

 **petit futé**

Les plus belles routes
Itinéraires, bonnes adresses

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

Europe à moto



AB MOTEURS

 **club14**
Quand on aime la moto c'est pour la vie

www.petitfute.com

LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

EUROPE A MOTO 2013

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

9.49€

Cliquer ici

Disponible sur



L'Europe à moto !

EDITION

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

Directeur éditorial : Stéphan SZEREMETA

Rédaction : François TOURNIE, Grégoire DECONIHOUT, Jeff BUCHE, Perrine GALAZKA

PUBLICITE / COMMUNICATION

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

Relation Gestion Clientèle : Nathalie GONCALVES et Vimla BHADYE

Responsable Régie Nationale : Aurélien MILTENBERGER

Responsable Nationale : Caroline GENTELET, Perrine DE CARNE MARCEIN, Stéphanie MORRIS, Caroline AUBRY, Orianne BRIZE, Sacha GOURAND, Virginie SMADJA, Caroline PREAU, Alexandra GUILLAUME assistés de Sandra RUFFIEUX

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

Directeur technique web : Lionel CAZAUMAYOU

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

Animatrice Web : Caroline LOLLIEROU

DIFFUSION ET PROMOTION

Directeur des Ventes : Eric MARTIN assisté d'Aissatou DIOP et Alicia FILANKEMBO

Responsable de la diffusion : Bénédicte MOULET

Responsable des ventes : Jean-Pierre GHEZ

Responsable Relations Presse-Partenariats : Jean-Mary MARCHAL

FABRICATION / MAQUETTE

Studio : Sophie LECHERTIER et Romain AUDREN

Maquette : Sandrine MECKING, Laurie PILLOIS

Montage : Julie BORDES, Delphine PAGANO, Élodie CLAVIER, Evelyne AMRI et Hugues RENAULT

Photothèque : Robin BEDDAR

ADMINISTRATION

Président : Jean-Paul LABOURDETTE

Directeur Administratif et Financier : Gérard BRODIN

Directrice des Ressources Humaines : Dina BOURDEAU assistée de Sandra MORAIS

Responsable informatique : Pascal LE GOFF

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

Recouvrement : Fabien BONNAN assisté de Sandra BRILJALL

Standard : Jehanne AOUMEUR

■ PETIT FUTÉ EUROPE A MOTO 2013 ■

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 : © PHOTO CONSTRUCTEUR

Impression : Imprimerie de Champagne - 52200 Langres

Dépôt légal : juin 2013

ISBN : 9782746966154

Pour nous contacter par email, indiquez le nom de famille en minuscule suivi de @petitfute.com
Pour le courrier des lecteurs : info@petitfute.com

Pas besoin de partir au bout du monde pour trouver l'aventure, surtout lorsque la liberté procurée par la moto permet de sillonner le continent en utilisant le réseau de routes secondaires, aux décors sauvages ou pittoresques, fréquenté par les seuls passionnés de la région et déserté par la plupart des groupes touristiques classiques. A vous donc la découverte tous azimuts avec, de surcroît, la liberté de choisir vos pauses, de moduler vos étapes, de choisir vos variantes et même, ça peut arriver, de vous échapper rapidement d'un endroit qui ne vous plairait pas !

Gageons que nous n'en aurons pas retenu dans les itinéraires concoctés spécialement pour les amoureux de moto. Partant des grands incontournables de chaque pays retenu, nous avons bâti des circuits empruntant le moins possible d'autoroutes et privilégiant les routes de montagnes, les étapes en chambres d'hôtes et les adresses gastronomiques prolongeant la découverte des régions visitées. Difficile de parler de tout, mais difficile aussi de ne pas exclure. Chaque pays possède ses quelques villes-phares, mais les routes pour les relier ne sont pas forcément les plus belles. Nous avons donc toujours donné une préférence à l'itinéraire, de sorte que la route ne soit jamais ennuyeuse.

En Europe du Sud, vous irez des côtes escarpées du Portugal aux paysages majestueux des grands lacs d'Italie en passant par l'étouffante Andalousie. Vous affronterez en été les grandes chaleurs et la foule de la Costa Brava avant d'aller vous isoler dans les sierras de la Mancha sur les traces de Don Quichotte ou, pourquoi pas, sur les chemins de Saint-Jacques. A la pointe de la botte italienne, vous pourrez vous échapper dans des régions qui ne sont déjà plus vraiment l'Europe avant de retrouver les circuits battus du tourisme en Sicile. Au pôle opposé, les grands décors glacés de la Scandinavie avec leurs routes parfois monotones, droites et uniquement fréquentées par les élan, plairont plus aux adeptes de la contemplation. Il y a plus à faire qu'à regarder tomber la pluie outre-manche, nos circuits en Ecosse, Irlande et Grande-Bretagne vous mèneront de lacs en montagnes en passant par des petits ports de charme. Peu de destinations, finalement, se prêtent aussi bien à la moto. Enfin les adeptes des routes de montagne se régaleront avec les itinéraires en Autriche et en Suisse, où les Alpes regorgent de vallées inexplorées à l'ombre de sommets à faire tourner la tête ! L'Europe est si riche en décors qu'il serait illusoire de penser avoir tout condensé en un seul guide. Espérons que ces circuits vous donneront l'envie d'en tracer bien d'autres sur les routes du Vieux continent.

L'équipe de rédaction

Remerciements. Un grand merci à Philippe Henry pour sa participation à la réalisation de ce guide.



Découvrir
Petit Futé
en ligne



Sommaire

Le carnet du motard

Voyager avec quelle moto ?	12
Les types de moto	12
La location de moto	17
S'équiper	18
Équipement de la moto	18
Équipement du motard	24
Préparer son voyage	29
Organisation du trajet	29
Précautions avant le départ	33
L'assurance et le voyage	35
Transporter sa moto	36
Rouler en sécurité	37
Avec les autres usagers	38
Selon les conditions	42
Trouver ses compagnons de route ...	43
Les moto-clubs de tourisme	43
Les forums	44
L'organisation de balades	44
S'informer	46
Les associations nationales	46
Les agences spécialisées	47
Médias	50
Se perfectionner	54
Pilotage sur circuit	54
Perfectionnement sur route	54
Passer son permis	54

Espagne

ITI 01 - 232,5 KM	
Circuit n°1 :	
La Catalogne et la Costa Brava	58
ITI 02 - 420 KM	
Circuit n°2 :	
De Séville à Gibraltar par Cadix	64
ITI 03 - 597 KM	
Circuit n°3 :	
De Séville à Almeria par Grenade	68

ITI 04 - 438 KM

Circuit n°4 : La Costa Blanca et le golfe de Valence

75

ITI 05 - 373 KM

Circuit n°5 : Galice : la pointe ouest ..

80

ITI 06 - 805 KM

Circuit n°6 :

De La Corogne à Pampelune

84

ITI 07 - 938 KM

Circuit n°7 :

Au pays d'Aragon et Castille

91

ITI 08 - 734 KM

Circuit n°8 :

Madrid et l'Estrémadure

98

Portugal

ITI 9 - 425 KM

Circuit n°9 :

La côte de Lisbonne à Porto

108

ITI 10 - 458,5 KM

Circuit n°10 : De Lisbonne à Tavira

par la côte et l'Algarve

118

Italie

ITI 11 - 652 KM

Circuit n°11 : Les Grands Lacs

124

ITI 12 - 502 KM

Circuit n°12 : De Vérone à Venise

par le Sud Tyrol

133

ITI 13 - 698 KM

Circuit n°13 : Le Piémont

137

ITI 14 - 698 KM

Circuit n°14 :

De la Toscane au Lazio

145

ITI 15 - 719 KM

Circuit n°15 :

De Naples à la pointe de la Botte ...

155

ITI 16 - 446 KM

**Circuit n°16 : Le nord de la Sicile :
de Messine à Trapani164**

ITI 17 - 416 KM

**Circuit n°17 : Le sud de la Sicile :
de Palerme à Catane172**

ITI 18- 341 KM

Circuit n°18 : La Sardaigne180

Royaume-Uni et Irlande

ITI 19 - 610 KM

**Circuit n°19 :
Le tour des Grampian Mountains...186**

ITI 20 - 727 KM

**Circuit n°20 :
Les Highlands et l'île de Skye.....193**

ITI 21 - 686 KM

**Circuit n°21 :
De Londres à la Cornouaille197**

ITI 22 - 518 KM

Circuit n°22 : Le Pays de Galles207

ITI 23 - 538 KM

**Circuit n°23 :
De Manchester à Edimburgh214**

ITI 24 - 382 KM

Circuit n°24 : Au nord de Londres...221

ITI 25 - 452 KM

**Circuit n°25 :
De Liverpool au North Chanel225**

ITI 26 - 664 KM

Circuit n°26 : De Dublin à Galway...228

Belgique et Pays-Bas

ITI 27 - 262 KM

**Circuit n°27 : Les Polders de Hollande
et de la Frise238**

ITI 28 - 415,5 KM

**Circuit n°28 : D'Amsterdam
à Brabant septentrional245**

ITI 29 - 291 KM

**Circuit n°29 : Des Ardennes
à la Manche : de Liège à Ostende ...256**

Scandinavie

ITI 30 - 705 KM

Circuit n°30 : Le Golfe de Botnie266

ITI 31 - 1 613 KM

**Circuit n°31 :
Les fjords de Norvège.....275**

ITI 32 - 1 111 KM

**Circuit n°32 :
D'Oslo au détroit de Bornholm.....281**

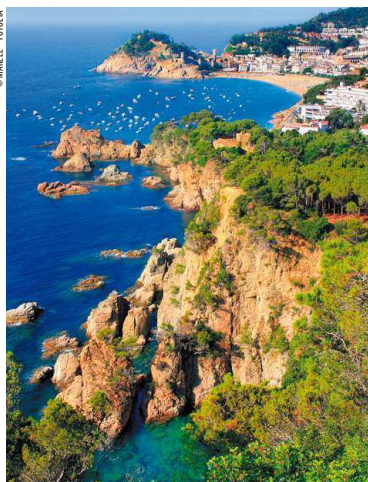
ITI 33 - 538 KM

**Circuit n°33 : De Copenhague
à la baie de Hano287**

Suisse et Autriche

ITI 34 - 309 KM

Circuit n°34 : Du lac Léman au lac





Stockholm, Suède

de Neuchâtel298

ITI 35 - 506,5 KM

**Circuit n°35 : De Zurich à Salzbourg
par le Tyrol autrichien309**

ITI 36 - 572 KM

**Circuit n°36 : Genève
et les lacs du sud de la Suisse.....319**

ITI 37 - 482 KM

Circuit n°37 : Au sud de Vienne.....325

ITI 41 - 330 KM

Circuit n°41 :

La côte hanséatique354

ITI 42 - 557 KM

Circuit n°42 : De Berlin à Dresde.....359

ITI 43 - 229 KM

Circuit n°43 : Dresde et la Saxe367

ITI 44 - 298 KM

Circuit n°44 :

Le tour du Luxembourg 370

Index382

Allemagne et Luxembourg

ITI 38 - 346,5 KM

Circuit n°38 :

Munich et la Haute-Bavière336

ITI 39 - 571 KM

Circuit n°39 : La vallée du Rhin342

ITI 40 - 274 KM

**Circuit n°40 : Hambourg e
t la Frise septentrionale349**

Avertissement

Les informations contenues dans ce guide ont été recueillies entre avril 2012 et février 2013. Les renseignements concernant les coordonnées, les tarifs, les jours et heures d'ouverture sont donnés à titre indicatif et n'ont aucun caractère contractuel. Ils sont susceptibles d'avoir fait l'objet de modifications ultérieures pour lesquelles le Petit Futé décline toute responsabilité.

LES AVANTAGES ADHÉRENTS

Rejoignez plus de 430 000 motards

L'adhésion au Club 14 c'est :

-30%

Club 14 Avantages

Jusqu'à 30% de réduction
sur accessoires et textiles moto



Rallye Club 14

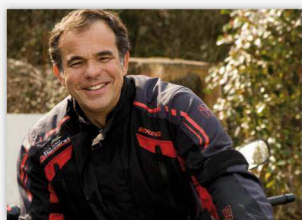
Jusqu'à 13% de réduction
sur les droits d'inscription

-13%

-10%

Partenariat Monneret

10% de réduction
sur le permis A et les stages*



Club 14 day

Jusqu'à 23% de réduction
sur les droits d'inscription

-23%

et bien d'autres avantages
à retrouver sur www.club14.com

LE SAVIEZ-VOUS ?

AXA assure plus de 430 000 motards

L'assurance moto chez AXA c'est :

-25%

Offre auto/moto

Jusqu'à 25% de réduction
sur vos contrats auto et moto



Moto de collection

Jusqu'à 20% de réduction
sur le tarif de votre moto
moderne

-20%

-25%

2ème moto

Jusqu'à 25% de réduction
sur le tarif



Tarif immédiat

Devis personnalisé
sur club14.com

Offre soumise à conditions. Contrat souscrit auprès d'AXA France IFRD ; sous réserve d'acceptation de votre dossier par l'assureur ; conditions détaillées auprès de votre interlocuteur AXA

- AXA France IFRD, société anonyme au capital de 214 799 030 euros RCS Paris B n° 792 057 460 Siège social : 26, rue Drouot - 75009 Paris - IFRD
Préassurances IFRD Mutuelle, société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers, Siren 775 699 309
Siège social : 26, rue Drouot - 75009 Paris entreprises régies par le code des assurances

Fontaine de Trevi.

© AUTHOR'S IMAGE - PHILIPPE GUERSAN



Carnet du motard



Voyager avec quelle moto ? → 12

S'équiper → 18

Préparer son voyage → 29

Rouler en sécurité → 37

Trouver ses compagnons de route → 43

S'informer → 46

Se perfectionner → 54

Itinéraire en Espagne et Portugal

Itinéraire en Italie

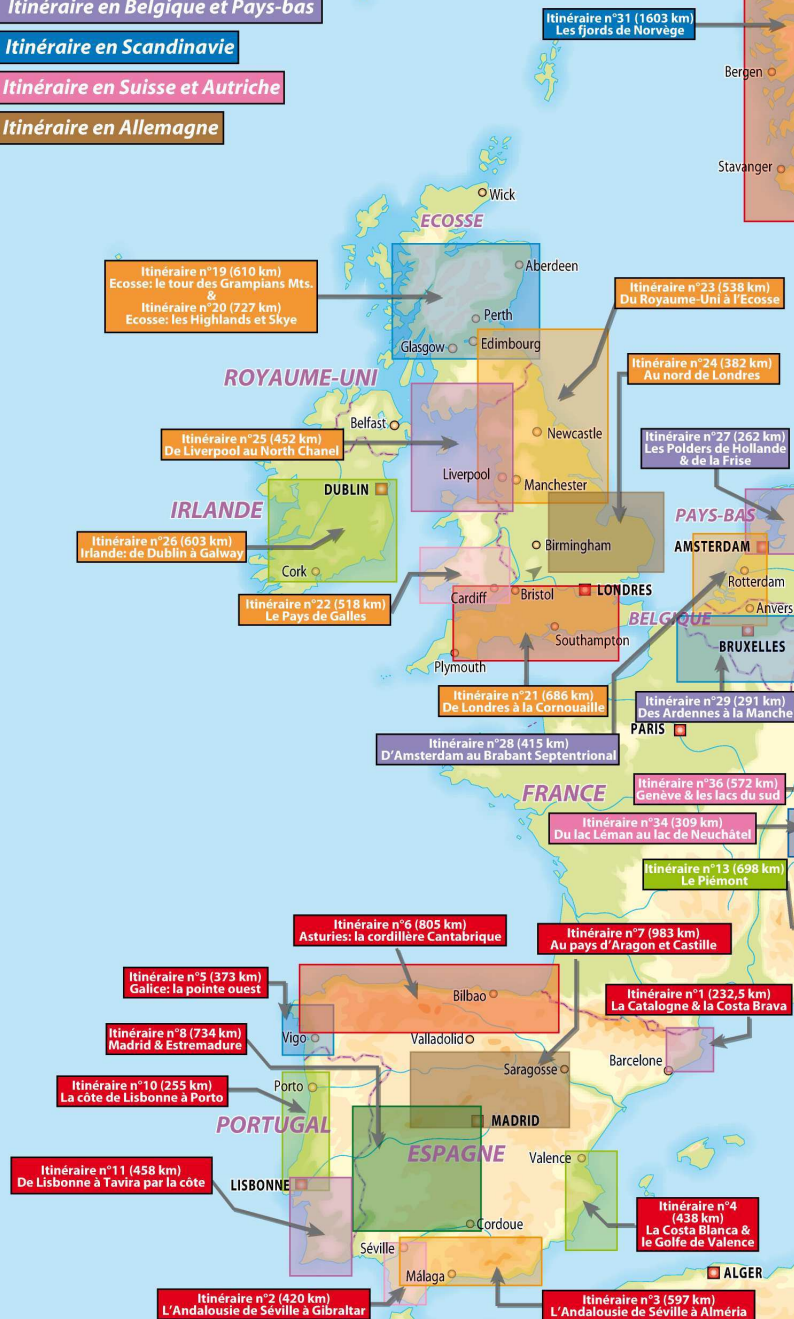
Itinéraire au Royaume-Uni

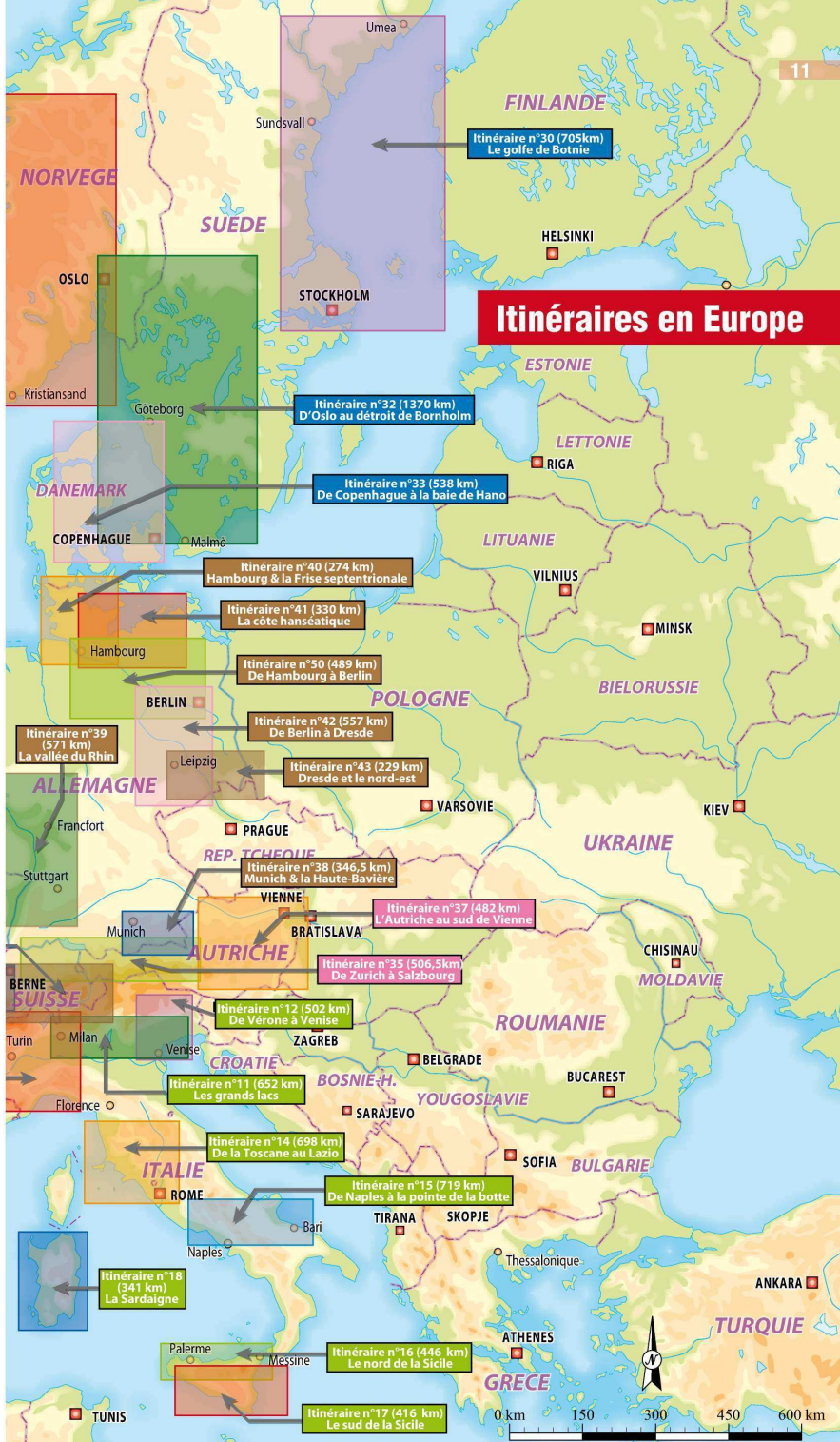
Itinéraire en Belgique et Pays-bas

Itinéraire en Scandinavie

Itinéraire en Suisse et Autriche

Itinéraire en Allemagne





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.

► **Malgré leur forte cylindrée** (nécessaire pour conserver une bonne vitesse, malgré un poids consé-

quent), 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 sacoches 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.

Le tourisme à moto c'est :



Vendu en kiosque

Le découvrir sur : journaldesmotards.com
avec notre offre "abonnement-découverte" gratuit 4 mois



C'est aussi :

Notre chaîne hôtelière :
plus de 350 adresses sélectionnées
pour les rouleurs sur deux et trois roues



À découvrir sur : relais-motards.com

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, sacoches 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.

2013 : des modifications importantes au permis de conduire

Depuis le 19 janvier 2013, une nouvelle réforme du permis de conduire a été mise en œuvre. En dehors du brevet de sécurité routière, catégorie AM, destiné à la conduite des 50 cm³, les permis moto se divisent à présent ainsi :

► **Le permis A1**, qui permet de conduire une motocyclette avec ou sans side-car, d'une cylindrée maximale de 125 cm³, d'une puissance n'excédant pas 11 kilowatts et dont le rapport puissance/poids ne dépasse pas 0,1 kilowatt par kilogramme ; les tricycles à moteur d'une puissance maximale de 15 kilowatts. Ce permis concerne les cylindrées comprises entre 50 et 125 cm³. Age minimum 16 ans.

► **Le permis A2**, qui permet de conduire une motocyclette n'excédant pas 35 kilowatts et dont le rapport puissance/poids n'excède pas 0,2 kilowatt par kilogramme. La puissance ne peut résulter du bridage d'un véhicule développant plus du double de sa puissance. Ce permis concerne les cylindrées comprises entre 125 cm³ et 600 cm³. Age minimum 18 ans.

► **Le permis A**, qui permet de conduire toutes les motocyclettes avec ou sans side-car, ainsi que tous les tricycles à moteur quelle que soit leur puissance. Age minimum 24 ans pour une motocyclette (sauf pour les titulaires du permis A2 depuis au moins 2 ans et ayant suivi un stage de 7 heures) et 21 ans pour un tricycle à moteur d'une puissance supérieure à 15 kilowatts. Bien que ce permis soit sans limitation de cylindrée, il est bon de rappeler que les modèles vendus en France sont limités à 106 ch.

Ces trois permis peuvent être obtenus avec la restriction « permis automatique ». Ceci afin de pouvoir piloter exclusivement des scooters ou motos à embrayage automatique. Le permis délivré mentionne alors le code restrictif 78. Une passerelle destinée à passer du permis automatique au permis boîte manuelle est mise en place.

Ces permis sont valables 15 ans.

En outre une carte à puce de format identique à celui d'une carte de crédit, devrait remplacer le bon vieux permis rose à partir de septembre 2013.

Pour les possesseurs du permis voiture

Les titulaires du permis B qui souhaitent conduire un deux-roues motorisé de 50 à 125 cm³ ou un « scooter à trois roues » de plus de 50 cm³ doivent satisfaire à la double obligation de détenir le permis B depuis 2 ans, et d'avoir suivi une formation pratique de 7h.

La condition relative à la formation pratique n'est pas exigée des conducteurs qui justifient d'une pratique de la conduite d'une motocyclette légère ou un scooter à trois roues au cours des cinq années précédant le 1^{er} janvier 2011. Ces dispositions ne sont valables que sur le territoire national.

Source : www.legifrance.gouv.fr - Décret n°2011-1475 du 9 novembre 2011, consolidé le 19 janvier 2013.

MOTOR-INFOS.COM SCOOTER-INFOS.COM
MOTO-INFOS.COM QUAD-INFOS.COM MOTOR-INFOSTV



MOTOR-INFOSTV

RETROUVEZ TOUS LES 15 JOURS NOTRE ÉMISSION TV
MOTO, SCOOTER & QUAD + DE 750 VIDÉOS DISPONIBLES

**NOUVEAU
VOTRE APPLI
SUR ANDROÏD**



MOTOR-INFOSTV

Actualités, guide d'achat
(+ de 1000 modèles neufs),
vidéos et fonction comparateur
(uniquement sur iPad)

Compatible iPhone 3G / 3GS / 4G / 4GS / 5 & iPod Touch !
Disponible gratuitement sur l'AppStore !

↓ Téléchargez maintenant !

J'aime rejoignez motor-infos sur
www.facebook.com/motorinfos

facebook

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 sacs souples** – cavalières ou non – s'adaptent bien sur les customs. Des fabricants créent des modèles spécialement conçus, en cuir, cloutés ou non. La sacoches 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

Ces motos, tout-terrain à l'origine, sont devenues des outils à tout faire en ville. La catégorie des trails routiers bénéficie d'ailleurs d'un grand prestige et ne cesse d'être améliorée.

► **Doté d'une bulle et d'un carénage** plus ou moins protecteur, ils se rapprochent désormais plus des GT que des enduros. La protection des jambes contre les intempéries reste toutefois très aléatoire.

► **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.

Une réglementation qui a évolué

Après une longue période sans réelle contrainte, un permis spécifique pour piloter les scooters à trois roues est devenue nécessaire en janvier 2013, exception faite pour les conducteurs titulaires du permis B. Parmi ces derniers, ceux possédant leur permis depuis janvier 2011, doivent avoir suivi une formation à la conduite de 7 heures pour les modèles de 125 cm³ et plus.

► **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 des valises et un porte-paquet, voire un top-case.

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

Le maxi-scoot

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. Voici un temps révolu.

► **Les maxi-scooters ont bouleversé les spécifications techniques.** Ces « maxi-scooters », comme on les appelle, sont dotés d'un moteur de cylindrée comparable à celui d'une moto et possèdent, pour la majorité, des caractéristiques mécaniques très similaires. Pour exemple, le Honda Integra 700, d'une cylindrée de 670 cm³, bénéficie d'une boîte de vitesse pilotée 6 rapports à double embrayage automatique, d'une transmission par chaîne...et d'un look révolutionnaire. Coté cylindrée, il reste néanmoins battu par le Gilera GP 800 ou le Aprilia SRV 850, tous deux dotés de 839 cm³.

► **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 scooter à trois roues

Ici, on touche à un type de véhicule développé exclusivement pour le cadre pressé des grandes villes encombrées. Malgré une esthétique très discutable pour les motards de cœur, il faut reconnaître que depuis l'apparition du Piaggio MP3 en 2006, les scooters à trois roues se rencontrent de plus en plus souvent, que ce soit en motorisation 125 ou 500 cm³ (la plus grosse cylindrée pour le moment). Ces tricycles à moteur offrent une stabilité et une sensation de sécurité très appréciées lors des trajets urbains, une excellente protection et une très bonne maniabilité.

On notera également l'apparition de nouveaux modèles hybrides qui, après quelques débuts controversés, donnent à présent d'excellents résultats, tel le Piaggio MP3 300 LT Hybrid.

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 Maréchal-Foch BURES-SUR-YVETTE

☎ 01 69 07 08 78 / 03 29 39 40 62

www.handicaps-motards-solidarite.com

L'association possède quatre 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, place de l'Eglise – 88000 Chantaine

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 longs 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 à 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 caution, souvent importante. Vérifiez si les casques, les antivols 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 autorisé 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 – RÉSEAU NATIONAL www.go2rent.fr

Ce groupe officie dans toute la France, notamment dans l'Ain, le Finistère, les Bouches-du-Rhône et le Gard. Chaque partenaire de Go2 Rent propose un parc de motos et de scooters réparti en 4 catégories (scooter 125 cm³, moto 125 cm³, l'un des deux de 125 à 650 cm³, plus de 650 cm³). Casque, antivol et assurance sont inclus dans les tarifs annoncés.

■ HOLIDAY BIKES – RÉSEAU NATIONAL www.holiday-bikes.com

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. Les prix annoncés comprennent 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.

■ ROAD2LUXE 24-26, avenue de Bruxelles VITROLLES ☎ 06 99 29 26 04 www.road2luxe.com info@road2luxe.com

Contact téléphonique 7j/7. Road2luxe, basée à Vitrolles (proximité de l'aéroport de Marseille) est spécialisée de la location de moto Honda Goldwing et BMW. Elle propose des circuits individuels-groupes en France (Provence, Alpes, tour de France, châteaux de la Loire...), en Italie, en Espagne et même aux USA.



Plus de **1500 livres numériques**
au catalogue avec + de bons plans, photos, cartes,
adresses géolocalisées, avis des lecteurs...



Faites
voyager
votre tablette
numérique !

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, plusieurs 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.

■ BERING

www.bering.fr

La création de la Marque remonte à 1951. L'entreprise qui va donner naissance à Bering s'appelle Plastex. Un groupe dont l'activité principale repose sur la conception et la fabrication de vêtements de protection pour deux-roues. Aujourd'hui Bering développe toute une collection de blousons, pantalons, chaussures et bottes, gants, sous vêtements dédiés aux amoureux du deux-roues. A noter que Bering est l'un des premiers à avoir commercialisé un gilet airbag sans fil. Sa filiale, Cameron, propose pour sa part des éléments de bagagerie, produits avec le même sérieux. Plus de 100 revendeurs en France.

■ DAFY MOTO

www.dafy-moto.com

Un équipementier présent partout en France (+ de 100 magasins). 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. Un gros avantage par rapports aux magasins de motos classique : l'ouverture quasi généralisée du magasin et de l'atelier le lundi.

■ ERMAX

www.ermamax.fr

accueil@ermamax.fr

La Société Ermax a été créée à Marseille en 1978, dans un local de 50 m² où Roger Sabater a fabriqué ses premières pièces. Ermax occupe maintenant une nouvelle usine à Roquefort-la-Bédoule près de Cassis et Aubagne dans le sud de la France. Ermax est distribué par 2 400 revendeurs en France et exporte sa production d'accessoires motos et scooters en plastique thermoformé dans plus de 40 pays en Europe et reste du monde. Ermax, ce sont avant tout des bulles et des saute-vent adaptables, mais aussi des passages de roue, des sabots moteurs, des flancs de carénages...

■ MOTO EXPERT

www.motoexpert.fr

Moto Expert comprend 44 magasins dans toute la France plus une présence en Belgique. 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. Pour les petites réparations, on appréciera les ateliers ouverts du lundi au samedi.

■ SOUBIRAC

www.soubirac.eu

Créé en 1886, Soubirac a traversé le siècle parmi les passionnés. Bien connu des motards pour la qualité de ses chaussures et bottes, ce spécialiste du cuir distribue également une élégante collection de blousons, vestes et pantalon pour hommes et femmes. Tous ces produits sont homologués.

■ ROYAL MOTO ACCESSOIRES

☎ **03 25 43 37 37**

www.rasfrance.com

Royal Moto Accessoires est un spécialiste de l'équipement du motard qui opère selon deux modes de distribution : son service de vente par correspondance, très performant, et par un large réseau de vente en magasin, en France métropolitaine, à la Réunion et en Guadeloupe, soit une cinquantaine de points de vente. Tous les produits sélectionnés par Royal Moto font l'objet de guides spécifiques très facile à consulter ou à télécharger.

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 antiviol, un kit anti crevaillon, 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, par exemple, les tickets aux péages. 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.

► **Vérifiez que la sacoche ne réduit pas trop votre champ de vision ni vos manœuvres.** 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 (attention à l'enfoncement accidentel du démarreur, voire du coupe-circuit).

► **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 ! Certaines sont munies de bretelles permettant de les porter en sac à dos.

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.

► **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.

► **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 teintées dans la masse.

CLUB 14 AVANTAGES

Jusqu'à 30% de réductions sur des articles deux-roues !

www.club14.com/boutique

-20%

Gilet Airness

Protairbag

Gilet équipé d'airbags issus des dernières technologies en matière de sécurité moto

- Fermeture avant par boucles rapides, amples ouvertures latérales et réglages de longueur des boucles frontales
- Le gilet airbag peut se porter par dessus une veste été légère ou une veste hiver beaucoup plus épaisse
- La doublure intérieure en mesh 3D assure une très bonne circulation d'air sur toute la face intérieure du gilet et un contact "mousse" très confortable
- Cache de protection contre l'humidité
- Classé SRA et NF / Taille : 250 mm



Prix Club 14 : 392 €

Prix public : 490 €



Gants Phil

Segura

Gant «mi-saison»

- Cuir Chèvre et textile
- Insert 100% étanche et respirant
- Doublure en Softshell
- Renfort de la paume
- Renforts coqués
- Serrage manchette par velcro
- Certifié CE

-10%

Prix Club 14 : 72 €

Prix public : 80 €



CLUB 14 AVANTAGES

Jusqu'à 30% de réductions sur des articles deux-roues !

www.club14.com/boutique

-30%

Road Trip Magazine Carnet de voyage motos

1 an d'abonnement à ROAD TRIP Aventure Magazine, soit 6 numéros avec son calendrier annuel

Voici un magazine qui mêle le rêve, les voyages et la passion de la moto. Au fil des pages de cette revue, le lecteur s'envole non seulement dans des contrées lointaines et magiques mais aussi dans des lieux tout proches et étonnants. Ce bimestriel de 132 pages, dos carré-collé, imprimé sur un superbe papier mat fait la part belle aux photos et aux belles histoires... de moto. Il est grand temps de commencer une belle collection

Prix Club 14 : 24,70 €

Prix public : 35,40 €



Casque Ego Caberg

Casque intégral (homologué normes européennes ECE 22.05)

-14%



- L'intérieur est entièrement démontable et lavable avec traitement Sanitized
- Double écran solaire anti UV/A/UVB
- Écran incolore traité anti-rayures et antibuée Pinlock
- Intérieur du casque intégralement ventilé et équipé du CASC (Caberg Air Safety Concept)
- Étanchéité parfaite assurée grâce au capot totalement waterproof
- Bavette anti-remous et déflecteur protège nez, amovibles
- Double système de protection de la nuque anti-turbulences
- Boucle micrométrique

Prix Club 14 : 170 €

Prix public : 200 €

La 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.

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 réplika 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 couramment, 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. À 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 sans 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

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.

avec un carénage intégral. Certains selliers et accessoires 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 périodes 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 (notamment la nuit, sous un réverbère ou à la lumière des phares), le road-book est disponible et actualisé en permanence. De plus, la plupart des modèles apportent d'autres informations, appelées POI (points of interest), comme les stations essence, les garages, les lieux touristiques, les hôtels et restaurants, ou encore les zones accidentogènes. Reste la question principale : quel modèle choisir parmi l'offre pléthorique avec des prix en baisse constante ?

▶ **Préférez un GPS moto à un GPS voiture** car ces derniers ne sont ni étanches, ni faits pour être utilisés avec des gants. De même les vibrations sont souvent plus importantes en moto qu'en voiture. Vérifiez que votre appareil est doté non pas d'un micro disque dur (en voie de disparition) mais d'une mémoire flash.

▶ **La solution PDA peut éventuellement 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.

▶ **Autre critère à considérer : le système de fixation**, spécifique (BMW, Ducati, certains modèles de japonais...) ou adaptable (RAM Mounts, Touratech...). 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, ne gêne pas la mise en place d'une éventuelle sacoche de réservoir et que l'orientation de l'écran permette de le lire sans souffrir des reflets ni quitter la route du regard.

▶ **La plupart des modèles actuels de GPS** disposent de l'option Bluetooth qui permet de recevoir les instructions vocales par une oreillette spécifique et/ou de les interfacer avec un téléphone portable. Le volume sonore, censé s'adapter en fonction du bruit ambiant n'est toutefois pas toujours très performant. Attention : l'oreillette n'est pas toujours fournie lors de l'achat.

▶ **Si vous êtes un adepte des voyages au long cours**, pensez à recourir à une alimentation électrique

externe, les batteries internes des GPS ne durent pas plus de 5 à 7 heures en utilisation continue. 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 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, l'américain Garmin, et ses modèles Zumo 660LM, 340LM et 220, et plus récemment, le Belge Tripy avec son modèle Tripy II. Des modèles disponibles avec une cartographie France ou Europe, selon les marques et la gamme de prix.

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 distrait une partie de votre vigilance au détriment de votre sécurité, surtout si vous vous consacrez à une conversation suivie.

▶ **La technologie Bluetooth** (ChatterBoxUsa, Nextel, TechnoGlobe...) permet 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 fixé en général sur le casque ou à la ceinture. Testez bien avant d'acheter, notamment en fonction du type de casque utilisé (certains casques, tels des modèles de la marque Nolan, ont un emplacement intégré pour le récepteur et l'appareillage micro-écouteurs).

▶ **L'intercom électronique** est 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... Un câble de liaison est nécessaire pour le pilote et le passager. On les trouve sur les modèles haut de gamme et sont intégrés à la moto. Malgré leurs excellentes performances, ils sont de plus en plus concurrencés par les systèmes sans fil Bluetooth.

▶ **L'intercom « Tuyaucom »**, de la société Astumiana, est la solution la plus économique et la plus fiable (pas de source électrique, pas de panne). L'ensemble est composé d'un tuyau en PVC souple qui relie le pilote et son passager, avec des oreillettes et des « micros » adaptables à tous les types de casques. A noter l'existence d'un Kit GPS, qui permet de pouvoir écouter les instructions de son GPS et de converser avec son passager simultanément. Une option dont ne bénéficie pas la plupart des autres systèmes avec lesquels une priorité d'écoute doit être préalablement sélectionnée.

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**, 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 ! D'ailleurs, en cas d'accident, il est fort probable que votre assureur vous pénalise au niveau de vos dommages corporels s'il est prouvé que votre casque n'était pas en position fermée.

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 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

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.

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.

Un code QR pour améliorer l'action des secouristes

La mise en place d'un code barre (code QR ou flash code) sur les casques est aujourd'hui possible grâce à certaines sociétés comme Code d'Urgence. Le code, présenté sous forme d'autocollant, contient toutes les informations médicales concernant le porteur du casque sur lequel il a été apposé (groupe sanguin, allergies, contre-indications...). Indispensable pour les secouristes en cas d'accident mais surtout pour vous.

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 alternez 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.

► **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. Éviter à tout prix les montures en acier, très dangereuses en cas d'accident.

► **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 pénalis. Certaines matières synthétiques s'avèrent plus économiques, étanches, respirantes, légères, séchent 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. Evitez 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.

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.

RALLYE TT

Du 18 au 20 mai 2013 - Auvergne

Profitez de **2 jours de balades techniques et ludiques**, encadrées par des guides locaux, dans la région française de l'enduro : **l'Auvergne**.





club 14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

RALLYE CLUB 14

Du 8 au 12 mai 2013 - Alsace/Lorraine

Depuis 30 ans, **Club 14** vous fait découvrir une région française pendant le week-end de l'Ascension.
En **2013** c'est l'**Alsace-Lorraine**



Inscrivez-vous vite sur www.club14.com dans la rubrique événements.

Les risques 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.

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 °C 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.

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

Attention : lacets !

L'un des points importants à vérifier pour les chaussures à lacets est la possibilité de maintenir lesdits lacets à l'écart des cale-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 !

convient de s'équiper de surgants et de surbottes, 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 chauffeuses 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.

Préparer son voyage

Organisation du trajet

Pour un voyage sans encombre, mieux vaut avoir anticipé 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. Evidemment, 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.

► **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.

■ GOOGLE MAPS 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.

■ MAPPY www.mappy.fr

Un site qui propose des plans de ville et des itinéraires, avec la possibilité d'afficher les informations pratiques (stations-service, 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.

■ VIAMICHELIN 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 (du tarif moto aux péages et à la consommation d'essence) et demander un trajet « économique » sans péage.

Détecteur et avertisseur de radars : les sanctions

L'article R413-15 du code de la route, modifié par décret le 3 janvier 2012, prévoit 1 500 € d'amende (contravention de la cinquième classe), une suspension du permis pouvant aller jusqu'à trois ans, le retrait de six points sur le permis, la saisie du matériel voire même du véhicule en cas de possession d'un détecteur ou avertisseur de radars. Précisons également la confiscation du dispositif qui a servi ou était destiné à commettre l'infraction.

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.

■ AUTOROUTES.FR

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 d'un récepteur radio (radio, téléphone portable...) peuvent écouter la fréquence 107.7 FM.

■ BISON-FUTE

☎ 0 800 100 200

www.bison-fute.equipement.gouv.fr

La référence du genre, avec les informations de trafic en temps réel et d'autres encore sur les chantiers importants, les transports spécifiques, les inondations, les fermetures des tunnels et des cols.

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 %.

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. Parmi le nouvel arsenal, les véhicules équipés de radars intégrés à la carrosserie (voitures ou motos des représentants de l'ordre public) permettant le contrôle, en roulant dans le même sens ou dans le sens inverse, de votre vitesse. Les premiers de ces équipements, invisibles dans le trafic, y compris au moment du flash, sont en service depuis le 15 mars 2013.

Un nouveau radar destiné aux grands excès de vitesse (supérieurs à 20 km/h) ?

A l'annonce de la mise en place des nouveaux radars embarqués courant mars 2013, l'Automobile Club des Avocats (ACDA) remarquait que l'emploi de ces appareils était limité :

► **Le radar ne pourra être opérationnel** que dans les cas où la différence de vitesse entre le véhicule de contrôle et le véhicule contrôlé est supérieure à 20 km/h.

► **La marge d'erreur sera deux fois plus importante que celle des autres radars** (10 km/h jusqu'à 100 km/h et 10 % au-delà de 100 km/h).

► **Les clichés procéderont d'un contrôle par éloignement** (flash par l'arrière) de sorte que le titulaire du certificat d'immatriculation pourra simplement nier être l'auteur de l'infraction. Il n'aura qu'à payer une amende, sans encourir un retrait de point ou une quelconque suspension de permis. »

Les deux titres leaders de la presse moto tout-terrain vous donnent rendez-vous tous les mois



Moto Verte
Diffusion totale

28 862^{ex}

MX MAG
Diffusion totale

15 849^{ex}

motoverte.com Visiteurs uniques : 268 101
Pages Vues : 3 806 710

Le premier «quotidien» de la moto tout-terrain



iPhone

Téléchargez la nouvelle application sur



 facebook

Nombre de fans : 53 607



2011

Source Google Analytics

Le SP95-E10

Apparu en 2009, le SP95-E10 est un supercarburant sans plomb qui contient jusqu'à 10 % en volume d'éthanol. Il a déjà remplacé le SP95 dans beaucoup de station-service mais ne devrait pas pour autant le faire complètement disparaître. Ce carburant, théoriquement compatible avec la très grande majorité des véhicules récents et tous les véhicules neufs du secteur automobile, ne jouit pas d'une grande notoriété chez les constructeurs moto. Au stade de commercialisation actuelle, il est très difficile de savoir exactement où en sont certains constructeurs dans leurs tests. Aprilia, Ducati, KTM, Yamaha ont pour l'instant dit « non » à l'utilisation du SP95-E10. Harley Davidson et Buell disent « oui » pour leurs modèles injections à partir de 2000.

Le site du ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement peut vous être utile dans sa partie « Énergies et climats-Energies-Pétrole-Carburants et combustibles ». Il donne des explications sur ce nouveau carburant et la liste des véhicules officiellement compatibles. Voici la dernière en date en ce qui concerne les motocyclettes (parue au Journal officiel du 6 novembre 2012) :

- **BMW** : tous les modèles.
- **Honda** : tous les modèles mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 1993.
- **Triumph** : tous les modèles mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2007.
- **Suzuki** : tous les modèles mis en circulation à partir du 1^{er} janvier 2002.

La fin du texte du JO précise : « En l'absence d'information, les marques ou modèles qui ne sont pas mentionnés sont réputés non compatibles. »

Les autres sources d'information

- **Kawasaki** confirme en ligne son approbation pour ce carburant sur une longue liste de modèle que vous pourrez consulter à l'adresse suivante : www.kawasaki.fr/info.asp?Id=340DD524AA5
- **Le pétrolier Total** a mis en place une page d'information sur son site (www.total.fr/carburants), qui liste les grands constructeurs motos (BMW, Honda, Suzuki, Triumph, Kawasaki, Kymco) et les modèles compatibles avec le SP95-E10.

► **Depuis début 2012, les avertisseurs de radars, tout comme l'étaient déjà les détecteurs de radars, sont interdits.** Seuls sont à présent autorisés les « assistants d'aide à la conduite ». Tous les constructeurs d'appareils qui annonçaient les zones de radar ont développé des mises à jour destinées à légaliser leur produit. A télécharger impérativement si vous ne l'avez pas encore fait, afin d'être en règle en cas de contrôle. Certains sites web vous permettent de connaître les emplacements de radars actualisés par les internautes, tel www.motoservices.com ou www.radars-auto.com. A voir avant de prendre la route, ou en cas de doute sur un flashage.

► **Les panneaux annonçant une zone où la vitesse est contrôlée** par un ou des radars automatiques, qui avaient commencé à disparaître au profit, parfois, de radars pédagogiques avertisseurs de vitesse, pourraient redevenir obligatoires. En effet, le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) a émis une recommandation allant dans ce sens en février 2013. A suivre, donc...

Les assistants d'aide à la conduite

Les appareils détecteurs ou avertisseurs de radars ont été convertis en assistants d'aide à la conduite. Il s'agit à présent de vous indiquer les zones accidentogènes ou à risques.

► **La différence est notable avec les anciens avertisseurs** qui signalaient l'emplacement exact des radars fixes, en plus des zones sujettes à des contrôles fréquents de la vitesse.

► **L'assistant d'aide à la conduite signale des « zones de danger »** dont le signallement se fait, en moyenne, à 300 mètres avant la zone en ville, 2 km sur route et 4 km sur autoroute. Une « zone de danger » est une zone où il peut y avoir un radar fixe, mais cela peut être également un secteur particulièrement accidentogène ou un « point noir » communiqué directement par la sécurité routière.

► **Les zones signalées par les autres utilisateurs sont des « zones à risques »**, où l'on trouve indifféremment : des radars mobiles, des bouchons, des accidents ou des travaux. La présence de radars fixes sur sa route n'est donc jamais indiquée de manière précise.

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 €. Utile en cas de coup dur pour aller chercher de l'essence à la station la plus proche ou siphonner le réservoir d'un pote.

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 en 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. Une autre solution, consiste à faire le plein du réservoir et de rajouter un additif conservateur.
- ▶ **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.

Pneus

On l'oublie parfois, mais les pneus sont un organe de sécurité essentiel, ils sont le seul lien entre la route et la moto. Les tensions auxquelles ils vont être soumis en voyage imposent une inspection minutieuse de leur aspect et de leur pression. Un regard attentif permet de repérer les éventuelles coupures et tout autre irrégularité menaçant à terme l'intégrité du pneu. Dans l'idéal, il vaut mieux éviter d'avoir à les remplacer pendant le voyage. La loi impose de remplacer un pneu quand une des rainures

mesurées est inférieure au millimètre de profondeur. Prenez en compte la distance que vous avez prévu de parcourir et le poids supplémentaire dû au chargement, qui va accélérer l'usure. De plus, un pneu usé à plus de 50 % fait fortement augmenter le risque de crevaison, surtout à l'arrière. Attention si vous changez de pneus, juste avant de prendre la route, ils seront plus glissants sur les premiers kilomètres, d'autant plus à froid. Rodez-les sur toute leur surface pendant une centaine de kilomètres pour assurer leur adhérence. Si vous partez pour un long périple, choisissez des pneus routiers ou sport-route à gomme dure. Les pneus tendres des sportives ne possèdent qu'une durée de vie très courte (souvent moins de 5 000 km), du moins à l'échelle d'un grand voyage. Il faut garder à l'esprit qu'une conduite souple, sans forte accélération ni freinage de trappeur, permet de prolonger la durée de vie des pneus (et accessoirement de consommer moins d'essence et de plaquettes de freins). Vous devez aussi contrôler (ou faire contrôler) la pression. Il suffit de respecter les recommandations du constructeur, indiquées dans le manuel du conducteur et souvent sur un autocollant sous la selle. Ensuite, il faudra compenser le poids des bagages et éventuellement du passager en augmentant encore la pression selon les préconisations du constructeur. Pour un long parcours sur autoroute, surgonflez légèrement (0,3 bar) pour augmenter la longévité de vos pneus. Rappelez-vous que la pression des pneus s'effectue de préférence à froid et que les valeurs données s'entendent aussi à froid. La pression mesurée d'un pneu chaud augmente d'environ 0,3 bar, plus encore en cas de forte chaleur. Une fois en route, vérifiez la pression des pneus tous les 1 000 km environ. Les stations d'essence équipées d'un manomètre et d'un compresseur en état de marche et accessibles gratuitement se font de plus en plus rares, pour ne pas parler de la précision d'un instrument contrôlé au mieux une fois par an. Un manomètre de poche ne coûte pas cher, ne prend pas de place et rend bien des services. Au pire, vous trouverez des gonfleurs gratuits près des grandes barrières de péage autoroutier. Hors autoroute, n'hésitez pas à solliciter poliment les garages et centres d'entretien auto, ils possèdent tous un compresseur et acceptent généralement de bonne grâce de les laisser utiliser par les motards soucieux de leur sécurité.

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.

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 !

► **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.

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

► **Le gilet fluorescent.** L'arrêté du 3 janvier 2012 (*relatif aux équipements rétro réfléchissants portés par tous conducteurs ou passagers d'une motocyclette d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ ou d'un véhicule de la catégorie L5^e d'une puissance supérieure à 15 kW*) a été abrogé le 18 décembre 2012. Si un gilet fluorescent n'est donc pas obligatoire, il est utile en cas de problème mécanique 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 pannes électroniques susceptibles de s'afficher sur votre tableau de bord : « 0000Z9... 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-crevaisson.** Bien que moins fréquente avec les pneus tubeless, la crevaisson 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-crevaisson peut se montrer efficace, mais impose ensuite le changement de la chambre à air et rend plus difficile les réparations sur les pneus 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 une

En panne sur l'autoroute ou une route express

Si vous tombez en panne sur autoroute ou une 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'Économie et des Finances. Selon l'arrêté du 27 septembre 2012. Le forfait de base pour les véhicules de moins de 1,8 t est de 119,75 €. Ce prix est majoré de 50 % pour les appels effectués entre 18 heures et 8 heures, ainsi que pour les appels effectués les samedis, dimanches 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, 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.

cartouche de gaz pour rouler jusqu'au garage suivant. Le pneu pourra ensuite être réparé par un professionnel sans qu'il lui soit nécessaire de nettoyer en profondeur le pneu et la valve.

- ▶ **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.

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 à moins de 50 km de son domicile. Sachez néanmoins que la franchise 0 km existe en option chez tous les assureurs et n'est pas très onéreuse. 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 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.

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 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.

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.

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.

- ▶ **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.
- ▶ **La couverture « accessoires » n'englobe pas systématiquement ce que peuvent contenir vos bagages.** Plongez-vous donc dans vos différents contrats pour connaître les éventuelles complémentarités offertes. Cela peut être le cas avec votre assurance habitation.
- ▶ **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.

Vers le Sud de la France

La SNCF a mis en place le service Auto-Train (en l'occurrence moto-train) qui permet d'embarquer votre monture à Paris pour rejoindre 12 grandes villes du Sud de la France (Avignon, Biarritz, Bordeaux, Briançon, Brive-la-Gaillarde, Fréjus-Saint-Raphaël, Lyon, Marseille, Narbonne, Nice, Toulon et Toulouse). 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. Les tarifs sont extrêmement variables et les meilleurs prix sont à chercher du côté des offres Prem's disponibles à l'ouverture des ventes. A partir de 99 € (tarif début 2013, moto seule) pour un aller simple vers l'une des destinations auto-train. Le billet pour le transport de votre moto peut être acheté jusqu'à 6 mois à l'avance.

- ▶ **La hauteur maximale de votre moto** doit être inférieure à 1,55 m et la garde au sol supérieure à 10 cm. Attention à certains rétros, top-case ou bulles hautes qui peuvent dépasser la hauteur limite et imposer leur démontage par vos soins.
- ▶ **Au moment de l'embarquement,** vous pouvez charger vous-même votre moto ou laisser des agents SNCF s'en occuper. 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.
- ▶ **Auto-Train circule de nuit et ne transporte pas de voyageurs.** Vous empruntez pour votre propre déplacement le mode de transport de votre choix.

Vers l'Angleterre

- ▶ **Train.** Eurotunnel vous permet de rejoindre en train Folkstone depuis Calais à des prix très intéressants suivant la période et la durée de votre séjour. A partir de 42 €

(tarif début 2013, moto avec 1 ou 2 passagers) pour un aller simple. Les billets sont mis en vente au moins 10 mois à l'avance. Vous pouvez vérifier les disponibilités sur Internet ou en appelant le centre d'appels. La limitation en hauteur de votre moto est de 1,85 m.

► **Ferry.** Plusieurs compagnies de ferries vous permettent de traverser la Manche avec votre machine entre Calais et Douvres. A partir de 24 € avec P&O Ferries (tarif début 2013, moto et 1 ou 2 passagers) pour un aller simple.

► **Conseil :** prenez une photo de votre moto au moment du chargement, pour pouvoir réclamer en cas de dommage constaté à l'arrivée.

■ P&O FERRIES

☎ 0820 900 061 / +44 845 832 8888

www.poferries.com

P&O Ferries assure de nombreuses traversées quotidiennes entre la France et l'Angleterre. Les tarifs sont très concurrentiels par rapport au train et la traversée. Trente minutes suffisent pour relier Calais à Douvres.

■ SNCF SERVICE AUTO / TRAIN

☎ 3635

www.autotrain.voyages-sncf.com

Coût d'un appel 0,34 € TTC/min. Dites « auto/train ». Voici un service bien pratique que propose SNCF. On dépose sa moto dans l'une des 13 gares Auto Train de France puis l'on emprunte un autre train pour rejoindre la gare d'arrivée. En effet, Auto Train ne prend pas de voyageur (et voyage de nuit). Sont acceptés : motos, scooter et side-car à partir de 49,6 cm³ s'ils ne dépassent pas 1,55 m de hauteur et s'ils ont une garde au sol d'au moins 0,1 m. Ils doivent en outre ne pas dépasser 2,50 m de largeur comme les voitures.

■ EUROTUNNEL

☎ 0 811 36 52 99

www.eurotunnel.com

Réservation et renseignements du lundi au samedi de 9h à 17h30 (jours fériés inclus).

Pour aller de Calais/Coquelles à Folkestone en Angleterre vous pouvez opter pour Eurotunnel. Le trajet dure 35 minutes. La page directe d'accueil du site web pour les motards est www.eurotunnel.com/fr/informations-sur-votre-voyage/vehicules/motos

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.

■ CAT

www.motobycat.com

Cette entreprise, exerce une activité moto parmi d'autres. Ses camions vont chercher partout en France des véhicules, dans les concessions ou chez des particuliers, à condition toutefois que l'adresse soit accessible. CAT a une grande expérience du transport moto. Le devis est gratuit et ils livrent 4 jours ouvrables après enlèvement.

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**. Surgonfliez 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 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) !

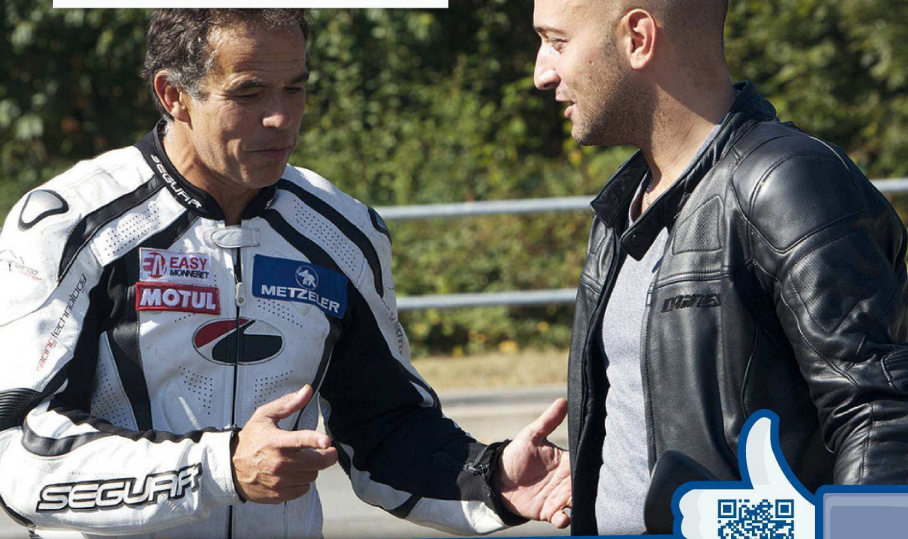
► **Dans l'autre sens, le conducteur devra penser à s'arrêter régulièrement** pour que le passager se dégourdisse les jambes et l'avertir des trous et autres obstacles sur la chaussée qu'il pourrait ressentir. Ne pas oublier que le passager se refroidit et se fatigue souvent plus vite que le pilote.

► **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 « Équipement de la moto » dans la rubrique « Séquiper ».

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.



Gagnez des baptêmes moto avec Philippe Monneret sur la page facebook de Club 14 !



facebook.com/LeClub14

Baptême moto
d'une valeur de
99 €



La logique suggérerait de choisir le casque le plus léger possible, donc un jet, mais celui-ci offre à l'inverse une 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 que de 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 rouliez seul et pouvoir effectuer un freinage brutal sans gêner la 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 dégageant 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 violeuse, 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.

 club14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

CLUB 14 DAY le 28 Juin 2013 sur le circuit de Clastres.
Cette journée circuit est ouverte à tous !



70 €*

Circuit de Clastres

Encadrée par Gilles Hampe

(Vainqueur du Bol d'Or Classic
2005, 2006, 2009 et 2011)



Inscrivez-vous vite sur www.club14.com dans la rubrique événements.

* Tarif adhérent club 14. Prix public : 85 €

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 adepte 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 prêt 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 zébrures, 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.

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
secretaire@paneuroclub.fr

Le Pan-Euro Club de France a été créé en 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.triumphmotorcycles.fr

Le Riders Association of Triumph est le seul club officiel reconnu par le constructeur. À l'occasion de rassemblements ponctuels, 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.

■ BMW MOTO CLUB FRANCE

www.bmwmcfr.com
president@bmwmcfr.com

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

■ CLUB KAWA TEAM GAAAZ

www.teamgaaaz.com

Le Moto Club Team Gaaaz Racing est un moto club affilié FFM, créé par et pour les membres du Team Gaaaz. Les mêmes fans de « Kawa » se rassemblent lors de sorties et concentrations ou à l'occasion de grands événements.

■ H.O.G. FRANCE

Europarc

19, rue Eugène-Dupuis – CRÉTEIL

www.hog-france.fr

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

■ 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.

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.

■ EMOTO.COM

www.emoto.com

support@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.

■ FORUM-MOTO.COM

www.forum-auto.com/moto

Après avoir cliqué sur l'onglet « Moto », on accède à plusieurs 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 ». 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.

■ FREEBIKER.NET

www.freebiker.net

Tout ce qui touche au custom est sur ce site. Sur le forum, une section « On the Road ! » annonce, comme son nom le laisse présager, de nombreuses virées. Les concentrations chères aux bikers, comme le rassemblement géant de Sturgis aux États-Unis, sont toutes répertoriées.

■ LEREPAIREDESMOTARDS.COM

www.lerepairedesmotards.com

On trouve dans ce repaire une rubrique « Roadbooks » dans laquelle vous pouvez rechercher de courtes balades et de longs voyages, par département ou pays, et par date. On pourra aussi trouver les adresses de différentes agences de voyage organisant des prestations à moto.

■ MOTO-STATION.COM

www.moto-station.com

Les forums de cet excellent site (forums.moto-station.com) permettent de trouver des sorties d'un week-end ou une balade dominicale. La partie « Forum 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 de moto » une rubrique dédiée aux comptes rendus de balades, et une autre rubrique où chacun peut faire partager aux autres ses plus belles routes.

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 recevrez 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 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.

 club 14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

CLUB 14 DAY le 2 sept. 2013 sur le circuit du Vigean.
Cette journée circuit est ouverte à tous !

©Mediaprod



99 €*

Circuit du Vigean

Encadrée par **Gilles Hampe**

(Vainqueur du Bol d'Or Classic 2005, 2006, 2009 et 2011)

et **Christian Haquin**

(Vainqueur du Bol d'Or Classic 2006, 2009 et 2011)

Inscrivez-vous vite sur www.club14.com dans la rubrique événements.

* Tarif adhérent club 14. Prix public : 119 €

- ▶ **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, reclasent 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.

■ ASSOCIATION CLUB 14 NANTERRE

☎ 01 55 69 61 00 – www.club14.com
Club 14 est une association loi 1901 (moto club) créée en 1981 par 3 passionnés de moto. Son objectif était de proposer à ses adhérents des conditions optimales pour la pratique de la moto, dont une assurance abordable et adaptée à leurs besoins. Pour ce faire, Club 14 s'est associé à un acteur du monde de l'assurance « Mutuelles Unies » devenu entre temps AXA. Club 14 compte aujourd'hui près de 430 000 adhérents et propose de nombreux événements (balades, rallye routier, journées circuit.) tout au long de l'année. Découvrez les événements et avantages de l'association sur : www.club14.com

■ AFDM (ASSOCIATION POUR LA FORMATION DES MOTARDS)

AFDM Nationale ☎ 06 27 70 74 72
www.afdm.org
contact@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. L'AFDM est présente dans les départements et régions suivants : Côte-d'Or, Gironde, Hérault, Indre-et-Loire, Meurthe-et-Moselle, Nord, Ile-de-France.

■ FFMC – FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MOTARDS EN COLÈRE

Secrétariat national
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.

■ 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.

■ ASSOCIATION DES MOTARDS DE TOURISME (LA.MO.TO)

20, rue de la Gare – RODALBE
☎ 03 87 05 29 09 / 06 76 91 27 48
www.lamoto.org

contact@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). En 2010, le comité directeur fédéral décide de rendre indépendante l'association à compter du 1^{er} janvier 2011. LA.MO.TO devient un club national, affilié à la FFM en Ligue des Pays de la Loire. LA.MO.TO a pour objet le développement des activités de tourisme de

la Fédération française de Motocyclisme ainsi que la défense des intérêts des motards.

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

23, rue Léo Lagrange – SAINT-BRIEUC

☎ 07 86 42 46 91 – casim-france.fr

president@casim-france.fr

Les objectifs de la Casim sont de former et d'aider d'autres motards à apprendre, entre eux, la sécurité. Créée en 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. Chaque association départementale a mis en place des stages de perfectionnement moto. Ces séances sont encadrées 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. La Casim propose également des sorties, balades et rallies.

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.

■ **EUROPE ACTIVE MOTO**
7, Strada Vecchia – BORGIO

☎ 04 95 44 49 67

moto.europe-active.com

Depuis ses bureaux en Corse et en Toscane, Europe Active Moto fait profiter ses clients les plus exigeants de son expertise technique et de sa connaissance du terrain avec des séjours imaginés et préparés par des passionnés.

Partez seul, en couple, entre amis, ou rejoignez un groupe constitué sur les plus belles routes de Corse, d'Europe et du Monde. Road-books rigoureux pour les motards sans assistance, hébergements choisis avec soin, transferts de bagages, guides locaux, traversées en ferry ou prestations sur mesure, tout est prévu pour un séjour en toute confiance et forcément inoubliable. Europe Active Moto propose également un service de location au départ de Bastia. Modèles de l'année en cours (Suzuki Van-Van, Suzuki V-Strom, Suzuki Intruder M800, Triumph Bonneville), assurance tous risques et prestations à la demande vous permettront de profiter pleinement de votre séjour en Corse.

■ **COLUMBUS INTERNATIONAL**
29, boulevard de la Ferrage – CANNES

☎ 04 83 15 82 64

www.columbus-international.fr

info@columbus-international.com

Ouvert tous les jours de 9h à 19h. Sur rendez-vous. Location de motos sur la Côte d'Azur, livraison et enlèvement des motos dans un rayon de 100 km autour de Cannes. Organisation d'excursions avec un guide accompagnateur toute l'année.

Séjours, week-ends ou journées, Columbus International Cannes propose le plus grand choix de motos Ducati à louer en France. Les routes de la Provence et de la Côte d'Azur vous attendent pour une expérience inoubliable : route Napoléon, corniche de l'Estérel (Corniche d'or), route des Crêtes... L'adhésion annuelle au Club Columbus offre l'utilisation d'une moto de prestige et la prise en charge des frais de parking, de révision, d'assurance, etc.

■ **GREAT ESCAPE**
59, rue Vannerie – DIJON

☎ 03 80 54 90 15

www.greatescape.fr

jip.tours@orange.fr

Great Escape a fait des voyages à moto aux USA sa spécialité. La Route 66 fait bien évidemment partie du catalogue de ce voyageur qui propose notamment un circuit de 16 jours de Chicago à Los Angeles.

NE 1087

**USA
A MOTO**

GREAT ESCAPE greatescape.fr

LES AVENTURIERS DU VOYAGE

JIP Tours

appréciez la différence!
découvrez nos circuits sur www.greatescape.fr

■ **ITINÉRAIRES ÉVASION**
61, avenue de la République
EYBENS

☎ 04 76 01 08 19 / 06 21 75 11 72

www.itineraires-evasion.fr
contact@itineraires-evasion.fr

Itinéraires Evasion offre aux motards la possibilité de concrétiser un rêve de voyages à moto avec des destinations et des circuits pensés pour les motards. 2 choix : le premier consiste en des voyages programmés et accompagnés en moto pour de petits groupes de motards limités à 16 participants. Ce sont des voyages tout compris sauf le repas de midi ; le second choix concerne des voyages en liberté pour ceux qui veulent partir seul ou entre amis. Itinéraires Evasion réserve les traversées en bateau, les hébergements et fournit un road-book détaillé où sont notés les sites incontournables. Des visites sont mêmes suggérées. Les voyages 2013 concernent la France, dont la Corse, les Alpes, l'Ardeche..., l'Irlande, la Norvège, l'Écosse, l'île de Man, la Croatie, la Grèce.

■ **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. Ce tour opérateur offre des voyages à moto sur plusieurs continents et, bien sûr, en France et en Europe. Croatie, Grèce, Irlande, Italie, Portugal et Espagne sont au programme.

■ **WEST EURO BIKES**
5, rue Président-Kennedy
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, en Europe mais aussi bien plus loin. Parmi ses différentes offres en Europe : Écosse, Irlande, Grèce, Italie, Portugal, Turquie et France.

■ **VOYAGESMOTO.FR**
561, chemin des Peupliers
TRETS

☎ 09 79 65 75 27

www.voyages-motos.fr
infos@voyages-motos.fr

Un road book, une assistance mécanique, des hébergements de qualité, et pour couronner le tout, une organisation de choc. Rouler en file indienne, très peu pour eux. Leurs voyages impliquent un esprit de liberté total. Ils s'occupent de la logistique, à vous les rencontres, les paysages, les arrêts au gré de vos envies. Le leitmotiv : profiter pleinement. Endenchez la première et c'est parti.

■ **TWINTOUR**
15, rue de la Tournette
VEYRIER-DU-LAC

☎ 04 56 49 80 30

www.voyage-moto.com
resa@twintour.net

Ce spécialiste du voyage en Harley, notamment au Maroc, propose aussi des excursions en motoneige au Canada et en Laponie. Un des rares à organiser des formules « Free Ride » qui vous permettent de partir avec votre propre moto en Corse, Sicile, Sardaigne, Croatie et au Maroc. Les road-books sont fournis, l'hébergement en demi-pension et les ferries réservés, vous faites le reste !

■ **ROAD2LUXE**
24-26, avenue de Bruxelles
VITROLLES

☎ 06 99 29 26 04

Voir page 17.

■ **WEST FOREVER**
Z.A. de Holtzheim
4, impasse Joffre
WOLFISHEIM

☎ 03 88 68 89 00

www.westforever.com
loyse@westforever.fr

Reine du voyage en Harley-Davidson, West Forever sait quitter l'Ouest américain où elle s'est spécialisée. Voici un panel de ce que son équipe vous propose en France et en Europe.



Des cabines téléphoniques en mode domino dans la banlieue de Londres.

 club14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

 BOL
D'OR
Classic



Club 14 partenaire du Bol d'Or Classic.
Rendez-vous les 14 et 15 septembre 2013
sur le circuit de Nevers Magny-Cours !



Venez soutenir la Hampe Racing Team !
Plus d'infos sur www.club14.com dans la rubrique événements.

► **Les Couleurs de la Toscane.** Un tour dédié à l'une des plus belles régions d'Italie. Au-delà d'un parcours splendide et de visites historiques impressionnantes, c'est la rencontre avec une culture forte, une gastronomie, un art de vivre qui est proposée. Départ de Cagnes-Sur-Mer. Durée 14 jours/13 nuits.

► **La Route des Aigles.** Avec moins de 30 heures rouges sur 2 500 km, ce circuit a l'ambition de vous faire découvrir les Alpes. Qu'elles soient suisses, allemandes, autrichiennes, slovènes ou italiennes, vous les découvrirez magnifiques et souvent bien plus sauvages que vous ne les connaissez peut-être. Départ de Strasbourg. Durée 13 jours/12 nuits.

► **Balade en Alsace (circuit sud et circuit nord).** Il s'agit de deux circuits distincts destinés à vous faire découvrir l'Alsace comme vous ne la connaissez sûrement pas. Le premier lorgne vers les Vosges du Nord et le Donon alors que le second pique de Strasbourg vers le Haut-Koenigsbourg et le Grand Ballon. Pour chacun de ces circuits, 7 jours /6 nuits.

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**
www.generation-moto.com

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.

■ **ROAD TRIP MAGAZINE**
www.roadtripmag.fr

Depuis 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**
www.motorevue.com

Ce magazine paraît 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.

■ **WILD MOTORCYCLES**
www.wild-motorcycles.com
infos@wild-motorcycles.com

Ce mensuel n'est pas à mettre entre toutes les mains : conçu par des passionnés de 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 !

■ **MOTO JOURNAL**
www.motojournal.fr

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 incondionnels 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**
www.motomag.com

Essais, comparatifs et dossiers « consomotard » 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**
www.journaldesmotards.com
motards@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.

A la télévision

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

Toute l'actualité des voyages, c'est dans Petit Futé mag !
Plus d'informations sur www.petitfute.com/mag



MOTO REVUE

TOUS LES 15 JOURS EN KIOSQUE



SUIVEZ
L'INFO MOTO 24H/24H
SUR MOTOREVUE.COM

APPLICATION
GRATUITE
SUR MOBILES ET TABLETTES



LISEZ MOTO REVUE
EN VERSION NUMERIQUE
SUR TABLETTES OU ORDINATEURS



Toute l'information moto en continu
ACTUS - ESSAIS - SPORT - TECHNIQUES - PRATIQUE - FORUM - VIDEO - PHOTO

■ AB MOTEURS

www.abmoteurs.fr
contact@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

Eurosport est diffusée dans la quasi totalité des pays d'Europe dans la langue maternelle du pays, avec des publicités locales ou internationales. Eurosport retransmet, entre autres, le Championnat du monde de vitesse et le Parid-Dakar.

■ MOTORS TV

www.motorstv.com

Un certain nombre de rendez-vous du sport motocycliste passe par cette chaîne, entièrement consacrée aux sports mécaniques.

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.

■ LA CENTRALE.FR

www.lacentrale.fr

La centrale est une référence pour tout ceux qui veulent acheter ou vendre leur véhicule, y compris une moto. A consulter sans modération pour sa cotation argus complète, actualisée en temps réel, très facile d'accès... et gratuite.

■ MOTOPLANETE.COM

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.

■ MOTOSERVICES.COM

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...

Les sites Web personnels

Voici deux sites pour rêver un peu au récit des aventures d'autres motards routards.

■ BLOG JEAN GALLOT

jean.gallot.free.fr/voyages.htm
jean.gallot@free.fr

Jean Gallot nous raconte sans prétention ses nombreuses balades en France. De 1998 à aujourd'hui, 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.

■ BLOG PIERRE SCHERRER

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. On trouvera une somme de bons plans, des photos et des récits, qui se veulent descriptifs et informatifs de façon à aider le voyageur dans sa recherche d'itinéraires, de bonnes adresses ou d'autres renseignements, le tout rédigé d'une plume alerte, avec en bonus les road-books au format GPS Garmin.



Tour de Belém, un des symboles de Lisbonne.

COMPÉTITION
MAGAZINE
EXTRÊME
PASSION
TUNING
SUR

AB MOTEURS

LA CHAÎNE DE TOUS LES MOTEURS

Se perfectionner

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.

Perfectionnement 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 s'agit d'organismes qui proposent des formations pour 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.

Passer son permis

Une nouvelle réforme du permis de conduire a été mise en œuvre en début d'année 2013. Toutes les motos-écoles sont à même de vous donner les renseignements à ce sujet. A défaut, renseignez vous sur le site officiel de Légifrance – www.legifrance.gouv.fr

A la date de rédaction de cet ouvrage, le dernier texte concernant les modalités de passage du permis de conduire est l'arrêté du 10 janvier 2013, modifiant l'arrêté du 23 avril 2012 fixant les modalités pratiques de l'examen du permis de conduire des catégories A1, A2 et A.

Il ne serait pas surprenant que d'autres textes modificatifs paraissent dans les mois à venir.



LE REPAIRE DES MOTARDS • COM

Le site qui vous guide à moto

ROADBOOKS

BONS PLANS

AGENDA

VOYAGES

BONNES ADRESSES

RENCONTRES

Créez, imprimez,
partagez, exportez et
téléchargez vos balades
sur votre GPS.



Actualités



Forum



Technique



Roadbooks



Calendrier



Adresses



Essais

1 million de motards viennent chaque mois se retrouver,
partager, rouler ensemble... **Rejoins nous !**

WWW.LEREPAIREDESMOTARDS.COM

L'Alcazar des Rois Catholiques est l'un des monuments incontournables de Cordoue.

© AUTHOR'S IMAGE



Espagne



- Circuit n°1 : La Catalogne et la Costa Brava → 58**
- Circuit n°2 : De Séville à Gibraltar par Cadix → 64**
- Circuit n°3 : De Séville à Almeria par Grenade → 68**
- Circuit n°4 : La Costa Blanca et le golfe de Valence → 75**
- Circuit n°5 : Galice : la pointe ouest → 80**
- Circuit n°6 : De La Corogne à Pampelune → 84**
- Circuit n°7 : Au pays d'Aragon et Castille → 91**
- Circuit n°8 : Madrid et l'Estrémadure → 98**

Circuit n°1 : La Catalogne et la Costa Brava

ITI 01 - 232,5 KM

Une des plus belles régions d'Espagne, assurément, où vous alternerez entre visites culturelles de musées prestigieux, farniente sur les plages de la Costa Brava et movida à chaque étape. Pour ne rien gâcher, les routes côtières sont d'une beauté à couper le souffle. Et l'encombrement estival n'apparaît finalement que comme une occasion d'admirer plus tranquillement le paysage... Soyez réellement prudent lors de la dernière étape entre Roses et Cadaqués : virages serrés et automobilistes furieux font de cette route l'une des plus dangereuses de cette partie de la Costa Brava.

BARCELONE

La métropole catalane est une ville animée et qui bouge. Depuis la restructuration de sa façade maritime à l'occasion des Jeux Olympiques de 1992, Barcelone s'est même trouvée une vocation balnéaire grâce à l'aménagement de très belles plages directement accessibles en métro (ou en moto) et qui donnent l'impression d'être, en ville, toujours en vacances. L'actualité culturelle à Barcelone, capitale de la *movida*, n'est pas à prendre à la légère : prévoyez des nuits courtes le temps de votre séjour !

Espagne

Toute proche de la France, la Costa Brava attire depuis des décennies le tourisme sous toutes ses formes. Beauté des plages ou des criques, côtes déchirées, petits villages de pêcheurs, souvent dénaturés mais parfois encore préservés, et bien sûr, fiesta mayor à chaque étape ! Mais on vous le dira surplace, la Catalogne, ce n'est pas tout à fait l'Espagne. C'est plus au sud encore que s'étend le pays traversé par Don Quichotte. Routes sinueuses de montagne ou bien bitume brûlant sous la chaleur andalouse : dans tous les cas vous ne serez jamais bien loin d'une pause rafraîchissante côté Atlantique ou côté Méditerranée. Dans les villes, soyez prudent en conduisant : le taux d'ensolaillement du pays permet l'intense utilisation des scooters et le code de la route est parfois livré à une interprétation toute personnelle...

Numéros utiles

Urgences : ☎ 112 Accidents de la circulation sur tout le territoire, hors Catalogne : ☎ +34 91 742 12 13 (Central de tráfico à Madrid) Accidents de la circulation en Catalogne : ☎ 088 (Mossos d'Esquadra)

Carburant

Les prix du carburant en Espagne demeurent inférieurs à ceux pratiqués en France et au Portugal. Les stations-service sont fréquentes en sortie de ville et sur les autoroutes (où elles sont souvent ouvertes 24h/24). En Catalogne, aucun souci pour faire le plein. Dans les montagnes de l'intérieur du pays en revanche, ne partez pas sans avoir rempli le réservoir. La plupart des véhicules roulent sans plomb. En règle générale, il est possible de régler en carte Bleue.

Vitesse

Les limitations de vitesse en Espagne sont de 120 km/h sur autoroute, 100 km/h sur voie rapide et les routes comportant une bande d'arrêt d'urgence, 90 km/h sur les routes ne comportant pas de bande d'arrêt d'urgence, 50 km/h en agglomération.

A savoir

Dans les montagnes et sur les routes côtières sinueuses, les conducteurs derrière vous vous sembleront souvent pressés, surtout si vous admirez tranquillement le paysage à 50 km/h. De nombreux aménagements permettent de vous garer sur le bas-côté pour laisser passer ceux qui voudraient vous dépasser (et contempler les panoramas en toute sécurité). N'hésitez pas à les utiliser si vous ne voulez pas rouler dans un son et lumières de klaxons et appels de feux.



TAPES	ROUTES	KM PARTIEL	KM
Barcelone	0		
Mataró	C31, prendre la sortie 7 puis N11	31	31
Palafolls	N11 puis B682	31	62
Blanes	GI682	4,5	66,5
Lloret de Mar	GI682	2	68,5
Tossa de Mar	GI682	11	79,5
Sant Feliu	GI682	22	101,5
Llagostera	C65	15	116,5
Caldes de Malavella	GI674	7,5	124
Casa de la Selva	GI6741	8,5	132,5
Gironne	C65 puis C250	13	145,5
Banyoles	N11A, C66 puis C150A	20	165,5
Figueres	GI5121 puis N260	30	195,5
Roses	C68	20	215,5
Cadaquès	GI614	17	232,5

À voir / À faire

■ FUNDACIÓ JOAN MIRÓ

s/n Parc de Montjuïc

Montjuïc ☎ +34 934 439 470

www.fundaciomiro-bcn.org

press@fundaciomiro-bcn.org

M° Paral-lel puis funiculaire de Montjuïc.

Ouvert du mardi au samedi, de 10h à 19h, jusqu'à 20h de juillet à septembre. Nocturne le jeudi jusqu'à 21h30. Dimanche et jours fériés, de 10h à 14h30. Entrée générale à 10 €. Expositions temporaires à 7 €.

Les plus grandes œuvres du peintre catalan sont réunies dans cette fondation située sur la colline de Montjuïc. Située dans un édifice imaginé et conçu par l'architecte Josep Lluís Sert, la fondation accueille la collection la plus complète de l'œuvre de Joan Miró, composée de tableaux, sculptures, gravures et dessins. La fondation organise également des expositions temporaires d'art contemporain, et un espace est réservé aux jeunes artistes conceptuels (Espai 13).

■ PLAGES

Le littoral de Barcelone est constitué de sept plages aménagées pour les baigneurs : Sant Sebastià (M° Barceloneta), la plus proche du centre-ville mais aussi la plus sale ; Barceloneta (M° Barceloneta et Ciutadella), très fréquentée en raison de sa proximité avec le métro ; Nova Icària (M° Ciutadella), territoire des Erasmus et des vacanciers ; Bogatell (M° Poblenou), plus tranquille et moins touristique ; Mar Bella et Nova Mar Bella (M° Selva de Mar), la plage la plus branchée, territoire des gays et des nudistes ; Llevant (M° El Maresme), la dernière plage du littoral mais aussi la moins jolies.

■ PLAÇA REIAL

Plaça Reial – Barri Gòtic

M° Liceu.

Lieu de rencontre à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, la Plaça Reial a été construite entre 1850 et 1860. Une allée d'arcades borde la place, agrémentée de réverbères dessinés par le jeune Gaudí, de palmiers et d'une fontaine centrale. C'est un haut lieu de la vie nocturne barcelonaise, avec ses nombreux bars, restaurants et clubs musicaux. Tous les dimanches, un marché aux timbres et monnaies s'installe sur la place.

■ CASA BATLLÓ

43, Passeig de Gràcia

☎ +34 932 160 306

www.casabatllo.cat

info@casabatllo.cat

Métro : Passeig de Gràcia.

Ouvert tous les jours de 9h à 21h (dernière entrée à 20h). Entrée : 20,35 €.

Œuvre de couleur et de fantaisie, la Casa Batlló est l'une des constructions majeures de Gaudí. La richesse de ce travail architectural a inspiré de nombreuses théories : pour certains, les *trencadis* de verre de couleur sur la façade rappellent une mer ondulante, pour d'autres ce serait une allégorie du mythe de Sant Jordi, en raison de l'aspect écaillé du toit. Quoi qu'il en soit, la Casa Batlló invite à la rêverie et à la contemplation.

■ RAMBLA DE CATALUNYA

Rambla de Catalunya

M° Catalunya, Passeig de Gràcia ou Diagonal.

La Rambla de Catalunya part de la Plaça de Catalunya et remonte parallèlement au Passeig de Gràcia. Comme ce dernier, elle fait partie des principales artères commerçantes de la ville. En plus de nombreuses boutiques, vous y trouverez des bars et des cafés avec leurs terrasses respectives, toutes installées sur le terre-plein central de la Rambla.

■ SAGRADA FAMÍLIA

401, Mallorca ☎ +34 932 080 414

www.sagradafamilia.org

informacio@sagradafamilia.org

M° Sagrada Família

Ouvert d'avril à septembre, de 9h à 20h. Le reste de l'année, de 9h à 18h. Accès facilité pour les personnes handicapées. Entrée 13 €. Visite avec audioguide (conseillé) à 17 €. Classé au patrimoine de l'humanité par l'Unesco, le Temple Expiatori de la Sagrada Família (temple expiatoire de la Sainte Famille) est l'œuvre la plus emblématique et la moins conventionnelle de Gaudí. Commencé par l'architecte Vilàr, en 1882, sous une forme néogothique classique, l'ouvrage fut repris par Gaudí un an plus tard. L'architecte lui consacra quarante années. Outre son caractère sacré, la Sagrada Família est devenue un monument à la gloire de l'idéal catalan, et son achèvement en cours est un véritable défi pour la Catalogne. Le monument comporte 8 tours sur les 18 prévues (de 98 à 112 m de haut ; la tour centrale devrait atteindre les 170 m, soit 38 m de plus que Saint-Pierre-de-Rome) de développement hélicoïdal, en forme de coquillage la façade de la Nativité, inspirée par l'Ancien et le Nouveau Testament, s'orne d'anges, d'animaux de l'arche de Noé et de riches motifs végétaux. Les sculptures du portail de la Passion, entrée actuelle du sanctuaire, ont été confiées au sculpteur Josep Maria Subirachs, dont le travail a fait l'objet de controverses. On visite la crypte où repose Gaudí et le musée qui lui est dédié. La fin des travaux est prévue pour 2030.

■ PARC GÜELL

C/ Olot, s/n – www.casamuseugaudi.org

Bus 24 et 92 ou M° Lesseps

Le parc est ouvert de 10h jusqu'au coucher du soleil (entrée payante pour les non-résidents). La Casa-Museu Gaudí est ouverte de 10h à 18h, et jusqu'à 20h d'avril à septembre. Tarif : 5,50 €.

Cette merveilleuse promenade pour grands et petits est le fruit d'un projet – hélas inachevé – de cité-jardin de Gaudí et de son élève Jujol. L'échec économique de la ville-jardin (2 des 60 parcelles furent achetées, l'une par Gaudí et l'autre par un ami de Güell) mit fin prématurément au chantier. Deux maisons furent donc terminées sur les 60 initialement prévues. Le projet prévoyait également la construction d'édifices publics, comme des écoles et des restaurants. Dès l'entrée, c'est un spectacle féérique que nous offrent le double escalier et la célèbre salamandre toute vêtue de mosaïques. Une fois en haut, on accède à la place du marché couvert soutenue par 84 colonnes. En empruntant les escaliers, on arrive ensuite à la Gran Plaça Circular. Cette place est

célèbre pour son banc décoré de mosaïques. La seule demeure achevée du parc abrite la Casa Museu Gaudí, où l'architecte vécut de 1906 à 1926. Le parc est classé bien culturel mondial par l'Unesco.

Se restaurer

■ CAN SOLE

4, Carrer de Sant Carles ☎ +34 932 215 012

www.restaurantcansole.com

reserves@cansole.cat

M° Barceloneta.

Fermeture le dimanche soir et le lundi. Service de 13h30 à 16h et de 20h30 à 23h. Fermeture annuelle de deux semaines en août. À la carte : 40 € sans les boissons.

Dans le quartier de Barceloneta, ce restaurant ouvert depuis 1903 jouit d'une grande notoriété. La cuisine, inspirée des arrivages de saisons, met en vedette des recettes traditionnelles méditerranéennes et notamment les produits de la mer. Les illustres clients de Can Solé ont beaucoup à voir avec sa réputation : Joan Miró, Manuel Vázquez Montalbán, Sara Montiel, etc., la liste est longue !

■ AGUT

16, Carrer D'En Gignàs ☎ +34 933 151 709

Métro : Jaume I

Fermé le dimanche soir et le lundi. Menu de midi à 13 € (+ 8 % de TVA). À la carte, environ 25 € par personne.

Deux raisons pour que vous veniez dans ce restaurant fondé en 1924 : d'abord pour sa cuisine catalane, fort appétissante, avec une touche très personnelle, ensuite pour sa décoration années 1930. Il s'agit d'un restaurant classique, mais avec une clientèle actuelle, et bien situé pour ceux qui souhaitent continuer la soirée ailleurs.

■ BAR DEL PI

1, Plaça Sant Josep Oriol
Barri Gòtic ☎ +34 933 022 123

www.bardelpi.com

M° Jaume I.

Du mardi au vendredi de 9h à 23h, samedi de 10h à 23h et dimanche de 10h à 22h. Fermé le lundi. Comptez 15 €.

Vraiment typique du quartier, ce restaurant a su préserver son charme de gargote d'autrefois. Pour s'asseoir à l'une des rares tables de la salle exigüe ou de la terrasse, il vous faudra peut-être patienter, sinon vous pourrez toujours vous accouder au bar. Tapas et plats traditionnels sont à la carte. Bien, aussi, pour prendre un verre à toute heure du jour.

Se loger

■ HOSTEL ITACA

21, Ripoll – Barri Gòtic

☎ +34 933 019 751

www.itacahostel.com

pilimili@itacahostel.com

M° Jaume I

De 11 € à 28 € pour une place en dortoir (de 8 à 10 lits) et entre 60 € et 70 € pour une chambre double.

Petit déjeuner inclus. Auberge très conviviale, impeccablement tenue, et à échelle bien plus humaine que ses

concurrentes. L'Hostel propose également la location de 2 appartements dans la même zone. L'un pour 2 personnes à 80 €/nuit et l'autre pour 5 personnes à 100 €-120 €/nuit.

■ HOTEL ESPAÑA****

9-11, Carrer de Sant Pau

Raval

☎ +34 933 181 758

www.hotelespanya.com

hotelespanya@hotelespanya.com

M° Liceu.

Chambre double standard entre 120 € et 200 €. Petit déjeuner à 14 €.

Tout près du Liceu, un merveilleux hôtel construit par le célèbre Domènech i Muntaner. Salle de restaurant moderniste, avec des motifs floraux en céramique et une mosaïque murale aquatique, au fond. Patio intérieur charmant et cheminée impressionnante dans le bar-caféteria. La décoration intérieure a été entièrement refaite en 2010 dans un esprit design. Superbe piscine sur le toit et salle de gymnastique.

■ HÔTEL GAUDÍ

12, Carrer Nou de la Rambla

Raval

☎ +34 933 179 032

www.hotelgaudi.es

gaudi@hotelgaudi.es

M° Liceu.

Chambre double entre 80 et 180 € en fonction de la saison, petit déjeuner inclus.

Ce superbe hôtel de 73 chambres associe parfaitement la fonctionnalité et le charme. Une décoration faite de bois précieux et de couleurs douces apporte une quiétude et un raffinement à ce lieu, idéalement situé tout en restant calme et reposant. Le propriétaire est un passionné des peintres catalans : vous pourrez admirer de nombreuses toiles originales. Depuis la terrasse, vous ne vous lasserez pas d'admirer les cheminées du palais Güell, œuvre de Gaudí, et la belle vue de Barcelone. Offres promotionnelles en été via le site Internet.

BLANES

Une station balnéaire très prisée par la jeunesse catalane et européenne mais qui constitue malheureusement un parfait exemple de ce que le tourisme bétonné a pu apporter à la Costa Brava. Contentez-vous du petit noyau historique en centre-ville et profitez tout de même de la très belle plage pour une courte étape.

TOSSA DE MAR

Le front de mer a conservé, à proximité du château, un charme certain. Vous aimerez vous attarder dans les petites ruelles qui conservent quelque fraîcheur même aux heures les plus chaudes. Au-delà du château s'étendent de jolies petites criques et des venelles qui regorgent de petits troquets à l'écart du centre touristique où il fait bon s'attarder autour d'une sangria en écoutant Julio Iglésias... En saison estivale, la vie nocturne est très animée à Tossa.

■ HÔTEL DIANA

Plaza España, 6 ☎ +34 972 341 886
www.hotelesdante.com

De 80 € à 140 € pour 2 suivant la saison et l'exposition, petit déjeuner et IVA compris, enfant de 0 à 5 ans gratuit. Au cœur du quartier piétonnier, un magnifique hôtel de style moderniste donnant sur la mer à la décoration véritablement somptueuse. Les chambres ont conservé le style d'antan avec des prestations modernes. Patio, terrasse et jardin.

SANT FELIU

C'est cette petite cité balnéaire qui inspira jadis à un journaliste espagnol le surnom de Costa Brava, à cette partie de la côte méditerranéenne. Le front de mer consiste en une longue promenade ombragée le long de la plage, où l'on peut encore admirer de nombreuses façades modernistes. En retrait, les classiques mais charmantes ruelles des petites villes côtières avec leurs cafés, restaurants et bars à tapas. Si une petite randonnée vous tente, empruntez le sentier de randonnée GR-92 qui vous mènera vers de belles criques désertes.

GIRONE

Devenue très prisée depuis qu'elle est desservie par les compagnies low-cost, Gérone offre plus qu'une simple étape. Ses façades colorées le long de l'Onyar, ses petites places bordées d'arcades et ses rues en pente sillonnant la ville ancienne enserrée dans ses murailles en font l'une des visites les plus charmantes de l'intérieur de la Catalogne. A ne manquer sous aucun prétexte.

À voir / À faire

■ BANYS ARABS

Carrer Rei Ferran el Catòlic
☎ +34 972 213 262 – www.banysarabs.org
cultura@girones.org

D'avril à septembre, du lundi au samedi de 10h à 19h et le dimanche de 10h à 14h. Le reste de l'année, tous les jours de 10h à 14h. Fermé les 1^{er} et 6 janvier et les 25 et 26 décembre. Entrée : 2 €.

Cet édifice civil de la fin du XII^e siècle (1194) est inspiré des bains musulmans d'Afrique du Nord. De style roman, les bains sont composés de plusieurs salles : le *frigidarium*, salle de bains froids, le *sudotarium* ou salle de bains de vapeur ; le *tepidarium*, salle tiède ; le *caldarium*, salle chaude et le *furnus*, four et chaudière. L'*apodyterium*, salle consacrée aux vestiaires et au repos, possède un joli bassin de forme octogonale avec huit colonnes.

■ CATEDRAL

s/n Plaça de la Catedral ☎ +34 972 215 814
www.catedraldegirona.org

Visites tous les jours de 10h à 20h (19h en hiver). Entrée à 7 € avec audioguide, gratuit le dimanche.

Vous accédez à cet impressionnant monument par les 90 marches des escaliers de la Pera. La cathédrale à nef unique, dont la construction s'est étalée sur plusieurs siècles, est considérée comme le plus beau monument de l'architecture baroque catalane, et trois styles s'y

mèlent : le roman, le gothique et le style Renaissance. Son imposante nef gothique (23 m de largeur et 35 m de hauteur) est la plus large au monde après celle de Saint-Pierre-de-Rome (25 m). L'autel est un superbe baldaquin avec un retable en argent du XIV^e siècle. Le cloître des XI^e et XII^e siècles, de style roman, possède une double rangée de colonnes. En s'approchant du puits, vous pouvez admirer la tour de Charlemagne, ancien clocher de l'église, antérieur au XI^e siècle, de style roman lombard.

Se restaurer

■ BOIRA

Plaça de l'Independència, 17
☎ ☎ +34 972 219 605

receptio@grupboira.com

Ouvert tous les jours midi et soir. Comptez 20 € à la carte. Un établissement de tradition, qui propose maintes spécialités locales, comme la brandade avec une sauce aux figues et aux olives noires. Cadre agréable avec vue sur la rivière ou sur la place.

■ RESTAURANT CAL ROS

9, carrer de Cort- Reial ☎ +34 972 219 176
www.calros-restaurant.com

info@calros-restaurant.com

Fermé le dimanche soir et le lundi. Menu de midi (uniquement en semaine) à 21 €. Menu de saison à 39,50 €. Menu dégustation à 50 €.

Entre la cathédrale et la mairie, le Cal Ros est l'un des plus vieux restaurants de la ville. Dans un cadre rustique et chaleureux, découvrez une cuisine catalane traditionnelle aux touches originales. Cave de qualité.

Se loger

■ BELLMIRALL

3, Carrer Bellmirall ☎ +34 972 204 009
www.bellmirall.cat

Chambre double de 65 à 85 €, petit déjeuner inclus.

Cette pension 2-étoiles, proche de la cathédrale, est tenue par deux Catalanes très attentives au bien-être de la clientèle. L'établissement n'ayant que 7 chambres, la réservation quelques mois à l'avance s'impose. Salon TV, salle à manger agréable et patio. L'établissement est décoré avec beaucoup de goût, avec des murs en pierre et de la céramique.

■ PENSION COLL

C/ Horte, 24 ☎ +34 972 203 086

A partir de 60 €. Si tout est complet dans la vieille ville et que vous ne souhaitez pas dépenser une fortune en vous excentrant, voici une bonne adresse, dans une petite ruelle à proximité de l'Onyar et à deux pas de la Plaça de Independència. Calme, fonctionnel et tarifs raisonnables. Le petit déjeuner se prend au bar en bas, tarif selon les choix du client.

BANOLAS

15 km au nord de Gérone, ce petit village médiéval s'anime les jours de marché autour de la plaza Mayor

et de ses arcades. Mais le point d'attraction de Banyolles est surtout son lac, qui s'étale sur près de 2 km et autour duquel les activités nautiques sont reines, depuis qu'il a été retenu parmi les sites d'accueil des Jeux Olympiques de 1992.

FIGUERES

Les amateurs de surréalisme, et de Salvador Dali en particulier, se réjouiront forcément de faire étape dans cette ville devenue La Mecque de ce mouvement artistique. La visite du musée Dali est incontournable et ravira ou inspirera même les néophytes.

À voir / À faire

■ TEATRE-MUSEU DALI

28 Pujada Castell ☎ +34 972 677 500
www.salvador-dali.org

De novembre à fin février, de 10h30 à 18h. De juillet à fin septembre, de 9h à 20h. Le reste de l'année de 9h30 à 18h. Fermé le lundi d'octobre à mai. Entrée : 12 € (9 € après réductions). En été, possibilité d'acheter vos tickets à l'avance sur le site Internet (fortement conseillé!).

Ce musée est l'attraction phare de Figueras et la foule se presse en rang serré pour en découvrir toutes les œuvres. Installé depuis 1968 dans l'ancien théâtre municipal, il est bien déconcertant. Suivant le vœu de Dalí, aucune explication n'est donnée aux visiteurs. Le maître l'avait défini ainsi : « Ce musée ne peut être considéré comme un musée, c'est un gigantesque objet surréaliste, où tout est cohérent et où rien n'échappe à mon entendement. »

Se loger

■ HÔTEL RAMBLA

Calle de la Rambla, 33 ☎ +34 972 676 020
www.hotelrambla.net
hotel.info@hotelrambla.net

A partir de 70 € la chambre double avec petit déjeuner. Bien placé en centre-ville et non loin du quartier piéton, l'hôtel 2-étoiles moderne se cache derrière une façade néoclassique. Il propose des chambres modernes avec climatisation, équipées de TV, minibar et de coffre-fort. Petit cybercafé avec postes Internet à la réception de l'hôtel. Bon rapport qualité/prix.

CADAQUES

Le plus charmant des villages de la Costa Brava ne perd rien de son attrait. Année après année, habitués ou touristes de passage sont toujours aussi nombreux à venir découvrir ce petit village aux maisons modernistes ou aux murs de chaux blanche à proximité duquel Salvador Dali fit construire sa maison.

Les plages et criques du centre-ville, la place du village, les quais, les ruelles en pente autour de l'église : tout respire le calme et l'authenticité, même si la fréquentation touristique nuit quelque peu à la sérénité du village en été. Profitez-en alors pour aller goûter à la beauté sauvage du Cap de Creus, la réserve naturelle située juste au nord de Cadaqués : à découvrir à pied ou depuis la mer, en louant un bateau.

À voir / À faire

■ CASA MUSEU SALVADOR DALI

Portlligat, s/n ☎ +34 972 251 015

www.salvador-dali.org

pllgrups@fundaciodalidali.org

A 10 minutes à pied du centre de Cadaqués

De mi-juin à mi-septembre, tous les jours de 9h30 à 21h. Le reste de l'année, du mardi au dimanche de 10h30 à 18h. Fermé du 7 janvier au 11 février. Entrée : 11 € (8 € après réductions). Nous vous conseillons d'acheter vos tickets à l'avance sur le site Internet.

Située dans la jolie baie où subsiste un petit port de pêcheurs. Vous vous apercevrez rapidement que le peintre a laissé dans le village de Portlligat une empreinte indélébile. Il s'agit d'un ensemble de maisons de pêcheurs, aménagé par le peintre lui-même et son épouse Gala. On peut y découvrir l'atelier du grand homme, sa bibliothèque et le jardin, et ce, bien sûr, dans une ambiance complètement surréaliste.

Se restaurer

■ CASA ANITA

16 Carrer de Miquel Rosset

☎ +34 972 25 84 71

Ouvert de 13h30 à 15h et de 20h30 à 22h30. Fermé le lundi en hiver, et uniquement le lundi midi en été. Fermé pendant tout le mois de novembre. Uniquement à la carte, environ 30 €.

Dans ce petit restaurant familial aux salles voûtées blanchies à la chaux, vous partagez avec d'autres clients de grandes tables recouvertes de nappes à carreaux rouge et blanc. N'hésitez pas à prendre votre temps, car le service est un peu rapide ; on vous bouscule avec le sourire, c'est le style de la maison. Plats du jour en fonction de la pêche.

■ ES BALUARD

s/n Riba Nemesi Llorens ☎ +34 972 258 183

www.esbaluard-cadaques.net

info@esbaluard-cadaques.net

Fermé de novembre à mi-février. Environ 40 €.

Situé en plein centre de Cadaqués, face à la baie, le restaurant Es Baluard est installé dans l'ancienne muraille de la ville. Inauguré en 1967, il propose une carte de poissons et fruits de mer très frais, mais aussi le typique *suquet* et de belles paellas. Produits de qualité et desserts maison.

Se loger

■ L'HOSTALET DE CADAQUES

13, Carrer de Miquel Rosset

☎ +34 972 258 206

info@hostaletcadaques.com

Chambre double de 50 à 65 € selon la saison. Petit déjeuner non inclus. Un joli petit hôtel de 8 chambres inauguré en 2008, situé dans une rue animée de Cadaqués et à 20 mètres de la plage. Toutes les chambres disposent du wi-fi, climatisation, TV. Elles sont propres et neuves, décorées dans des tons chauds et accueillants. Bon rapport qualité/prix.

Circuit n°2 : De Séville à Gibraltar par Cadix

ITI 02 - 420 KM

En plein été, vous apprécierez de rouler à travers les grands espaces andalous, ou bien regretterez peut-être de ne pas avoir opté pour un véhicule fermé et climatisé... Mais le printemps et l'automne sont en revanche des saisons idéales pour découvrir le Sud de l'Espagne sans étouffer dans la combinaison. Longues routes de campagne, petits villages authentiques et villes splendides, à parcourir sans retenue jusqu'au détroit de Gibraltar, les légendaires « colonnes d'Hercule ».

SÉVILLE

La plus visitée des villes d'Espagne, Séville, offre des merveilles d'architecture, à la croisée des cultures juive, musulmane et catholique. La splendeur de l'Alcazar et la fraîcheur apaisante des ruelles justifient d'affronter les routes brûlantes du sud de l'Espagne pour découvrir l'une des plus belles étapes du pays.

À voir / À faire

■ ALCAZARES ROYAUX (REALES ALCÁZARES)

Patio de Banderas, s/n

☎ +34 954 502 323

www.alcazarsevilla.org

alcazar@patronato-alcazarsevilla.es

Ouvert au public d'octobre à fin mars tous les jours de 9h30 à 17h et d'avril à septembre tous les jours de 9h30 à 19h. Entrée : 8,50 €. 2 € pour les étudiants, les retraités et les enfants de moins de 12 ans. Audioguide : 3,50 € (recommandé car il y a peu d'explications à l'intérieur) ; le plan est très succinct et il serait dommage de passer à côté de nombreux détails intéressants.

La résidence royale, avec ses palais, ses patios, ses salles mudéjares et ses jardins, est tout bonnement une pure merveille. Déclarée patrimoine de l'humanité

par l'Unesco, c'est – avec la cathédrale – le monument de Séville à ne rater sous aucun prétexte. Le lion, immortalisé par des azulejos, symbolisait la victoire de la Reconquête (pendant une courte période, cette porte fut effectivement défendue par un vrai lion). On débouche sur l'Alcazar Real où, traditionnellement depuis la Reconquête, les rois d'Espagne descendent quand ils sont en visite à Séville.

■ CATHÉDRALE ET GIRALDA

Plaza Virgen de los Reyes

☎ +34 954 214 971

www.catedraldesevilla.es

visita@atedraldesevilla.es

Ouvert en été (juillet-août) du lundi au samedi, de 9h30 à 16h30 et le dimanche de 14h30 à 18h30 ; en hiver, du lundi au samedi de 11h à 17h30 et le dimanche de 14h30 à 18h30. Fermé les jours fériés. Dernière entrée une demi-heure avant la fermeture. Entrée : 8 €, étudiants (moins de 26 ans) et retraités : 3 €, gratuit : moins de 16 ans. Le ticket permet d'entrer dans l'église del Salvador.

Indissociables, elles semblent toutes deux clamer pour l'éternité le triomphe du christianisme. Une proclamation d'autant plus significative que la cathédrale occupe l'emplacement de la Grande Mosquée et la célèbre Giralda, celui de son minaret. Emblème de Séville, miraculeusement préservée des ravages des guerres et des séismes (1504 et 1888), la Giralda avec sa noble et fine structure, patinée par le temps, trône à 98 m.

■ JARDINES DE MURILLO

Avenida Menéndez Pelayo, s/n.

Bus C3, C4 et n° 1.

Les jardins de Murillo sont situés entre la Muraille de l'Alcazar et les places de Alfaro et de Refinadores : on y accède par l'avenida Menéndez Pelayo ou la calle San Fernando. Créés au début du XX^e siècle, dans un

ETAPES	ROUTES	KM PARTIELS	KM
Séville	0		
Parc national de la Donana – Torre de la Higuera	A474 puis A483	78	78
Séville	A483 puis A474	78	166
Jerez de la Frontera	E5 puis N-IV	95	261
Cadix	N349, AP4 puis N443	42	303
Gibraltar	A48-E5 puis N340	117	420

■ SOL Y SOMBRA

C/ Castilla, 151

☎ +34 954 333 935

www.tabernasolysombra.com

info@tabernasolysombra.com

Taverne, cuisine traditionnelle. Tapas à partir de 2,50 €.

Ouverte tous les jours de 13h à 16h30 et de 20h à minuit.

Près du pont del Cristo, cette taverne traditionnelle, originale et rétro, a été fondée en 1961. Des jambons de Jabugo sont accrochés au plafond et des affiches de corridas décorent les murs décrépis. La maison, qui compte plusieurs pièces aménagées, sert un bon *solomillo al ajo* (noisette de bœuf à l'ail), du jambon serrano, du vieux fromage et des *gambas* à l'ail. Les prix des plats sont assez inégaux.

Se loger

■ HOTEL ABRIL**

C/ Jerónimo Hernández, 20

Près de la plaza de Encarnación

☎ +34 954 229 046

www.hotelabril.com

info@hotelabril.com

Selon la saison, compter entre 45 € et 140 € pour

une chambre double. Petit déjeuner entre 6 € et 8 €.

Cet hôtel 2-étoiles est logé dans une maison sévillane typique, équipée de tout le confort nécessaire et qui a su préserver un style traditionnel. Réparti sur trois étages (avec ascenseur), l'hôtel dispose d'une vingtaine de chambres équipées (télévision câblée, téléphone et connexion wi-fi). Deux d'entre elles possèdent de grandes terrasses. Dans le salon, au rez-de-chaussée, vous pourrez prendre un petit déjeuner sous forme de buffet continental (boissons chaudes et froides gratuites toute la journée). Pour un meilleur rapport qualité-prix, surveillez les offres promotionnelles (*ofertas*). Accueil plutôt courtois.

■ PENSIÓN ARGÜELLES

C/ Alhóndiga, 58

vers la place de Alfalfa

☎ +34 954 214 455

www.pensionarguelles.es

Selon le confort et la saison entre 35 € et 65 € pour une double.

Dans une rue entre le couvent San Leandro et l'église de Santa Catalina, c'est un hostel familial très modeste avec un patio et des chambres propres, qui tombe toujours à-pic pour rendre service aux fauchés. Sans charme démesuré, il est assez bien situé pour qu'on puisse facilement se balader ou sortir en soirée (mais pas trop tard pour trouver la porte encore ouverte !) dans le quartier vivant de Alfalfa.

PARC NATIONAL DE LA DONANA – TORRE DE LA HIGUERA

A la confluence des régions méditerranéennes et atlantiques, entre Guadalquivir et océan, cette ancienne réserve de chasse est un paradis de plus de 100 000 ha créé en 1969 pour protéger sa réserve biologique, sa

faune et sa flore. Il est constitué de plages, de dunes (aussi bien mouvantes que fossiles, le système dunaire du parc est l'un des plus complets d'Europe), de marais et de zones de transition (La Vera), de complexes lagunaires avec sables mouvants, ainsi que des zones stabilisées (cotos) couvertes de forêts avec des pinèdes abritant de nombreux mammifères. Situé au croisement des provinces de Huelva, Séville et Cadix, ce parc national, en bon état de conservation, est classé Réserve pour la biosphère par l'Unesco. En effet, cet espace protégé, bénéficiant d'un bon climat, est d'une grande richesse pour le continent européen, puisqu'il est choisi par de nombreuses espèces d'oiseaux qui migrent en Europe et Afrique. Cette aire naturelle et écologique précieuse sert ainsi de refuge à plus de 300 espèces d'oiseaux et même à quelques espèces d'animaux, hélas en voie d'extinction, parmi elles : le lynx d'Espagne ou l'aigle impérial ibérique.

CADIX

Ville frontière historique entre l'Europe et l'Afrique, perle de la Costa de la Luz, Cadix, avec ses 3 000 ans d'histoire est l'une des plus vieilles villes d'Occident. Cette cité dont la légende voudrait qu'elle ait été construite par Hercule est en réalité un ancien comptoir phénicien. Mais l'impression la plus saisissante, en arrivant sur Cadix, demeure la densité de fortification évoquant son passé militaire.

C'est de là que s'élança, pour un destin tragique, la flotte franco-espagnole qui allait disparaître dans la bataille de Trafalgar ! Vous apprécierez la vue sur l'océan depuis les murailles autant que les multiples possibilités de flânerie offertes par le labyrinthe de ruelles du centre historique.

À voir / À faire

■ CATHÉDRALE

Plaza de la Catedral

☎ +34 956 286 154

www.catedraldecadiz.com

secretariocabilido@catedraldecadiz.com

Ouvert du lundi au samedi de 10h à 18h30 et le dimanche de 11h30 à 12h30 et de 13h à 18h. Entrée : 5 € et 3 € en tarif réduit (étudiants et retraités), gratuit à certains horaires (du mardi au vendredi de 19h à 20h et le dimanche de 11h30 à 13h30).

Par temps ensoleillé, à certains moments, il sera judicieux de l'approcher en empruntant le Campo del Sur en venant de la Caleta : elle est alors brillante et dorée au soleil grâce à son dôme recouvert de tuiles jaunes. Dans la crypte de cet édifice de style baroque et néoclassique repose le célèbre compositeur Manuel de Falla (originaire de Cadix). Son trésor, considéré comme le troisième d'Espagne, renferme différentes pièces d'orfèvrerie et notamment de superbes custodes : la custodia del Corpus (de 5 m de hauteur et pesant 1 000 kg), la custodia del Millon (sertie de plus de 250 000 pierres précieuses). De la Torre del Poniente (la tour de la cathédrale), la plus haute tour de Cadix, la vue s'étend sur la ville, la baie et le large (www).

torredeponiente.com – Visite du lundi au dimanche de 10h à 20h, entrée 4 € et 3,50 € en tarif réduit). L'entrée à la cathédrale donne droit à la visite du musée de la Cathédrale – Plaza Fray Félix, Casa de la Contaduría Tél +34 956 259 812. Toute proche, on remarquera l'église Santa Cruz, cathédrale primitive.

■ TORRE TAVIRA

Calle Marqués del Real Tesoro, 10

www.torretavira.com

info@torretavira.com

Ouvert de 10h à 20h de début mai à fin septembre, de 10h à 18h hors saison. Entrée : 5 €, étudiants et retraités 4 €. La tour Tavira fait partie des tours, de style baroque, construites à partir du XVII^e siècle (celle-ci date du XVIII^e siècle), témoignages de la prospérité du commerce maritime de la ville d'alors (75 % du trafic en provenance des Amériques passait par là). Cadix en compte encore 126, sur les 160 que compte la maquette de la ville en 1777, elles mesurent au maximum 35 m ! La plupart de ces édifices possèdent à l'angle de leur terrasse une petite tour servant de belvédère pour ausculter l'azur. Aujourd'hui équipée d'une chambre noire (avec lentilles optiques et miroir), la tour permet de voir en direct un panoramique de Cadix en mouvement, de l'arrivée des bateaux au port jusqu'aux linges étendus sur les terrasses. Deux salles d'exposition avec de superbes panneaux d'illustrations historiques (type bandes dessinées) et projections audiovisuelles historiques et touristiques complètent la visite. Voilà une bonne et originale manière de découvrir la cité blanche et le bleu de l'océan, une étape idéale pour commencer la visite de Cadix.

Se restaurer

■ LA CARTUJA

Calle Abreu, 4/7

☎ +34 956 222 647

nanidecadi@hotmail.es

Menu du jour à partir 15 €. A partir de 20 € à la carte. Dans une rue typique qui s'élargit pour laisser la place à quelques rangées de tables en extérieur, cette maison tenue par Mercedes Sánchez López sert de bons poissons frits ou grillés qui conviendront très bien après avoir goûté aux *almejas a la Cartuja*, un plat de fabuleuses palourdes préparées. Un régal !

■ FREIDURIA LAS FLORES

Plaza del Topete, 4

☎ +34 956 226 112

De 9 à 30 € le kg de poisson. Repas à partir de 10 €.

L'une des coutumes marines andalouses consiste à acheter du poisson frit servi dans des cornets en papier, au poids ou à la portion dans les *freidurias*, et cette adresse située sur la place du marché aux fleurs est parmi les plus appréciées aussi bien des *Gaditanos* que des visiteurs. En salle, en terrasse (si vous trouvez une place !) ou à emporter, pour plus de fraîcheur et choix (dont des crevettes de tous styles et coquillages) il est préférable d'y venir déjeuner !

► **Autre adresse** : C/ Brasil, 1 Tél +34 956 289 378 (dans la ville moderne).

Se loger

■ HOTEL FRANCIA Y PARÍS***

Plaza San Francisco, 2 ☎ +34 956 222 348

www.hotelfrancia.com

hotel@hotelfrancia.com

Entre 55 et 95 € la chambre. Petit déjeuner 6 €.

Un hôtel 3-étoiles de quatre étages, très ancien et pas bien tenu, mais qui plaît parfois pour sa situation centrale au cœur de la vieille ville. Une bonne partie des cinquante-sept chambres (assez grandes mais très basiques) donne sur la place animée de San Francisco. Trop de sérieux problèmes pour être vraiment fréquentable !

■ PENSIÓN ESPAÑA

Marqués de Cádiz, 9 ☎ +34 956 285 500

www.pensionespana.com

Fermé de novembre à fin janvier. Selon la présence ou non d'une salle de bains et selon la saison, de 40 à 60 €. La chambre individuelle sans salle de bains, de 25 à 35 €. Près de la plaza San Juan de Dios, un bon hostel bien restauré (tout récemment). A l'accueil : Ines et Manolo, un jeune couple serein. Dans une rue assez tranquille, autour d'un patio et sur deux étages, 20 chambres de qualité et de luminosité variables de la chambre simple à la chambre avec un peu plus de caractère, certaines avec salle de bains intérieure. Globalement, elles valent le coup ! Bien tenu, net. Vraiment pas mal du tout, ce petit hostel !

GIBRALTAR

Ce petit territoire de 6 km² demeure une source de tension entre l'Espagne et le Royaume-Uni. L'importance stratégique de ce rocher dominant à 426 mètres au-dessus du niveau de la mer le détroit entre la Méditerranée et l'Atlantique est évident. Pour le voyageur de passage, ce sera surtout l'occasion inédite de savourer une bière dans un pub authentiquement anglais, tout en profitant, une fois n'est pas coutume en une telle situation, de la plage et du climat espagnol !

À voir / À faire

■ EUROPA POINT

L'extrémité méridionale de Gibraltar (accessible par le bus n° 3) comporte le premier phare, le Christian Shrine of our Lady of Europe (un sanctuaire chrétien) et la mosquée moderne d'Ibrahim al-Ibrahim, plus grande mosquée bâtie en terres non musulmanes.

■ TUNNELS DU GRAND SIÈGE

The Great Siege Tunnels – Willis's Road

Upper Rock Nature Reserve/Mid-Northern End

De 9h30 à 19h. Tarifs : 8 £, 4 £ (enfant).

Ils furent creusés dans le Rocher par les artificiers de l'armée de Sa Majesté pour défendre le site lors des sièges de la fin du XVII^e siècle. Un réseau impressionnant de plus de 50 km, qui fut complété pendant la Seconde Guerre mondiale pour servir de stockage d'armement et de QG avant l'invasion de l'Afrique du Nord par les troupes alliées commandées par le général Eisenhower.

Circuit n°3 : De Séville à Almeria par Grenade

ITI 03 - 597 KM

Un circuit qui, de Séville à Almeria, vous fera découvrir quelques joyaux d'Andalousie avec, en prime, un parcours bien agréable en bord de mer entre Malaga et Motril et une traversée du magnifique parc national de la Sierra Nevada.

SEVILLE

Voir ITI 02

ALACALA DE GUADAIRA

Cette ville-musée au sein d'une contrée agricole est fière de détenir le taux de spiritualité au mètre carré le plus élevé de toute l'Espagne, avec pas moins d'une trentaine d'églises et de couvents de style Renaissance et baroque, sans compter les nombreux palais et demeures

aux styles remarquables. A noter, la belle restauration de ce patrimoine architectural mise en œuvre depuis quelques années par une municipalité et un maire passionnés par l'histoire et conscients de la présence de ce riche héritage.

ANTEQUERA

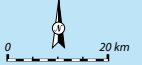
Cette ville-musée au sein d'une contrée agricole est fière de détenir le taux de spiritualité au mètre carré le plus élevé de toute l'Espagne, avec pas moins d'une trentaine d'églises et de couvents de style Renaissance et baroque, sans compter les nombreux palais et demeures aux styles remarquables. A noter, la belle restauration de ce patrimoine architectural mise en œuvre depuis quelques années par une municipalité et un maire passionnés par l'histoire et conscients de la présence de ce riche héritage.

ETAPES	ROUTES	KM PARTIEL	KM
Séville	0		
Alcala de Guadaira	A92	18	18
Moron de la Frontera	A360	48	66
El Saucejo	A406	40	106
Campillos	MA6407	24	130
Antequera	A384 puis A343	30	160
Almogia	A7075 puis MA3403	35	195
Malaga	A7075	26	221
Motril	N340	93	314
Grenade	N323 puis E902	67	381
Sierra Nevada	A395	32	413
Capileira	A395	45	458
Alcolea	A4132, A4130, A4127 puis A348	71	529
Almeria	A348	68	597



ITI 03

- | | | | |
|--|--|--|-------------------------------|
| | Ville principale sur & hors itinéraire | | Itinéraire moto |
| | Ville secondaire sur & hors itinéraire | | Autoroute et voie rapide |
| | Curiosité, parc et réserve | | Route nationale express |
| | | | Route de type nationale |
| | | | Route provinciale & régionale |



MER
MEDITERRANEE

SEVILLE

Alcalá de Guadaíra

Morón de la Frontera

El Saucejo

Campillos

Antequera

Almogía

MÁLAGA

GRANADA

Sierra Nevada (Pradollano)

Capileira

Alcolea

ALMERÍA

Mulhacén
Δ 3482 m.

Parc national de la Sierra Nevada

Embalse de Berinar

Embalse de Iznájar

Embalse del Negatín

E. de Vadamojón

E. de la Puebla

E. de Torre de Aguilá

E. de Bornos

E. de Guadalcan

E. de Barbade

Guadajoz

Guadanañ Méjor

Guadalquivir

Carbóniz

Genil

Genil

Genil

Guadalfeo

Carmona

Écija

Jaén

Jódar

Alcaudete

Lucena

Osuna

Arahal

Las Cabezas de S. Juan

Algodonales

Ronda

Marbella

Fuengirola

Torremolinos

Baza

Berja

Vejer de la Frontera

À voir / À faire

■ L'ALCAZABA

☎ +34 679 300 292 – +34 619 978 697

Visites guidées toutes les demi-heures du mardi au vendredi de 10h30 à 14h et de 19h à 21h et le dimanche et le samedi et le dimanche de 11h30 à 14h. Entrée libre.

Bien remis en valeur par des travaux de restauration en pointillé, il s'ouvre à la visite (entrée libre), on y apprécie des jardins et de belles perspectives sur la vallée, la cité monumentale aux belles couleurs et la Peña de los Enamorados chargée de légendes. Depuis la tour del Homenaje, les couchers de soleil valent le coup d'œil ! Le château, qui domine la ville, fut construit au XIII^e siècle sur les restes d'une bâtisse romaine. Il est possible de contourner les murailles en entrant par l'arc des Géants (arco de los Gigantes) du XVI^e siècle.

■ CAPILLA VOTIVA DEL PORTICHUELO

Plaza del Portichuelo

Dans un quartier authentique, c'est une ravissante et remarquable petite chapelle dont l'intérieur n'est, hélas, pas ouvert à la visite.

■ ÉGLISE NUESTRA SEÑORA DEL CARMEN

Plaza del Carmen

Ouvert du mardi au samedi de 11h à 13h30. Entrée : 2 €. L'un des monuments religieux les plus représentatifs de la ville. Datant de la fin du XVI^e siècle, l'église possède un superbe retable de style baroque.

Se restaurer

■ BAR CARRERA

Calle Carrera, 18 ☎ +34 952 841 878

Fermé le dimanche. Menu à partir de 8 €.

Près de la place Santiago, dans l'une des artères principales de la ville, ce bar-restaurant familial prépare une sélection impressionnante de tapas et plats. Parmi plus de 70 plats différents, on recommande les aubergines farcies au miel et le *lomo al ajillo*.

■ LA ESPUELA

San Agustín, 1

☎ +34 952 270 031 / +34 952 703 424

www.formacionlaespuela.es

Menu à partir de 15 €. Environ 30 € à la carte.

Situé dans un passage voisin de l'église San Agustín, proche de la plaza San Sebastián. A la fois classique et moderne, la cuisine de ce restaurant-école (avec taveria voisine pour les tapas) séduit grâce à des plats traditionnels rénovés par de nouvelles idées culinaires. La famille López Postigo sait s'entourer (et aussi former, puisque l'adresse est également une école) des professionnels tant au niveau du service que des fourneaux. Quoi qu'il en soit, une bonne option pour découvrir la gastronomie locale soulignée par de bons vins régionaux.

Se loger

■ HOSPEDERIA COLÓN

Infante Don Fernando, 29-31

☎ +34 952 840 010

www.hospederiacolonantequera.com

A partir de 35 € la double, 20 € l'individuelle. Petit-déjeuner : 5 €. Parking : 7 €. C'est un peu la grande auberge espagnole de la ville avec son labyrinthe de corridors et ses salons personnalisés (photos de famille, portraits de la Vierge, vieux objets et ustensiles...). La qualité des trente chambres (pas toujours bien tenues) suit scrupuleusement les tarifs indiqués. Celles qui ont été récemment rénovées sont pourvues de télévision, climatisation, salle de bains équipée et même quelquefois de fenêtres avec double vitrage (l'avenue étant quelque peu bruyante). Bon accueil familial.

■ PENSIÓN TORIL

Calle Toril, 5

☎ +34 952 843 184 / +34 952 846 271

www.pensiontoril.com

info@pensiontoril.com

Entre 27 et 37 €, selon la présence ou non d'une salle de bains.

Préférable de réserver à l'avance pour un séjour au mois d'août. Dans une rue près du mercado municipal, correctement restaurée, cette petite posada conserve son cadre de pension traditionnelle avec patio et terrasse propres à la convivialité. Les chambres sont simples et fonctionnelles (avec douche ou bain, ventilateur et TV) et des places de parking sont disponibles pour garer la voiture dans les environs.

MALAGA

Capitale de province comptant environ 630 000 habitants, Málaga est contenue dans des replis entre mer et montagne et divisée par l'embouchure du rio Guadalmedina. Elle est, bien sûr, renommée pour ses vins doux qu'apportèrent sans doute les Phéniciens lors de la création de Malaka, voilà plus de 2 650 ans.

À voir / À faire

■ ALCAZABA

Calle Alcazabilla, 2

☎ +34 952 216 005 / +34 630 932 987

www.malaga.eu

Ouvert de 9h30 à 20h (de 8h30 à 19h en hiver). Entrée : 2,25 € (avec le théâtre romain voisin), réduit (étudiants, retraités, enfants de plus de 7 ans ou avec la Malagacard) 0,60 €. Entrée combinant l'Alcazaba et le château : 3,55 €. Gratuit pour tous le dimanche jusqu'à 14h.

Construite entre le XI^e et le XIV^e siècle par les Maures, elle servait à la fois de forteresse militaire et de résidence royale. Témoignage de l'époque médiévale et du Taifa malagueña, elle est composée de plusieurs murailles concentriques ponctuées de tours. Un Musée archéologique expose les vestiges retrouvés dans l'Alcazaba (poteries, statues romaines...), et est abrité dans le palais ; à ses pieds, on pourra remarquer la présence du théâtre romain datant de l'époque de l'empereur Auguste.

■ MAISON NATALE DE PICASSO

Plaza de la Merced, 15

☎ +34 951 926 060

www.fundacionpicasso.es

info.fundacionpicasso@malaga.eu

Ouvert tous les jours de 9h30 à 20h, fermé les jours fériés. Entrée avec exposition temporaire, salle d'exposition de la plaza de la Merced, plus audio guide : 3 €.

C'est donc dans cette demeure que naquit Pablo Picasso dans la nuit du 25 octobre 1881. Aujourd'hui reconvertie en fondation Picasso, elle étudie sa vie et son œuvre. Trois salles exposent quelques exemples des différents moyens d'expression du peintre (œuvres graphiques, céramiques, livres illustrés). Quelques expositions temporaires séduiront également les visiteurs, un bon complément au musée Picasso.

■ MUSEO PICASSO MÁLAGA

Palacio de Buenavista

Calle San Agustín, 8 ☎ +34 902 443 777

www.museopicassomalaga.org

info@museopicassomalaga.org

Fermé le lundi. Ouvert du mardi au jeudi, les dimanche et jours fériés : de 10h à 20h, le vendredi et le samedi de 10h à 21h. Visite nocturne une fois par mois. Collection permanente : 6 €, exposition temporaire : 4,50 €, billet jumelé : 9 €. Entrée gratuite pour les moins de 18 ans (y compris les moins de 13 ans si accompagnés d'adulte). Réduction de 50 % pour les étudiants et seniors. Billetterie possible sur le site – www.unientradas.es

Au cœur de la vieille ville, dans ce somptueux palais du XVI^e siècle, auquel de nouvelles salles d'expositions, un auditorium, une salle de projection et une librairie ont été rajoutés, loge désormais le quatrième musée au monde dédié à Pablo Picasso. De son œuvre prolifique, toutes les époques sont illustrées, tous les supports représentés : du début des années 1920 à celui des années 1970, du simple croquis à la peinture achevée, en passant par les essais de l'artiste à la céramique ou à la sculpture, sans oublier quelques gravures.

Se restaurer

■ BODEGAS LAS GARRAFAS

C/ Méndez Núñez, 5

☎ +34 952 226 660

Près de la Plaza Uncibay.

Fermé le dimanche. A partir de 10 € avec des tapas, à partir de 15 € avec des raciones.

Cette maison fondée en 1915 a conservé ses gros tonneaux et son ambiance bon enfant. Sur fond des tubes espagnols du moment, des tablées de jeunes et moins jeunes s'y retrouvent pour boire un verre : cañas et vins de Málaga (moscatel, lagrima, parajete, dulce à moins de 2 € le petit verre, encore moins cher à la carafe) en s'accompagnant de tapas et raciones. Les choix de la carte, large juste ce que qu'il faut mais pas plus (avec des spécialités d'ensaladillas, fritures de poisson et mariscos), sont toujours accompagnés de bon pain. Un espace typique, populaire (selon les soirs, également touristique) et bon marché !

■ EL CHINITAS

Moreno Monroy, 4

☎ +34 952 210 972

www.elchinitas.com

chinitas@arrakis.es

Entre 25 et 35 €.

Près du palais épiscopal, en cœur de ville, un établissement familial avec terrasse qui possède un très beau plafond à caissons en salle. La cuisine, typique de Málaga, propose des fruits de mer frais et des spécialités dont, entre autres, asperges et poissons frits. C'est quand même plus économique et préférable de venir y picorer des tapas avec une pression fraîche que de s'y attabler pour le grand jeu avec une bouteille de vin. Service irrégulier.



© AUTHOR'S IMAGE

Vue générale de Malaga

Se loger

■ HOSTAL LAS ACACIAS

Paseo de las Acacias, 5 ☎ +34 952 200 167

www.lasacaciashr.com

à 2,5 km à l'est du centre-ville.

De 42 à 50 € la chambre individuelle, de 60 à 80 € la double, suite avec Jacuzzi de 75 à 100 €, petit déjeuner compris. En août, séjour de 2 nuits minimum, pendant la feria 5 nuits. Demi-pension possible. Chiens admis hors saison.

A Pedregalejo, voici un assez récent et charmant hostel de toutes les couleurs. Dans un quartier résidentiel, proche de la plage et d'un arrêt de bus (n°11) bien desservi, il présente seulement une petite dizaine de chambres mignonnes et très agréables aux tons différents, évitez cependant la n°1 trop proche de l'animation de la réception. Les points forts : un accueil personnalisé en français par un couple sympa venu de Catalogne, une atmosphère comme à la maison et la facilité de garer devant l'établissement, hors saison. Une alternative différente avec un joli patio quasi enchanteur.

■ PENSIÓN JUANITA

Alarcón Luján, 8, 4^D ☎ +34 952 213 586

www.pensionjuanita.es

recepcion@pensionjuanita.es

Selon la saison et la présence d'un lavabo ou d'une salle de bains : entre 20 et 35 € l'individuelle et de 35 à 52 € la chambre double. Parking bon marché à 5 €. Réception 24h/24. Wifi gratuit.

Dans une rue piétonne perpendiculaire à la rue commerçante Marqués de Larios, au 4^e et au 5^e étage d'un bâtiment traditionnel abritant des bureaux, on est content de tomber sur une adresse centrale familiale aux logements bien tenus par l'avenant Mario. Certaines de ses 14 petites chambres non fumeur donnent sur un patio intérieur tranquille et cinq d'entre-elles plus économiques ont des salles de bains à partager. Avec télévision, ventilateur, les espaces détiennent des murs aux teintes reposantes blanche et crème, sols de terres cuites et mobilier en pin, de plus, tous les matelas ont été changés récemment. L'accueil serviable s'avère des plus compétents.

GRENADE

On aperçoit la ville en atteignant le Suspiro del Moro (le Soupir du Maure), l'endroit où Boabdil, le dernier roi maure de Grenade, s'est, paraît-il, retourné et a pleuré en regardant sa ville et son merveilleux palais l'Alhambra pour la dernière fois.

Grenade accueille une forte communauté estudiantine, ce qui en fait une ville à la fois universitaire, activement culturelle et tout simplement belle et joyeuse.

Bientôt cinq siècles au compteur et une histoire plus que prestigieuse : l'université de Grenade est un symbole bien vivant puisqu'elle n'a jamais été aussi populaire qu'aujourd'hui où près de 80 000 étudiants passent les murs des quelque 14 facultés chaque année. Placée depuis toujours sous le signe de la mixité culturelle, elle rayonne sur la ville, le pays, et bien au-delà des frontières...

À voir / À faire

■ ALHAMBRA

C/ Real de la Alhambra, s/n

☎ +34 958 027 971

☎ +34 902 888 001 (Depuis l'Espagne)

☎ +34 934 923 750 (Depuis l'international)

www.alhambra-patronato.es

Bus n° 30 et 34.

Ouvert tous les jours, de 8h30 à 18h de novembre à février, de 8h30 à 20h de mars à octobre, ouverture du guichet à 8h. Visite nocturne possible les vendredis et samedis de 20h à 21h30 l'hiver, du mardi au samedi de 22h à 23h30 l'été. Ouverture des guichets une demi-heure avant les heures d'ouverture. Fermé le 25 décembre et le 1^{er} janvier. Entrée : 13 € (14 € ou 14,30 € en prévente) et 9 € (pour les plus de 65 ans et retraités membres de l'Union européenne). Gratuit pour les enfants de moins de 11 ans. Visites des jardins seuls : 7 € (5 € en nocturne). Visite du palais nasrides en nocturne à 8 €. Le billet d'entrée est valable pour la matinée, pour l'après-midi ou la soirée (visite partielle), sachant qu'il porte la mention de votre heure d'accès aux palais nasrides. Sur place, informations complémentaires sur l'Alhambra et le Generalife téléchargeables sur téléphones portables via Bluetooth.

Oui, l'Alhambra est immanquable, puisqu'elle domine la ville, perchée sur une haute colline. On y accède par la porte de la Justice après être monté par la cuesta de Gómez. L'Alhambra est plus qu'un palais. C'est une véritable cité, entourée de murailles. L'espace comporte des forteresses, des appartements royaux, des casernes, des jardins... Elle fut construite au IX^e siècle comme simple forteresse. Son nom provient de l'arabe *al-hamma*, « la rouge », en raison de l'argile rouge utilisée pour sa construction. Lorsque la dynastie nasride s'installe à Grenade en 1238, Muhammad al-Ahmar décide de quitter l'Albaicín pour résider à l'intérieur de la forteresse, jugée plus sûre. Yusuf I^{er} fait construire ensuite le palais de Comares. Muhammad V est à l'origine du patio de los Leones et des bâtiments qui l'entourent. Après la Reconquête, Charles Quint fait détruire une partie du palais pour y construire le sien, ainsi qu'une église. L'Alhambra tombe dans l'oubli et est victime de détériorations (incendies, pillages). Sa restauration ne sera entreprise qu'à la fin du XIX^e siècle. Pour tous, Grenade est la ville de l'Alhambra et de ses superbes jardins. Néanmoins, elle offre aussi un grand nombre de monuments et de sites qui méritent le détour.

■ CATHÉDRALE

Gran Vía de Colón ☎ +34 958 222 959

Ouvert du lundi au samedi de 10h45 à 13h30 et de 16h à 19h (20h en été) et le dimanche et fêtes religieuses de 16h à 19h (20h en été). Entrée au musée de la cathédrale : 4 €, gratuit pour les moins de 10 ans.

Elle fut construite sur l'emplacement de la grande mosquée selon le désir d'Isabelle la Catholique. Les travaux commencèrent en 1523, mais la dernière pierre ne fut posée qu'en 1704. A l'intérieur (quel contraste avec l'extérieur !), on remarquera cinq nefs entourées de chapelles, avec un déambulatoire derrière la Capilla

LA VERSION COMPLETE DE VOTRE GUIDE

EUROPE A MOTO 2013

en numérique ou en papier en 3 clics



à partir de

9.49€

Cliquer ici

Disponible sur

