses stagiaires l'ensemble de l'équipement et une moto (un roadster). Le coût de la formation s'en ressent. Pour les motards non originaires de la région parisienne ou ne bénéficiant pas d'un hébergement sur place, il faudra également compter une ou deux nuits d'hôtel dans un des nombreux établissements proches du circuit. Ces formations comprennent deux volets : un stage de conduite de jour et un autre de conduite de nuit et sur route mouillée, le seul de ce genre en France. L'encadrement est assuré par des moniteurs de l'École des motocyclistes de la police nationale de Sens. Compter un peu plus de 300 € par stage.



LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

SUD-EST A MOTO 2011

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

4.99€

Cliquez ici

Disponible sur

