

SUPPRESSION DES ZFE



PLAQUES IMMATRICULER



SUJET INTERNATIONAL



JOURNAL DES MOTARDS

N° 99 - Mai 2026

Guide pour le CT2RM : Les motards guidée dans le CT motos

Saisie du Conseil Constitutionnel : Les députés se déchire encore sur les ZFE...

NOUVEAU RALLYE



Le rallye du Pays Basque débarque cette année

ACTU REGION



ESSAI MOTOS



Le journal des motards désormais en 100 % numérique et plus écolo !

EDITO - le CT 2RM et les ZFE, le dossier !

Ces députés estiment que la suppression des ZFE contreviendrait à la Charte de l'environnement et à l'impératif constitutionnel de protection de la santé.

Pour une partie de la gauche, la bataille contre la fin des Zones à faibles émissions se poursuit. Avec pour objectif de protéger l'environnement, des députés socialistes et écologistes ont porté lundi la loi de « simplification » devant le Conseil constitutionnel pour protester notamment contre la suppression des ZFE.

Définitivement adoptée mercredi dernier, la loi prévoyait surtout initialement d'amputer quelques normes pour les entreprises et de supprimer des instances consultatives.

Mais des mesures beaucoup plus clivantes ont été adoptées à l'Assemblée nationale, dont la suppression des ZFE contre les véhicules polluants.

Cette mesure serait sans lien suffisant avec le texte initial. Elle doit donc être censurée en tant que cavalier législatif, estiment dans leur saisine les 106 requérants (68 socialistes et 38 écologistes). Ils jugent aussi que la mesure contreviendrait à la Charte de l'environnement et à l'impératif constitutionnel de protection de la santé.

Journal des Motards est publié par :

6 rue Albert Le Barillier - 64600 ANGLET
Tel : 06 33 54 37 78

Directrice de la publication : Sylvie Bourdon
Rédacteur en chef : Thomas Brulin et Marion Darras
Editorialiste : Julien Bourdon et Julie Sauvage

Contact le Journal des Motards :
e-mail : contact@fmfrance.fr

Impression :
Contenu diffusé totalement en ligne depuis le 31 janvier 2020 - ISSN : 2681-7837 - créé en 2015

SOMMAIRE



EN BREF

4 - La suppression des ZFE par l'Assemblée

INFORMATIONS DU MOIS

5 - 6 Plaques d'immatriculation, conformité

LE COMBAT DES MOTARDS

7 - La saisie du Conseil Constitutionnel

INFORMATIONS AUX MOTARDS

8 - Guide pour le Contrôle technique 2RM



L'ACTU EN REGION

9 - Les infos du mois dans vos régions

MARCHE DU MOIS

11 - Achats de nouvelles motos par l'armée française pour leurs flottes militaire



INTERVENTION DU MOIS

12 - Les nations unies avec Jean Todd sur l'état des routes dans le monde

LES BONS PLANS DES MOTARDS

13 - Lancement du rallye du pays Basque

NOUVEAUTE CHEZ LES MOTOS

16 - Le futur dans le monde de la moto !



Une vingtaine de motards ont participé à la journée Reprise de Guidon, organisée par la police nationale et la Co-ordination sécurité routière, samedi matin à Rochefort.

L'hiver est passé, ils ont sorti la moto du garage, et ils ont besoin de retrouver des sensations avant les grandes balades de l'été. Une vingtaine de motards se sont rassemblés, samedi matin à Rochefort, pour participer à la journée Reprise de Guidon, organisée par la police nationale et la Co-ordination sécurité routière.

Au programme, plusieurs exercices : un slalom, une accélération en ligne droite, un freinage appuyé... Il y a aussi le fameux parcours en forme de huit. Au milieu des plots, dans un petit périmètre, à faible allure, on travaille les virages serrés ; l'exercice à la fois simple et redoutable. *"Tourne la tête ! Tourne ! Regarde là-bas"*, crie l'instructeur à chaque motard qui s'élance au milieu du huit.

"Le regard fait tout. C'est le regard qui emmène la moto", explique Marcel Deboutois, intervenant départemental de sécurité routière. Un autre conseil : *"ne pas toucher la poignée [de frein] avant. Si on fait ça, la moto ne tourne pas, et elle se couche."* C'est arrivé plusieurs fois au cours de la matinée, notamment avec une lourde Harley Davidson.

Entretien de la moto, postures de pilotage, respect des règles de sécurité... La journée Reprise de guidon est une révision des bases. *"On réapprend les bons comportements à moto"*, résume Jean-Luc Pinsat, chargé de mission deux-roues motorisés au sein de la Co-ordination départementale de la sécurité routière. Au cours de la matinée, il invite régulièrement des motards à *"déverrouiller"* les épaules : la mobilité corporelle du pilote participe à la maniabilité de la machine.

"On n'est jamais trop bon sur une moto", estime Tina, habitante de Marennes, conductrice d'une Honda CB500, participante à la journée Reprise de Guidon. *"Tout ce que je peux grappiller comme connaissances et compétences pour mieux gérer ma moto au quotidien et pour rouler de façon plus sûre, je le prends."*

Pour ceux qui ont raté la journée Reprise de guidon de samedi, la prochaine session aura lieu le 31 mai au pôle éducation routière de La Rochelle.



La suppression des ZFE signifierait la fin des limitations de circulation pour les motos et scooters classés Crit'Air 4 ou 5, souvent visés par les interdictions en centre-ville.

À Paris et sa petite couronne par exemple, les deux-roues motorisés « *thermiques* » étaient soumis aux mêmes horaires de restriction que les voitures : du lundi au vendredi, de 8h à 20h.

Sans ZFE, ces véhicules pourraient à nouveau circuler librement... sous réserve de décisions locales, attention.

Le débat entre accessibilité urbaine et qualité de l'air reste tout vert ouvert !

Appréciés pour leur praticité, sobriété et accessibilité, les deux-roues motorisés – les anciens en particulier – sont aussi critiqués pour leurs fortes émissions de particules fines.

Pour réduire ces dernières, les métropoles vont devoir pondre de nouvelles mesures.

Pourquoi c'est important ?

Jusqu'ici, les conducteurs aux revenus modestes étaient condamnés à l'exclusion, leurs véhicules anciens étant interdits de séjour. Après ce vote, la prudence reste de mise.

Cette décision doit encore passer le filtre de la censure éventuelle du Conseil Constitutionnel.

Par ailleurs, la France doit toujours respecter la directive européenne de 2008 sur la qualité de l'air.

Ce vote ouvre cependant la voie à des discussions pour trouver des alternatives plus justes et plus efficaces que la simple interdiction de circuler.

Une « *bonne nouvelle ne venant jamais seule* », la pétition contre le Contrôle Technique des Deux-Roues Motorisés (CT2RM) vient de franchir une étape cruciale.

Format des plaques d'immatriculation, la suite...

À partir du 1er juillet 2017, c'est format standard pour tout le monde à 21 x 13 cm. Voici un rappel des sanctions encourues en cas de défaut d'immatriculation.

Circulation d'un véhicule à moteur avec plaque d'immatriculation non conforme :

contravention de 4e classe (amende de 135 €).

L'immobilisation peut être prescrite. Circulation d'un véhicule à moteur avec plaque d'immatriculation illisible : contravention de 4e classe (amende de 135 €).

L'immobilisation peut être prescrite. Circulation d'un véhicule à moteur avec plaque d'immatriculation amovible (ex. : plaque vissée) : contravention de 4e classe (amende de 135 €).

L'immobilisation peut être prescrite.

Circulation d'un véhicule à moteur ou d'une remorque non muni d'une plaque d'immatriculation visible (ex. : plaque placée latéralement) : contravention de 4e classe (amende de 135 €).

L'immobilisation peut être prescrite.

Usage d'appareil, de dispositif ou de produit permettant de se soustraire à la constatation des infractions routières : contravention de 5e classe (amende de 1 500 €).

Retrait de six points. Suspension de permis.

Confiscation du dispositif et du véhicule.

Une affaire de sécurité publique que l'Opération Oeufs de Pâques de la FMF met en lumière tous les ans.

Les antennes locales de la FMF sont toujours vent debout face à la dégradation des routes. Elles multiplient les initiatives pour alerter les pouvoirs publics.

L'une des actions les plus emblématiques reste sans conteste l'Opération Oeufs de Pâques.

Chaque année, avec beaucoup d'humour et d'autodérision, les motards investissent les routes pour « garnir » les nids-de-poule, fissures et autres ornières d'œufs de Pâques.

L'objectif est clair : interpeller les médias, sensibiliser les élus et les services routiers face à ces dangers publics.

Cette démarche citoyenne et créative porte ses fruits : les retombées médiatiques gagnent en ampleur d'année en année.



Certains députés saissent le Conseil Constitutionnel

Ces députés estiment que la suppression des ZFE contreviendrait à la Charte de l'environnement et à l'impératif constitutionnel de protection de la santé.

Pour une partie de la gauche, la bataille contre la fin des Zones à faibles émissions se poursuit.

Avec pour objectif de protéger l'environnement, des députés socialistes et écologistes ont porté lundi la loi de « simplification » devant le Conseil constitutionnel pour protester notamment contre la suppression des ZFE.

Définitivement adoptée mercredi dernier, la loi prévoyait surtout initialement d'amputer quelques normes pour les entreprises et de supprimer des instances consultatives.

Mais des mesures beaucoup plus clivantes ont été adoptées à l'Assemblée nationale, dont la suppression des ZFE contre les véhicules polluants.

Une mesure accusée d'être un cavalier législatif

Cette mesure serait sans lien suffisant avec le texte initial.

Elle doit donc être censurée en tant que cavalier législatif, estiment dans leur saisine les 106 requérants (68 socialistes et 38 écologistes).

Ils jugent aussi que la mesure contreviendrait à la Charte de l'environnement et à l'impératif constitutionnel de protection de la santé.

Ils estiment que la suppression des ZFE entraînerait mécaniquement une exposition plus importante aux particules fines et au dioxyde d'azote, « régression significative » de la lutte contre « l'un des principaux déterminants environnementaux de morbidité et de mortalité en France ».

Ils arguent également que cette suppression « n'est assortie d'aucune limitation, ni dans son champ, ni dans sa durée ».



Un guide des réseaux Auto Sécurité/Sécuritest pour convaincre les motards
Voilà déjà deux ans que la réglementation a évolué en France en rendant obligatoire le contrôle technique périodique des deux-roues motorisés.

Pour autant, la mesure reste encore très largement critiquée et remise en question par les motards, comme en témoigne la pétition publique en faveur de son abrogation qui a recueilli près de 80.000 signatures ou les usagers qui prônent un boycott.

Toujours est-il que légalement, les motos et les scooters doivent passer le contrôle technique pour leur 5e année d'immatriculation puis tous les 3 ans ou dans les six mois avant une vente sous peine d'une contravention de 4e classe (amende forfaitaire de 135 euros).

Pour limiter les risques de contre-visites et tenter de faire mieux accepter la mesure, les réseaux Auto Sécurité, Sécuritest et Vérif'Autos ont édité un guide autour du contrôle technique moto pour présenter les enjeux, répondre à certaines interrogations et idées reçues, mais aussi donner quelques conseils pour préparer sa visite.

Si l'on passera sur l'argumentaire repris du discours biaisé évoquant un gain pour la sécurité en raison « *d'une part significative des accidents impliquant des défaillances mécaniques* », ce que contredit le rapport MAIDS (moins de 0,5% des accidents dus à une défaillance), la suite du guide est plus didactique.

On retrouve par exemple quelques réponses à de potentiels freins pour les motards liés au risque d'immobilisation, au coût du CT...

La FMF 31 (Haute-Gironde) Repérage nids de poule

Le 6 avril dernier, la Fédération des Motards de France (FMF) de Haute-Garonne a mené une opération de repérage des nids de poule à Montaudran. Les bénévoles ont balisé et signalé les zones à risque pour prévenir les accidents.

Comme chaque année, le lundi de Pâques, la Fédération des Motards de France (FMF 31) de Haute-Garonne a mené une opération de repérage des nids de poule à Toulouse, un dispositif qui existe au niveau national depuis six à sept ans.

Contacté par l'Opinion Indépendante, Jean-Claude LEVRIT, président départemental explique que cette initiative vise à alerter les autorités et à protéger les usagers à deux roues. Les nids de poule pouvant entraîner des pertes de contrôle ou des chutes parfois graves.

Un repérage pour alerter et prévenir

Nous intervenons sur les routes, les ronds-points et les périphériques les plus dégradés, en balisant les zones et en signalant les trous de manière visible.

L'objectif est double : sensibiliser les pouvoirs publics et prévenir les accidents, explique-t-il.

En pratique, les équipes utilisent notamment de la paille et un petit marquage autour des nids de poule pour que les conducteurs de motos, vélos ou trottinettes puissent les repérer.

Un mode d'action qui aurait tendance à faire réagir rapidement les autorités.

Selon lui, le problème s'aggrave, notamment à cause des intempéries et du manque de financement pour des réparations durables : *"Souvent, on préfère poser un pansement sur le bitume plutôt que de refaire correctement la route"*, regrette-t-il.



La FMF 33 (Gironde) Manifestation organiser par la FMF et le Moto-club de Bordeaux

La manifestation est organisée par le Moto Club Bordeaux Accélération pour interpeller les autorités après une nouvelle occupation illégale de la piste d'accélération de l'avenue Labarde, à Bordeaux Lac, qu'il gère chaque week-end

Aux mêmes causes, les mêmes effets. Comme au printemps dernier, un défilé sonore de motards s'annonce vendredi 10 avril, à partir de 21 heures, dans les rues du centre-ville de Bordeaux.

Le cortège, qui partira de la piste d'accélération de Labarde, au Lac, gagnera la place de la Victoire par le quartier des Chartrons et Gambetta, avant un retour au nord de Bordeaux, par les quais.

Cette manifestation pacifique et symbolique vise « à interpeller la mairie, la Métropole et la préfecture, puisque tout le monde se renvoie la balle », cingle Daniel Castanon.

Le trésorier du Moto Club Bordeaux Accélération (MCBA) relaye ainsi le ras-le-bol des motards, privés depuis trois mois de cette installation sécurisée, offrant aux adeptes de vitesse une ligne droite de 800 mètres, éclairée, plantée sur un terrain de quelque 9 500 m², clos et loin de toute habitation.

La FMF 87 (Haute-Vienne) Défilé des femmes dans le cadre de la journée des femmes

La FMF 87 (Fédération des Motards de France) demande depuis de nombreuses années un aménagement pour la sortie 27 (Ambazac - Bonnac-la-Côte).

La revendication n'est pas nouvelle ! Depuis de nombreuses années la FMF 87 alerte sur les dangers de la bretelle de sortie de l'A20, au Nord de Limoges.

Dans un récent courrier, la Fédération des Motards de France alerte le préfet sur les risques d'accident sur l'A20, dans le sens sud-nord, à hauteur de la sortie 27 Ambazac – Bonnac-la-Côte.

En fin d'après-midi, d'importants embouteillages s'y forment régulièrement, rendant la sortie difficile, voire dangereuse.

Une situation qui fait craindre un accident grave Yves Gendron, membre du conseil d'administration de la FMF, évoque notamment la présence récente d'un bus scolaire immobilisé sur la bande d'arrêt d'urgence, faute de pouvoir s'insérer dans la circulation.

Une situation récurrente qui fait craindre un accident grave.

■ LA MINUTE DES MOTARDS

L'armée française se dote d'une flotte moto

L'armée française devrait se doter d'une moto de tout terrain électrique d'ici quelques mois, mais en marge de celle-ci, l'armée de Terre entrevoit la possibilité d'une flotte de motos tout terrain thermiques de 125 à 380 cm³ dans les mois à venir. Les dossiers de candidature à cet appel d'offres doivent arriver avant le 17 mars, le temps presse...

Les forces armées ont, de tout temps, utilisé des deux roues motorisés. Les motos parachutées par l'armée Anglaise, les fameuses Flying Fea (*puces volantes*), les célèbres Harley Davidson WLA 750 des années 40, la moto militaire Russe 2x2 la Tarus...

En France, Yamaha a répondu à ces attentes lors des dernières dotations (XT660, XTZ 690, etc). Bref, il y en a eu beaucoup et les motos constituent toujours un moyen efficace de se déplacer dans des zones difficiles d'accès.

Circuler en inter-files à moto peut mener à des amendes si certaines règles ne sont pas respectées. Mais des contraventions parfois douteuses posent problème à la Fédération des Motards de France (FMF).

La très étonnante Taurus 2x2.

Du côté de nos forces armées, l'armée de Terre avait testé la LMX 161 dès 2023. Cette moto électrique représente une solution « très silencieuse » pour arpenter les terrains difficiles pour des missions de reconnaissance notamment.

En revanche son autonomie d'environ 3 heures, son temps de charge et ses performances générales n'ont sans doute pas répondu aux attentes des militaires. Nous n'avons pas vu de trace d'un bon de commande rendu officiel... Idem pour la Thundera, une autre moto électrique qui, vraisemblablement, n'a pas été retenue non plus.

L'armée a tout de même débloqué une enveloppe budgétaire pour s'équiper en motos de tout terrain, mais thermiques pour celles là et toutes homologuées pour un usage routier. Plusieurs budgets seraient alloués : 2,3 millions d'Euros pour des motos de 125 cm³ à hauteur d'environ 230 unités.

Chaque moto devra être livrée « toute équipée armée » selon les spécifications demandées, mais si l'on se base sur ces chiffres, cela fait une somme de 26 000 € environ par moto. De quoi avoir une 125 cm³ haut de gamme, quand bien même l'équipement militaire coûte très cher.



Avec 1,2 million de morts par an sur les routes du monde entier, le chantier est colossal pour faire progresser la sécurité routière, notamment dans les pays encore en voie de développement. Envoyé spécial des Nations unies pour la sécurité routière, Jean Todt nous a présenté en avant-première son projet de casque de moto à moins de 20 euros, qui pourrait devenir obligatoire dans certains pays lors de l'achat d'un deux-roues.

1,2 million de morts sur les routes dans le monde. 50 millions de blessés avec handicaps. Les chiffres font froid dans le dos.

Pour inverser cette tendance, de nombreux projets sont régulièrement mis en place par les institutions internationales, notamment à destination des pays en voie de développement.

Au niveau des Nations unies, l'envoyé spécial pour la sécurité routière n'est autre que Jean Todt. L'ancien boss, entre autres, de la Scuderia Ferrari en Formule 1, à la carrière jalonnée de succès, avec lequel nous avons pu échanger, nous a dévoilé en exclusivité l'un des projets porté par l'instance en matière de sécurité routière dédiée aux deux-roues.

Un projet qui pourrait changer radicalement l'usage des deux-roues dans

de nombreux pays en voie de développement, où l'on sait que les motos et scooters sont utilisés à des fins utilitaires.

Jean Todt nous a ainsi dévoilé le premier prototype de casque de moto à 20 dollars (soit environ 17 euros).

Conforme aux normes européennes et ventilé pour répondre aux besoins des utilisateurs de pays chauds, ce casque est appelé à se démocratiser aux quatre coins de la planète.

L'idée portée par l'Organisation des Nations unies est de le rendre accessible au plus grand nombre, mais aussi de l'inclure dans l'acte d'achat du deux-roues.

Ainsi, au moment d'acquérir une moto ou un scooter, le package global inclurait l'achat obligatoire de deux casques, un pour le pilote et un pour le passager, pour un surcoût minime de 40 euros.

Les casques seraient donc livrés avec les motos, les deux acquisitions devenant indissociables.

« Cela nécessite encore de faire changer les règlements dans chacun des pays afin que ce procédé devienne automatique » nous précise Jean Todt.

Le tracé Rallye Pays Basque

Un rallye tout-terrain calqué sur les épreuves de rallye-raid va voir le jour du 11 au 13 septembre prochains au pays Basque français du côté de Saint-Palais.

Une épreuve de trois jours entièrement au road-book ouvertes aux Trails, enduro et motos de rallye plus une catégorie trail découverte hors classement. Premières infos. C'est une première (si l'on excepte la mythique Croisière Verte dans les années 70) qui devrait en appeler beaucoup d'autres à l'avenir. Le promoteur historique du championnat de France d'enduro et ancien pilote Inter Jean-Luc Miroir s'associe au Moto-Club des 2 Gaves pour lancer le premier rallye tout-terrain au road-book français. Une épreuve qui se déroulera en septembre prochain dans les Pyrénées basques au départ de la ville de Saint-Palais (64).

Une véritable compétition incluant des liaisons et des spéciales chronométrées, toutes disputées sans fléchage mais avec l'appui d'un road-book qui sera fourni aux concurrents. Ces derniers devront donc être équipés de tablettes numériques, à l'identique des pilotes de rallye africain ou autres épreuves de rallye européennes (des championnats existent déjà en Italie, Espagne).

L'épreuve sera évidemment ouverte aux

motos de rallye 450 cm³ et autres machines d'enduro 2 et 4T, mais également aux Trails de 125 à + de 700 cm³. Diverses catégories sont d'ores et déjà établies pour permettre plusieurs classements en plus du classement scratch de l'épreuve. Une catégorie Trail Expérience permettra également à des pilotes munis de trails de participer avec la trace GPX mais sans être intégrés classement scratch de l'épreuve.

Le parcours devrait compter environ 200 km chaque jour incluant deux spéciales chronos, le tout tracé dans les montagnes environnantes. Un prologue plus court disputé le vendredi après-midi permettra de déterminer un ordre de départ pour les journées de samedi et dimanche.

Les catégories

Navigation Roadbook numérique :

- Trail TR1 : 125cc à 300cc.
- Trail TR2 : + de 300cc à 500cc.
- Trail TR3 : + de 500cc à 700cc.
- Trail TR4 : +700cc.
- Enduro EN1 : 2 temps 125cc à 250cc et 4 temps 250cc.
- Enduro EN2 : 2 temps à partir de 300cc et plus, 4 temps de + de 250cc à 450cc.
- Enduro EN3 : 4 temps + de 450cc.
- Rallye-Raid : uniquement 450 4 temps.

Essai moto nouvelle génération

Nouveau modèle chez Honda à essayer prochainement...

Comme nous le savions depuis quelques mois, la machine est disponible en versions A1 (permis 125) et A2 nativement, car elle développe 18 kW de puissance nominale (ramenée à 11 kW en version 125). Une porte d'entrée qui vise le plus grand nombre, du motard du quotidien à celui du dimanche.

Au cœur de la machine, une batterie de 9,6 kWh qui autorise un rayon d'action utile d'une centaine de kilomètres, selon le parcours et l'usage. Nous avons constaté en 67,5 km une baisse de 100 à 22 % en roulant à rythme « sport ». Un confrère ayant roulé plus cool s'est retrouvé avec 37 %, signe que le style de conduite affecte significativement l'autonomie. D'un point de vue techno, pas de révolution avec une batterie LG lithium-ion refroidie par air.

La base technique jamais vue chez Honda, c'est que ladite batterie est un élément du cadre de la moto. Une conception déjà observée chez beaucoup de concurrents, mais aucune machine de la marque n'a été conçue ainsi avant la WN7. Un nouveau savoir-faire bien exécuté, puisque les ressentis au guidon sont parfaitement comparables à ceux d'une moto plus classique de la gamme. De plus, la moto est entièrement assemblée sans soudures,

mettant en évidence les assemblages en aluminium dont les textures sont très réussies. Plus en deçà, on trouve que certains carénages à la finition brillante sont moins heureux, y compris la charnière de la trappe de charge qui a un jeu de fonctionnement important. Pas de quoi s'alarmer, car au global, la finition reste un cran au-dessus de nombreux concurrents, mais on sent que M. Honda a fait quelques économies pour ne pas faire exploser le prix de son modèle.

On pouvait s'attendre à un écran géant comme sur le Honda CUVe Connected, il n'en est rien. L'écran TFT de 5 pouces prend sa place au centre du guidon sans pour autant nous éblouir par sa modernité, car c'est le même sur toutes les motos de la gamme. Clair et bien pensé, il offre toutefois plusieurs affichages pour le mode Sport, et une navigation aisée avec un joystick rétroéclairé sur le commodo gauche. Le système RoadSync permet d'y connecter un smartphone, mais n'espérez pas Android Auto ou CarPlay. Un peu « basique » pour une machine techno.

Pour rester en maîtrise des 100 Nm de couple (un couple de 900 cm³), on dispose d'un contrôle de traction (désactivable) ainsi que d'un ABS haut de gamme (qui dispose d'un gyroscope, en gros) qu'on retrouve d'habitude sur les motos plus onéreuses.

Essaie de la CFMOTO

Nouvelle gamme des motos de la marque CFMOTO 2026

C'était une des stars du stand CFMoto du dernier salon Eicma, en novembre dernier. Voici le nouveau fer de lance de la gamme trail du constructeur de Hangzhou, une 1000 MT-X qui se distingue en premier lieu pour son moteur de 946 cm³.

C'est un bicylindre parallèle qui développe 112 chevaux à 8500 tours et une valeur de couple maximale de 105 Nm à 6250 tours, un bloc de 56 kg qui sur le papier ne manque donc pas d'intérêt puisqu'il délivrerait 90% de sa belle valeur de couple entre 5500 et 8000 tours.

On devrait bénéficier d'un bon gras au guidon, de quoi se sortir de toutes ornières et autres saignées en off-road puisque cette machine est faite pour cela !

En effet même si c'est une grosse cylindrée, à l'instar de la Honda CRF 1100 Africa Twin elle est équipée de jantes à rayons en 21 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière. Elle bénéficie également de suspensions japonaises signées Kayaba qui ont l'air intéressantes avec

leur grand débattement, alors que la généreuse garde au sol de 240 mm et les différentes protections de série devraient être d'une grande aide dans la pampa.

On n'oublie pas son contenu technologique à la pointe, enfin notez que vous pourrez vous perdre au milieu du désert avec elle, son grand réservoir de 22,5 litres devant assurer une belle autonomie.

On connaît son prix aujourd'hui : elle sera lancée « à partir de » 10599€, garantie 5 ans. chaque manche pour offrir un spectacle fidèle à l'ADN des sports mécaniques (...).

1000 MT-X : un trail 1000 de 112 ch. à 10 599 € c'est cher ?

Et bien non c'est un prix placé, à nouveau CFMoto joue les outsiders sur le marché avec un prix attractif, une dotation intéressante en équipements et une moto qui a l'air sérieuse en termes de conception comme en fabrication.

Nous l'essayerons d'ailleurs la semaine prochaine dans le sud de la France, comptez sur nous pour vous faire un retour complet avec Christophe le Mao au guidon.

Lancement du futur en moto

Le programme d'innovation continue pour les nouvelles motos 2026

Personne ne l'avait vraiment vu venir comme ça. Depuis des années, les constructeurs promettent des batteries à semi-conducteurs, les annoncent, les repoussent, les reconditionnent en "prochaine révolution"... sans jamais franchir le cap sur un modèle de série. Et pendant ce temps, presque en silence, une marque de motos vient de faire ce que toute l'industrie attendait. Verge, oui. Une moto. Pas une voiture.

La nouvelle TS Pro Gen 2 n'est pas une évolution classique. Ce n'est pas juste une mise à jour technique, ni un restylage déguisé. C'est un basculement. Parce que pour la première fois, une moto de série homologuée pour la route embarque une batterie à semi-conducteurs. Pas un prototype. Pas un concept. Une machine prête à être livrée.

Et ça, dans un secteur où même les plus grands groupes peinent encore à sortir du laboratoire, ça fait forcément grincer quelques dents.

Sur le papier, ça peut sembler abstrait. Dans les faits, c'est tout l'équilibre de la moto électrique qui est remis à plat. Jugez-en : densité énergétique supérieure, meilleure stabilité thermique, recharge plus rapide (en théorie), durée de vie potentiellement bien plus longue ... Et surtout, un point clé : l'efficacité globale.

Résultat concret sur cette TS Pro Gen 2 ? Jusqu'à 350 km d'autonomie avec une batterie de 20 kWh et jusqu'à 600 km avec la ver-

sion 33 kWh. Pour une moto, ce n'est plus juste compétitif. C'est un changement de catégorie.

Un moteur hors norme... littéralement

Mais Verge ne s'est pas contenté de revoir la batterie. Ils ont aussi conservé ce qui fait leur signature : le moteur intégré dans la roue.

Un moteur Donut Lab, sans moyeu, directement intégré à la roue arrière. Pas de transmission classique. Pas de chaîne. Pas de courroie. Et derrière, des chiffres qui parlent d'eux-mêmes : 134 ch, 1 000 Nm de couple et 0 à 100 km/h en 3,5 secondes. Autrement dit, une poussée immédiate, brutale, continue.

Typiquement électrique... mais avec un niveau de couple qui change totalement la sensation de pilotage. Ce qui frappe aussi, c'est le virage logiciel assumé.

La TS Pro Gen 2 est affublée de capteurs embarqués, intelligence artificielle, connectivité avancée, interface repensée.

On ne parle plus simplement d'une moto électrique.

On parle d'un écosystème roulant. Et le plus surprenant est que le prix est réaliste. C'est peut-être là que le coup devient vraiment intéressant.

Malgré cette avancée technologique majeure, Verge annonce des tarifs proches de la génération précédente : 29 900 \$ pour la version de base et 34 900 \$ pour la version longue autonomie