

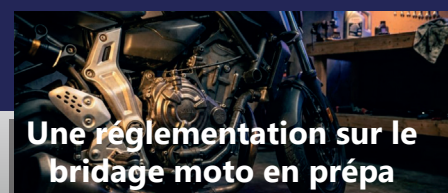
WAZE ARRIVE EN 2RM



LOI FRANCAISE 2RM



BRIDAGE MOTO, LOI



JOURNAL DES MOTARDS

N° 101 - Septembre 2026

**Nouveau projet Européen -
concernant les 2RM dès 2027**

**Etudes sur les freinages motos - future
génération de frein sur les motos**

CASQUES & GANTS



ACTU REGION



REPRISE CHAMPIONNAT



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

EDITO - Vol de donnée sur les bases de la ffm

C'est un coup dur pour le monde du motocyclisme français et une vraie crise de cybersécurité pour la Fédération Française de Moto. La base de données de la FFM fait l'objet d'une mise en vente massive sur le dark web depuis le 16 août 2026.

Issues de piratages survenus en 2024 ces données touchent environ 472 760 adhérents motards, incluant de nombreux mineurs.

Les fichiers en circulation contiennent des informations personnelles particulièrement détaillées sur les licenciés concernés : nom et prénom, date de naissance et nationalité, adresse postale complète, adresse e-mail et numéro de téléphone, numéro d'adhérent et de licence.

Même si les mots de passe et données bancaires ne semblent pas directement exposés dans ce lot, la divulgation de ces informations expose les licenciés à des campagnes de phishing (hameçonnage) ultra-ciblées pouvant engendrer la réception de faux courriels de la fédération réclamant un impayé, une mise à jour de dossier ou un renouvellement de licence. Du croisement de données (doxing) avec d'autres fuites récentes pour affiner les escroqueries et les rendre indétectables est aussi possible.

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 - Evans Plaindoux réalise le wilcard !

INFORMATIONS DU MOIS

5 - 6 Waze débarque pour les 2RM

LE COMBAT DES MOTARDS

7 - Loi Ripost, encore pour les 100 CV ?

INFORMATIONS AUX MOTARDS

8 - Bridage moto, encore une futur loi UE ?

L'ACTU EN REGION

9 - Les infos du mois dans vos régions

REPRISE DU CFS

11 - Nouvelle saison pour le CFS

NOUVEAUTE DU MOIS

12 - Nouvelle CFMoto elle font déjà fureur

LES EQUIPEMENTS DES MOTARDS

13 - Casques et gants toujours indispensable pour les 2RM

NOUVEAUTE CHEZ LES MOTOS

16 - Encore un nouveau projet européen pour les 2RM



À moto, quelques secondes peuvent suffire pour faire basculer une balade ordinaire en accident grave. Pour mieux protéger les conducteurs de deux roues, un équipement supplémentaire gagne aujourd'hui du terrain : le gilet airbag.

Le casque reste évidemment incontournable, tout comme les gants adaptés à la pratique de la moto. Mais ces équipements ne protègent pas suffisamment le thorax, l'abdomen ou encore la colonne vertébrale en cas de chute. C'est précisément sur ces zones que le gilet airbag entend apporter une protection supplémentaire.

La Gendarmerie de l'Aisne, qui mène régulièrement des actions de sensibilisation auprès des motards, met en avant cet équipement utilisé quotidiennement par ses motocyclistes. Lors de démonstrations organisées notamment pendant les journées consacrées à la trajectoire de sécurité, les militaires montrent concrètement son intérêt.

Une technologie pensée pour les chutes à moto

Le principe est relativement simple. Porté par-dessus ou intégré à la tenue du motard, le gilet détecte une situation anormale et déclenche un coussin protecteur destiné à amortir le choc.

Selon les modèles et les technologies utilisées, différentes zones du haut du corps peuvent ainsi bénéficier d'une protection renforcée.

Pour les professionnels de la sécurité routière, cette protection supplémentaire peut faire une différence considérable lors d'un accident. La route reste imprévisible et, contrairement à une voiture, une moto ne possède ni carrosserie ni habitacle pour absorber une partie de l'énergie du choc. Sur deux roues, le conducteur est donc directement exposé.

Les motards invités à franchir le pas

La sensibilisation ne vise pas uniquement les professionnels. La Gendarmerie de l'Aisne encourage également les motards à s'interroger sur leurs habitudes et sur les moyens disponibles pour réduire les conséquences d'une chute.

Le gilet airbag fait désormais partie des équipements fortement recommandés pour renforcer la sécurité.



Leader du Challenge Yamaha 700, Evann Plaindoux décroche la wildcard attribuée par la Fédération Française de Motocyclisme, Yamaha Motor France et le GMT94 Yamaha pour la manche française du Championnat du Monde WorldSBK, organisée du 4 au 6 septembre sur le circuit de Nevers Magny-Cours (58).

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 !

Apprécies pour leurs praticité, sobriété et accessibilité, les deux-roues motorisés – les anciens en particu-

lier – 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.

Waze débarque pour les motards, une application appréciée par tous.

Attendu depuis (très) longtemps, un vrai mode imaginé spécifiquement pour les motards et scooteristes débarque sur Waze, mais malheureusement pas partout sur la planète..

.

La connectivité et les systèmes de navigation sur smartphone se mettent (enfin) aux deux-roues !

Android Auto et Apple CarPlay disposent désormais d'une interface adaptée, tandis que Google a développé un mode spécifique pour les motos et scooter sur Waze !

Grâce à l'IA Gemini ainsi qu'une équipe dédiée d'éditeurs spécialisés de cartes géographiques, le système de navigation proposera bientôt des itinéraires optimisés pour les deux-roues.

Ces dernières incluront notamment des raccourcis inaccessibles aux voitures et indiqueront également la présence de certains dangers spécifiques comme des nids-de-poule ou dos-d'âne. En voilà une bonne nouvelle !

Malheureusement, tous les motards et scooteristes ne pourront pas profiter de cette nouvelle fonctionnalité...

Le mode moto, une bonne nouvelle qui s'accompagne également d'une mauvaise...

L'arrivée d'un mode spécialement dédié aux deux-roues sur Waze est une bonne, voire excellente nouvelle !

Malheureusement, cette nouveauté s'accompagne également d'une mauvaise nouvelle...

Ce nouveau mode ne sera dans un premier temps disponible que dans certaines régions d'Amérique latine et d'Asie.

Heureusement, Google précise d'ores et déjà que « d'autres pays suivront ».

Reste à savoir quand et s'ils incluront la France...

Heureusement, Google, la maison mère de Waze, ne s'est pas contentée d'implanter un nouveau mode dédié aux motos et scooters à son système de navigation.

Elle a également développé d'autres améliorations qui arriveront très bientôt partout en Europe, y compris dans l'Hexagone.

D'autres nouveautés généralisées, mais bien pratique à moto

Google a également imaginé une option « moins bavarde » à Waze.

Cette dernière n'indique que les changements de direction et les dangers immédiats.

Toujours grâce à l'intelligence artificielle, le système de navigation proposera des itinéraires davantage personnalisés.

En se basant sur les trajets précédents, Waze privilégiera par exemple l'autoroute ou les routes nationales/départementales.

À noter que cette fonctionnalité peut également être désactivée.

Enfin, il sera désormais possible de signaler la présence d'un danger en utilisant une simple commande vocale sans avoir besoin de toucher le moindre bouton. Pratique !

La loi ripost risque de fâché les motards !

La loi Ripost du 21 juillet 2026 interdit l'accès des nouveaux permis B à des voitures trop performantes, sous réserve de statuer sur une puissance précise. A la bonne heure : cela fait quarante ans que les motards, jeunes et moins jeunes, sont soumis à différents bridages !

Le parlement entérine la loi "RIPOST", soit les Réponses immédiates aux phénomènes troublant l'ordre public, la sécurité et la tranquillité. Parmi la série de mesures, plusieurs concernent les dérives liées aux véhicules motorisées : rodéos urbains, séances "freestyle", courses sauvages.

Le tout, souvent, sur fond de consommation de protoxyde d'azote.

Autre phénomène à la mode avec l'essor des réseaux sociaux : la location de voitures hyper puissantes dans le but de se filmer à bloc sur l'autoroute ou de réaliser un dangereux remake de Taxi.

Décision est donc prise d'interdire l'accès aux voitures trop performantes aux nouveaux titulaires du permis B, qu'il s'agisse du coupé-sport à papa, de la GTI du frangin mais aussi des RS à louer chez Avis, Sixt, etc.

"La loi interdit désormais aux jeunes conducteurs titulaires d'un permis probatoire de conduire, louer ou se faire prêter une voiture jugée puissante", informent nos confrères de L'Indépendant. (...)

Tout contrevenant risque une sanction de 15 000 euros et un an d'emprisonnement".

Les professionnels de la location sont également visés puisqu'ils s'exposent à "1500 euros" en cas d'infraction à cette nouvelle règle.

Une amende qui pourrait être "doublée" en cas de récidive !



Bridage moto ? La folie Européenne continue sur les 2RM ?

Entre 1980 et 1985, cette notion de progressivité était corrélée à la cylindrée du deux-roues avec une limite à 400 cc. A la même date apparaît par ailleurs le cauchemar de tous les motardstricolores: le fameux bridage franco(n -français à 100 ch qui s'appliquait sur toutes les motos, quel que soit l'âge ou l'expérience du détenteur du permis A.

Bref, la notion d'accès limité fait depuis longtemps partie du parcours d'apprentissage motard. Sans jamais, jusqu'à présent, se transposer à l'automobile.

Logique administrative qui estime que 50 ch pour se former en deux-roues "oulala, c'est déjà beaucoup", mais 500 ch et plus sur quatre-roues, pas de problème.

La loi RIPOST met fin à cette iniquité. En théorie...

En théorie seulement, car le vote du 21 juillet 2026 pose un cadre, mais n'en définit pas les contours.

En l'occurrence, aucune limite de puissance, de cylindrée ou de poids ne sont définies : le texte renvoie à un décret d'application. Autrement dit : on interdit, mais on réfléchit encore aux termes de cette interdiction.

La limite sera d'autant plus délicate à définir que les voitures électriques, et leur couple colossal immédiatement disponible, donnent aussi accès à des performances "survoltées".

La FMF est par ailleurs curieux de connaître les réactions des constructeurs automobiles face à cette nouvelle contrainte dans un marché tourmenté.

Car cette bride "anti-jeunes" aura un coût et des conséquences, quelle que soit sa forme.

La FMF 61 (Orne) Repérage nids de poule

La Fédération des Motards de l'Orne a organisé, ce lundi 24 août 2026, une initiative Motard d'1 jour sur Argentan, dans l'Orne.

« Comme l'année dernière, nous avons invité les maires de Terres d'Argentan Interco (42 mairies) à venir nous rencontrer afin de leur faire une présentation de ce que la FMF défend au quotidien », explique Gabriel Lorme, le président pour l'Orne de la FMF.

Quatre communes et la préfecture représentées à la réunion des motards de France.

La réunion s'est déroulée dans ces locaux de la Maison des associations, 12 rue des Flandres.

Avec peu de participants, « les maires ou représentants de mairie de Sai, Trun, Nécy, Guêprei ainsi que des représentants de la Préfecture de l'Orne ». Quelques personnes étaient excusées (« trop peu à notre goût »).

Notre rôle est de faire du préventif dans la sécurité routière, conseiller également, organiser des formations pour éviter les défauts d'infrastructures souvent par manque de connaissance des normes à respecter comme les ralentisseurs.

Un tour à moto pour sensibiliser les maires.

À l'issue de la rencontre, « nous avons pu leur faire un tour de moto pour les sensibiliser sur les points noirs que nous avons repérés ».

Il conclut « Nous continuerons dans le dialogue notre travail de sécurité routière dans le département pour que notre passion de la moto puisse se faire dans de bonnes conditions ».



La FMF 74 (Haute-Savoie) Manifestation un après contre le contrôle technique 2RM

Il y a un an, les Motards de France manifestaient en Haute-Savoie contre l'instauration des zones à faibles émissions (ZFE). Aujourd'hui, ils se félicitent de leur suppression par le Parlement.

« Les riches purifient l'air des villes en virant les pauvres. » C'était il y a tout juste un an, en mai 2025 : les membres de la Fédération des Motards de France (FMF) brandissaient cette pancarte devant l'hôtel de ville d'Annecy.

L'antenne départementale de la fédération, qui regroupe une centaine d'adhérents, se mobilisait, comme leurs homologues du reste de la France, contre la mise en place des zones à faibles émissions (ZFE). Avec notamment un objectif : que les deux-roues motorisés ne soient pas concernés par les réglementations locales. Annemasse Agglo est allée dans ce sens, pas le Grand Annecy.

Jean-Claude Albon, secrétaire de la FMF 74, ne peut donc que saluer aujourd'hui la fin des ZFE, même s'il remarque que leur mise en application était « en suspens » et qu'il n'y avait donc « pas eu de changement » pour les usagers.

La FMF 76 (Savoie)

La FMF organise avec la préfecture une session de prévention routière

Les acteurs de la sécurité routière étaient au col de la Madeleine (Savoie), mardi 11 août, pour rencontrer les cyclistes, les motards et les conducteurs.

Objectif : rappeler les règles de sécurité pour partager sereinement la route et éviter les accidents.

Les accidents sur les routes en montagne l'été sont trop nombreux et trop graves.

À partir de ce constat, les services de l'État organisent chaque été en Savoie l'opération Cols Cool : des opérations de sensibilisation à la sécurité routière, au sommet de cols mythiques.

À plus de 1.900 m d'altitude, ce mardi 11 août, entre la Tarentaise et la Maurienne, on a donc pu tester ses connaissances via un quiz, regarder des démonstrations d'airbag pour motards et repartir avec des goodies liés à la sécurité sur la route, comme des sonnettes, des gilets réfléchissants ou des kits de réparation de vélo.

L'été, 60 % des victimes de la route sont des cyclistes ou des motards. Les chiffres de la sécurité routière l'été font froid dans le dos.

■ LA MINUTE DES MOTARDS

Une nouvelle saison pour le Championnat de France des Sables

Avec plus de 800 pilotes inscrits à l'ensemble des 6 courses de la saison 2026-2027, le Championnat de France des Sables Motoblouz confirme une nouvelle fois toute son attractivité.

Le sable s'affirme année après année comme l'une des disciplines majeures de la Fédération Française de Motocyclisme (FFM) et le championnat en est la référence, en attirant également les meilleurs pilotes étrangers. Toutes les catégories ont fait le plein avec, dans le détail :

- 310 engagé en Motos CFS
- 142 engagés en Quads
- 106 engagés en Trophée Amateurs
- 103 engagés en Juniors
- 40 engagés en Espoirs
- 106 engagés en Vintage

Les champions de l'an dernier (Todd Kellett et Mathilde Martinez en Motos, Harry Walker et Kelly Verbraeken en Quads) seront présents à Berck-sur-mer, les 17 et 18 octobre prochain, pour l'ouverture de la saison et remettre leur titre en jeu.

Notons, chez les vintage, un plateau qui s'étoffe encore avec les présences de Flo-

rian Miot, Tom Pagès, Nicolas Dercourt, Richard Fura et Damien Prévot, notamment.

Quant à l'attribution des dossards jaunes en motos et quads, elle s'est faite sur la base de critères règlementaires (présence dans les 15 premiers du classement final 2025-2026) et sportifs (a minima top 5 ou top 10 ces 2 dernières saisons).

« L'engouement pour notre championnat demeure incroyable, se félicite Frédéric Schots, le président de la commission des courses sur sable.

Nous faisons des déçus chaque année car nous ne pouvons pas répondre à toutes les demandes. Nous travaillons avec l'ensemble des clubs organisateurs pour augmenter raisonnablement nos jauges.

Mais nous avons aussi une approche responsable : il nous faut tenir compte des capacités d'accueil, des obligations environnementales et des critères de sécurité.

Nous aurons 5 courses (sur 6) qui vont accueillir 1000 pilotes ou plus. C'est un beau succès et une marque de confiance ».



Le succès commercial de la TRK 502 a agi comme un déclic. Les motards découvrent que l'origine chinoise n'est plus incompatible avec une moto séduisante. Depuis ce moment, les constructeurs chinois n'ont cessé d'accélérer. Leur stratégie ne consiste plus simplement à copier les références existantes. Ils investissent massivement pour créer leurs propres produits.

Cela passe notamment par l'ouverture de centres de design en Europe, le recrutement d'ingénieurs issus des grands constructeurs japonais et européens, des partenariats technologiques de premier plan, comme celui unissant CFMoto à KTM, des investissements considérables dans la recherche et le développement.

Le résultat est aujourd'hui visible. Les nouvelles générations de motos chinoises ne séduisent plus uniquement grâce à leurs prix. Dans certains domaines, elles rivalisent désormais avec les références historiques.

Les CFMoto 450 MT, Voge 900 DSX ou Zontes 703F illustrent parfaitement cette évolution. Leur équipement, leur niveau de finition, leurs technologies embarquées et leurs garanties les placent désormais dans la même conversation que des modèles japonais ou européens souvent beaucoup plus

coûteux. Pour de nombreux acheteurs, la question n'est plus : « Est-ce une bonne moto chinoise ? » Elle devient : « Pourquoi payer davantage ? ».

Mais c'est maintenant que commence le véritable défi. Les constructeurs chinois savent fabriquer d'excellentes motos. Ils savent également les vendre. Ce qui leur manque encore, c'est ce que l'argent seul ne permet pas d'acheter : le prestige.

Une Ducati Panigale, une BMW GS ou une Yamaha R1 ne se résument pas à une fiche technique. Ce sont des motos chargées d'histoire, de compétition, d'émotion et d'image. Les marques chinoises veulent désormais atteindre ce niveau.

Tout indique que les prochaines éditions du salon de Milan seront déterminantes. Les constructeurs chinois préparent des modèles qui, il y a seulement quelques années, semblaient hors de leur portée.

Parmi eux figure notamment la très attendue CFMoto V4 SR-RR, véritable superbike destinée à concurrencer directement les sportives européennes et japonaises. D'autres projets concernent des trails de très haut niveau, des hypersportives et des motos premium conçues non plus pour séduire par leur prix, mais par leurs performances et leur désirabilité.

Casques et gants important

CASQUE ET GANTS NE SUFFISENT PLUS, VOICI L'EQUIPEMENT QUE LES MOTARDS PROFESSIONNELS PORTENT DESORMAIS A CHAQUE TRAJET.

À moto, quelques secondes peuvent suffire pour faire basculer une balade ordinaire en accident grave.

Pour mieux protéger les conducteurs de deux roues, un équipement supplémentaire gagne aujourd'hui du terrain : le gilet airbag.

Le casque reste évidemment incontournable, tout comme les gants adaptés à la pratique de la moto.

Mais ces équipements ne protègent pas suffisamment le thorax, l'abdomen ou encore la colonne vertébrale en cas de chute.

C'est précisément sur ces zones que le gilet airbag entend apporter une protection supplémentaire.

La Gendarmerie de l'Aisne, qui mène régulièrement des actions de sensibilisation auprès des motards, met en avant cet équipement utilisé quotidiennement par ses motocyclistes.

Lors de démonstrations organisées notamment pendant les journées consacrées à la trajectoire de sécurité, les militaires montrent concrètement son intérêt.

Une technologie pensée pour les chutes à moto

Le principe est relativement simple. Porté par-dessus ou intégré à la tenue du motard, le gilet détecte une situation anormale et déclenche un coussin protecteur destiné à amortir le choc.

Selon les modèles et les technologies utilisées, différentes zones du haut du corps peuvent ainsi bénéficier d'une protection renforcée.

Pour les professionnels de la sécurité routière, cette protection supplémentaire peut faire une différence considérable lors d'un accident.

La route reste imprévisible et, contrairement à une voiture, une moto ne possède ni carrosserie ni habitacle pour absorber une partie de l'énergie du choc. Sur deux roues, le conducteur est donc directement exposé.

Etude sur le freinage en moto

Des études menées afin de faciliter les études de freinage

Cinquante motards sur une piste d'essai, deux cents freinages d'urgence et une vérité qui pique : un pilote sur deux évalue incorrectement la distance nécessaire pour s'arrêter net. L'institut allemand IFZ éprouve le fameux instinct du motard et démontre que la marge de sécurité est souvent très mince, voire inexistante. Étude.

Un motard sur deux ignore la distance dont il a réellement besoin pour s'arrêter net. Ce constat, relayé par la fédération européenne des motards (FEMA), émane d'une étude allemande menée l'an dernier et tout juste publié.

Or à moto, mal évaluer son point d'arrêt revient à jouer avec sa vie, ni plus ni moins. Voilà qui méritait de s'y attarder, mètre en main.

L'étude a été menée par l'Institut Für Zweiradsicherheit (IFZ), centre de recherche dédié à la sécurité des deux-roues. Tout est parti d'une question posée en 2024 par ses chercheurs : les motards savent-ils vraiment estimer la distance qu'il leur faut pour stopper leur machine ? Intuition innée et/ou trompeuse, formation récente ou savoir-faire acquis au fil des kilomètres, l'IFZ a voulu savoir...

- Une étude montre que les motos freinent moins fort que les voitures
- Distances de freinage : les étranges calculs de la Sécurité routière

Direction le plateau d'essai de l'ADAC à Recklinghausen donc, terrain habituellement réservé aux stages de perfectionnement.

Cinquante motards expérimentés y ont d'abord estimé, à l'œil, la distance nécessaire pour freiner à 50, 70 et 80 km/h, avant de se mettre à l'épreuve lors de véritables freinages d'urgence.

Deux cents passages ont été chronométrés et mesurés, puis confrontés aux pronostics initiaux et à un questionnaire sur l'expérience de chaque participant.

Premier enseignement, déjà vertigineux : la perception même des distances joue des tours. Un intervalle qu'on jurerait long de cinquante mètres peut, dans les faits, n'en mesurer qu'une trentaine. Autrement dit, le motard qui se croit prudent parce qu'il garde ses distances, roule parfois bien plus près du danger qu'il ne l' imagine, sans le moindre signal d'alerte pour le lui rappeler.

Essaie de la BMW Adventure

Nouvelle BMW Adventure, la nouvelle moto de la génération

BMW présente une série spéciale de sa R 1300 GS Adventure..... Très particulière serait plus adaptée. Limitée à seulement 10 unités, cette édition a été créée pour célébrer les 10 ans de son usine construite à Manaus. Vous l'aurez compris, l'information vient de parcourir quelques milliers de kilomètres pour se retrouver au Brésil.

THE KING'S FIFTH

C'est donc en 2016 que Béhème a fait sortir de terre une nouvelle unité de fabrication de motos, pour le marché sud-américain. Depuis, 150.000 machines y ont été assemblées. Entre ce beau chiffre de production et les 10 ans de présence, l'occasion était trop belle pour un clin d'œil et de là en découle cette GSA commémorative.

Elle se reconnaît à sa déco très jungle-hype, rajoutée sur une base de Triple Black. Les panneaux latéraux, les caches sous la selle et même le top-case adopte ce style

"Waikiki". Les épaules seront badgées d'une plaque numérotée pour identifier son existence en "Limited Edition" pendant que la sonorité du gros 1300 s'agrément d'un double silencieux Akrapovic. Cette 1300 GSA brésilienne pense aussi à s'équiper de la boîte automatique ASA en série.

10 exemplaires pour représenter chaque année de l'usine basée à Santo Antonio, où 13 modèles sont fabriqués. Qui d'autre que la R 1300 GS Adventure aurait pu aussi bien représenter la patte BMW dans ces contrées ?

Bien que la Honda CG 160 soit celle qui représente le mieux l'activité économique du pays, c'est davantage avec le gros trail BM que l'on s'imagine défier l'Amazonie.

Cette petite forêt couvre 60% du territoire brésilien, soit 8 fois la France. Rio de Janeiro à Grande

Une guerrière aguerrie, pourvue de 145 ch, un châssis prêt à toutes les escapades, 30 litres dans le réservoir, plus d'équipement qu'un SUV à 4-roues, un gabarit non négligeable de 268 kg et cette envie de passer à travers la canopée si elle avait des ailes.

Nouveau projet Européen

L'union européenne prévoit une nouvelle réglementation en moto

La Commission européenne explore une évolution majeure des systèmes d'Adaptation Intelligente de la Vitesse.

Contrairement aux aides actuelles qui se contentent d'avertir le conducteur, ce nouveau dispositif pourrait intervenir directement sur la poignée des gaz pour empêcher physiquement tout dépassement de la vitesse autorisée.

L'Union européenne étudie la possibilité d'évoluer les systèmes ISA (*Intelligent Speed Assistance*) vers une version active : un bridage électronique en temps réel via l'accélérateur Ride-by-Wire et la géolocalisation pour couper les gaz en cas de dépassement de la vitesse autorisée.

L'information, publiée par nos confrères de RideApart fait ainsi état d'études concernant une évolution des systèmes actuels d'adaptation intelligente de la vitesse.

Et la différence avec les « aides à la conduite » que nous connaissons aujourd'hui serait majeure : au lieu de simplement avertir le pilote en cas de dépassement de la limite, le véhicule pourrait réduire automatiquement la puissance du moteur pour empêcher toute accélération supplémentaire au-delà de cette limite.

Pour cela, cette nouvelle technologie s'appuierait sur une combinaison de systèmes déjà existants : localisation et cartographie : via une utilisation du GPS et de cartes routières mises à jour, la lecture

des panneaux avec des caméras embarquées pour identifier les limitations de vitesse en temps réel et gestion du moteur directe, grâce à la généralisation des accélérateurs électroniques (*ride-by-wire*).

L'unité de contrôle (ECU) du véhicule réduirait alors automatiquement l'arrivée de puissance si la limite est atteinte, et ce, même si le pilote continue d'accélérer.

La gestion de la vitesse confiée à l'électronique ?

Si cette technologie pose évidemment déjà question sur quatre roues, elle soulève des inquiétudes cruciales en matière de sécurité pour les motards.

Sur une moto, l'accélération est aussi un moyen de sécurité passif et de s'extraire d'une situation dangereuse (*sortir d'un angle mort, terminer rapidement un dépassement ; éviter un obstacle, etc.*).

Par ailleurs, une mauvaise interprétation du système comme on a pu le voir sur certains véhicules avec le phénomène des « freinages fantômes » à cause de confusions de voies ou d'une mauvaise lecture des panneaux entraînerait une coupure nette de puissance qui pourrait s'avérer extrêmement dangereuse pour le pilote.

Sil'évolution technologique des motos rend envisageable l'intégration de ce type de systèmes, il ne s'agit pour l'heure que d'une étude d'évaluation technique et non d'un texte législatif ou d'une directive approuvée.