



petit futé

2021 - 2022

VERSION
NUMÉRIQUE
OFFERTE

Les plus belles
Balades à Moto

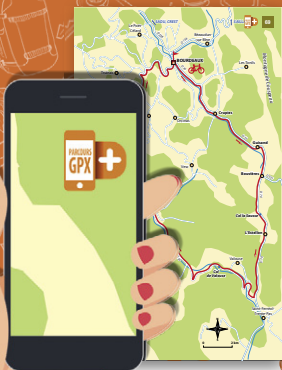
**ESPAGNE
PORTUGAL**

CARTE
PARCOURS
GPX
À TÉLÉCHARGER

 **club 14**
Quand on aime la moto c'est pour la vie

www.petitfute.com

VOTRE GUIDE DE VOYAGE DEVIENT INTERACTIF



TAPEZ **PETITFUTE.APP**
DANS LE NAVIGATEUR
DE VOTRE SMARTPHONE.


PRENEZ UNE PHOTO DE LA PAGE
DÈS QU'ELLE A CE PICTO !



VOUS TÉLÉCHARGEREZ
LE FICHER GPX DE VOTRE BALADE

 PENDANT
VOTRE VOYAGE,
PRENEZ EN PHOTO
CETTE PAGE ET
VOUS AUREZ
LES BONNES
ADRESSES AUTOUR
DE VOUS !



 CEUX QUI AIMENT
BIEN LES QR CODE
PEUVENT SCANNER
CELUI-CI SANS PASSER
PAR PETITFUTE.APP



club14

Quand on aime la moto c'est pour la vie

EXCLUSIVITÉ CLUB 14



24,90 €
(prix adhérent)

T-SHIRT CLUB 14 BORN TO RIDE

à un prix exclusif de 24,90€ !

Nouveau t-shirt à manches courtes «Born to Ride» by Club 14.
T-shirt unisexe et disponible en 4 tailles (M, L, XL et XXL).

Rendez-vous sur boutique.club14.com



LA LETTRE DE SERGE MORELLI

PRÉSIDENT DE CLUB 14

L'Espagne et le Portugal regorgent de magnifiques paysages qui méritent d'être visités.

Du Nord au Sud, les routes sont bordées de panoramas uniques et à couper le souffle. Paysages montagneux ou balades en bord de mer, Club 14 et le Petit Futé sont très heureux de vous présenter ce tout nouveau guide qui concentre les plus belles balades à moto en Espagne et au Portugal.

Grâce à des itinéraires détaillés et élaborés avec soin, le Petit Futé est devenu un incontournable des «top cases» et autres sacoches de baroudeurs. Bien plus qu'un simple guide touristique, il a été pensé pour conjuguer évasion et découverte.

Avec ce tout nouveau guide, vous sillonnerez de véritables terres de contrastes entre les abruptes vallées et cols enneigés, les plages et criques paradisiaques sans oublier les plaines sans fin.

Nous espérons que ce guide sera votre compagnon de route, et qu'il vous donnera envie de partager avec nous notre philosophie : Quand on aime la moto c'est pour la vie.

Pour profiter de votre passion en toute sécurité, retrouvez tous nos conseils prévention sur le site www.club14.com et sur les pages Facebook et Instagram @LeClub14.

Bonne route !





SOMMAIRE

© FRANCISCO CRUSAT - ISTOCKPHOTO.COM

9 CARNET

- 10 : En préliminaire
- 12 : Quelle moto pour voyager
- 19 : L'équipement de la Moto
- 28 : Préparer son Voyage
- 39 : Rouler en sécurité
- 47 : Se perfectionner
- 49 : L'équipement du motard
- 57 : S'informer

63 NOS CIRCUITS

64 : San Sebastián-Santander

Et voilà, premiers tours de roues en direction de la première étape du soir, Santander (à moins que vous ne préférerez passer une nuit à Bilbao où, c'est vrai, il y a beaucoup de choses à faire et à voir. Près de 300 km de côtes magnifiques avec parfois une urbanisation assez dense et, toujours, à proximité de l'autoroute... que nous saurons éviter.

75 : Santander - Luarca

Au revoir Cantabrie, bonjour Asturies ! Voici 350 km de route en grande partie côtière, avec un petit écart entre Unquera et Cangas de Onis pour suivre sur une cinquantaine de kilomètres les contreforts du Parc national de Los Picos de Europa. A Santillana del Mar, ne ratez pas la réplique des grottes d'Altamira et prenez également du temps pour visiter Gijón, qui peut être une étape pour la nuit.



83 : Luarca - Saint-Jacques de Compostelle

Les cotes déchirées de Galice et du Golfe de Gascogne nous entraînent aujourd'hui vers Saint-Jacques-de-Compostelle. Pas par le chemin des pèlerins (même si nous le croisons à plusieurs endroits) mais par le chemin des écoliers. A Porto de Barqueiro, faites un tour vers la pointe nord : la plage est superbe est la boucle par la route côtière un délice.

89 : Saint-Jacques-de-Compostelle - Porto

Ca y est : la frontière approche ! Avant de traverser le Minho, si vous avez du temps, offrez vous un détour par O Grove, en sachant qu'il y a toujours du monde sur la presqu'île qui abrite ce village de pêcheurs. Passée Vigo, prenez le transbordeur à A Guarda et allez découvrir Viana do Castelo, qui pourra être une étape pour la nuit, avant de rejoindre Porto, seconde ville du Portugal.

98 : Porto-Coimbra

Une belle journée s'annonce, avec « seulement » 270 km à parcourir. Mais attention, la route qui suit le Douro est tortueuse, tout comme celle qui vous mènera à Coimbra. Ici, les montagnes ne sont pas très hautes (le point le plus élevé de la Serra do Caramulo culmine à 1 076 m) mais que de virages ! Prenez votre temps, surtout si la météo n'est pas clémente, et n'oubliez pas de visiter Viseu.

103 : Coimbra-Santarém

Cet itinéraire à destination de Santarém vous offre deux possibilités d'échappées vers des sites qui se situent de part et d'autre du tracé : Fatima, lieu majeur de pèlerinage au Portugal, et Alcobaca, qui abrite un monas-



© SAIKOP - ISTOCKPHOTO.COM

tère du XIIe siècle classé au patrimoine de l'humanité par l'UNESCO. C'est donc une histoire de sensibilité qui vous fera pencher pour l'un ou l'autre... ou non.

108 : Santarem - Lisbonne

Lisbonne, capitale du Portugal, nous attend au bout du chemin d'aujourd'hui. Pour la rejoindre, nous passerons tout d'abord par Peniche, où une visite est plus que conseillée, puis nous longerons l'océan en direction de Sintra et du Parque natural de Sintra-Cascais. Avant la belle Lisbonne, ne loupez pas Cabo da Roca, le point le plus extrême d'Europe occidentale.

117 : Lisbonne - Sagres

Pas de montagne dans cette partie sud du Portugal, mais des plages, des lagunes, des parcs nationaux et du soleil, beaucoup de soleil. Pour atteindre les plages en longeant le Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, il vous faudra quitter l'itinéraire car l'océan est en général à 4-5 km de la route principale. A Setúbal, le bac pour traverser l'estuaire du Sado est un must.

122 : Sagres-Vila Real de Santo António

L'Algarve et ses plages... voilà l'essentiel du programme de ce circuit de près de 200 km qui vous mènera sur les rives du Guadiana, aux portes de l'Espagne. Plusieurs haltes sont possibles pour se mouiller les pieds ou davantage (Luz, Carvoeiro, Portimao, Benagil, Alburfera...) avec une visite incontournable de Faro et, pourquoi pas, une incursion en bateau dans le Parque natural da ria Formosa.

130 : Gijón-Bragança

De sublimes paysages sont au programme de ce circuit vers le Portugal. Après l'auto-route jusqu'à Mieres, vous voilà sur les routes de montagne. Le Puerto San Isidro (alt 1500) se trouve à l'entrée de la Castille Léon et du Parque Regional Montaña de Riaño y Mampodre, aux sommets fabuleux. León, bien avant la frontière, peut être une belle étape pour la nuit si vous la visitez comme il se doit.

137 : Bragança-Viana Do Castelo

Une route relativement droite quand on regarde la carte mais assez tourmentée sur le terrain. La zone est montagneuse autour de Bragança jusqu'un peu avant Chaves, et de Boticas à Braga. Faites une belle pause dans cette dernière, qui a des trésors à vous faire découvrir. Viana do Castelo, sur les rives de l'Atlantique et où vous pourrez passer la nuit, est elle aussi à visiter avec intérêt.

141 : León-Orense

Ce circuit vous permettra de rejoindre à partir de León la vallée au sud du Parque Natural Las Ubnas et le lac de los Barrios de Luna. A Santa Marina del Sil, renseignez-vous sur l'état de la route vers Congosto. Visitez Ponferrada pour le déjeuner et rejoignez la route tortueuse vers Orense. Après Castro Caldelas, si vous avez du temps, allez explorer les gorges de Sil. Bonheur garanti !

144 : Orense-Fisterra

Et si on allait au bout du monde ? A Cap Finister (Cabo Finistera) plus exactement ? Beaucoup de pèlerins arrivés de Saint-Jacques continuent leur périple jusque là. La route pour y parvenir depuis Orense ne pose pas de problèmes particulier et, à condition d'avoir pu réserver votre hébergement à proximité, vous devriez arriver sur place à temps pour un coucher de soleil inoubliable.

147 : Ribadeo-Bragança

Ce circuit de 320 kilomètres vous mènera de Ribadeo à Bragança, première grande ville du nord-est du Portugal, en longeant les derniers contreforts de la cordillère Cantabrique. Lugo pourra sans problème être visitée avant le déjeuner. L'après-midi pourra alors être consacrée à la route vers la frontière et la traversée du Parque natural de Monte-sinho, aux portes de Bragança.

150 : Bragança-Guarda

L'itinéraire proposé suit d'un bout à l'autre et à distance respectable la frontière. Les quelques 220 kilomètres à parcourir pourront l'être facilement dans la matinée, à condition de partir avant 9h ; ce qui vous permettra de vous poser une après-midi complète à Guarda. Cette ville située à plus de 1 000 mètres d'altitude abrite plusieurs beaux monuments et est une étape parfaite pour la nuit.



153 : Garda-Portalegre

Nous sommes ici dans une des parties du pays les plus éloignées des côtes, à l'est de la Serra da Estrela. L'intérêt de ce tracé est avant tout de relier rapidement et agréablement les deux villes de Guarda et de Portalegre. Entre les deux, Covilhã et Castelo Branco méritent toutes les deux une visite. C'est toutefois dans la seconde que nous vous conseillons de déjeuner.

157 : Portalegre-Vila Real de Santo António

Au menu de cette nouvelle journée, une multitude de visites, ou tout du moins d'arrêts pour contempler de superbes bâtiments. Bien qu'à l'écart du tracé, Elvas et Estremoz méritent tous les deux le détour, l'une pour sa citadelle et la seconde pour la beauté du marbre partout présent. Serpa, et surtout Mértola sont incontournables. Castro Marim peut se substituer à Vila Real comme étape pour la nuit.

164 : Setúbal-Moura

Il faut bien l'avouer, cette partie de l'Alentejo où vous emmène ce circuit est pauvre en points d'intérêt et les routes n'ont pas toujours l'attrait voulu. Evora, ville magnifique inscrite au patrimoine mondiale de l'UNESCO, est pourtant une étape que vous ne regretterez pas. Prenez votre temps avant de rejoindre Moura, bien plus tranquille mais qui possède également ses charmes.

169 : Pampelune-Valladolid

Comme on pouvait s'y attendre dans le nord de l'Espagne, le grandiose vous attend. Qu'il s'agisse de Pampelune ou Estella en Navarre, Laguardia au Pays Basque, Santo Domingo dans La Rioja ou Burgos et Valladolid en Castille-et-Léon, les visites se succèdent à vous

en tournant la tête tout au long de ce voyage de près de 370 kilomètres. Burgos est une excellente étape intermédiaire pour la nuit.

178 : Valladolid-Guadalupe

Difficile de ne pas adorer un tel parcours, qui conjugue à la fois visites intéressantes et, dès Ávila passée, des routes qu'on croirait dessinées pour nos machines. C'est dans la traversée de la Sierras de la Paramera y Serrota, puis après avoir franchi le Taje, dans celle de la Sierre de Gredos, que vous serez le plus impressionné. Pour le déjeuner, optez pour Ávila.

182 : Guadalupe-Badajoz

Ce tracé d'à peine un peu plus de 200 km permet de relier Guadalupe à Badajoz par des routes que nous avons choisies avec le plus grand soin possible, afin de minimiser la monotonie des paysages. L'Estrémadure est une région chaude, très chaude. Attendez-vous, entre juin et fin septembre, à des températures supérieures à 35° C sans une goutte de pluie.

185 : Badajoz-Faro

Assez linéaire avant de rejoindre la frontière, ce circuit change progressivement de physionomie une fois arrivée au Portugal. D'abord à Mourão avec le plus grand lac artificiel du pays, puis, à Minas de São Domingos, où se trouve une gigantesque mine de cuivre à ciel ouvert, enfin, après Mértola, superbe ville fortifiée à visiter, en traversant la chaîne montagneuse au nord de Faro.

190 : Porthou-Berga

Si vous n'avez vous jamais goûté aux Pyrénées du côté espagnol, alors ce circuit est fait pour vous. Au départ de la frontière française, vous allez dans un premier temps goûter aux charmes de la côte à Porthou et Llança, avant de vous enfoncer progressivement dans l'arrière pays avec le très beau parc des volcans de la Garrotxa. A partir de Campdevànol, d'impressionnantes gorges vous attendent.

196 : Berga-Jaca

Des virages, des virages et encore des virages. C'est bien cela qui vous attend sur cette itinéraire au cœur des Pyrénées espagnoles. Au vu de la longueur du tracé (380 km), il est plus que conseillé de prévoir une étape pour la nuit, à Aisa par exemple, ou avant si vous projetez de vous arrêter plusieurs fois en cours de journée. Dans tous les cas, n'espérez pas dépasser les 50 km/h de moyenne.





200 : Jaca-San Sebastián

Au départ de Jaca, une très belle route de montagne va vous faire découvrir le(s) monastère(s) de San Juan de la Peña. De retour dans la vallée, la route devient assez sage avec toutefois de beaux lacets du côté de Burgui. A partir de Pamplune, la partie restante pour rejoindre San Sebastián nécessite 3 bonnes heures de route. Le mieux est de prévoir une étape intermédiaire pour la nuit.

207 : Jaca-Saragosse

Avec moins de 150 kilomètres et un tracé sans difficulté, ce circuit s'annonce comme une simple formalité. La partie la plus intéressante se situe dans la descente vers la plaine depuis Jaca, soit une soixantaine de kilomètres. Vous pouvez donc prévoir de poser vos valises à l'hôtel pour l'heure du déjeuner. C'est l'idéal pour consacrer du temps à la visite du véritable joyau qu'est Saragosse.

211 : Saragosse-Madrid

Saragosse, Madrid....deux villes superbes à visiter et pour lesquelles il vous faudra prendre du temps. Évitez toutefois l'auto-route qui les relie et suivez nos conseils d'itinéraire. Le parcours que nous vous proposons au travers de la partie vallonnée du nord-ouest de la Serranía de Cuenca est un vrai bonheur. Il vous permettra notamment de vous arrêter à Daroca et Molina de Aragón.

217 : Madrid-Salamanque

Un peu moins de 300 km sont à parcourir sur ce circuit qui fait la part belle aux magnifiques massifs montagneux de la Sierra de Guadarrama et de la Sierra de Gredos. Au sein du premier, El Escorial et la Valle de los Caídos sont à visiter impérativement. Attention aux virages très serrés dans la descente entre La Herguijuela et Piedrahita. Réservez le lendemain pour la visite de Salamanque.

222 : Salamanque-Coimbra

La route qui relie Salamanque et la frontière portugaise étant plate et sans grand intérêt, c'est à partir de la Serra do Reboredo et surtout de la Serra da Estrela que repose tout l'intérêt de cet itinéraire. Soit plus des deux

tiers du voyage en kilomètres et davantage en temps de trajet. Plus de 370 km étant à parcourir, prévoyez une étape à Guarda, au minimum pour le déjeuner.

225 : Porbou-Barcelone

En avant pour la Costa Brava et la Costa Maresme, avec en point de chute final l'une des villes les plus dynamiques d'Espagne, Barcelone. Au vu du nombre de ponts d'intérêt sur ce tracé, il paraît difficile d'envisager de le réaliser en une seule fois. 2 à 3 jours semblent un minimum, sans compter la visite de la capitale de la Catalogne. Gérone peut être une l'une des étapes intermédiaires.

240 : Barcelone-Tarragone

Un tout petit parcours que ce trajet Barcelone-Tarragone qui explore la Costa Daurada : à peine 120 km. Bien qu'il soit tentant de se borner à suivre les bords de mer, nous préférons vous proposer une découverte de l'arrière pays entre Vilanova i la Geltrú et Tarragone, via la traversée du Parc naturel del Garraf et des villages de Rodonyà, Bràfim et Vilabella. A vous de choisir.

244 : Tarragone-Valence

Comme pour d'autres itinéraires, c'est délibérément que nous avons délaissée la bande côtière bien peu agréable, pour circuler dans l'arrière pays et sur ses petites routes merveilleuses... mais très tortueuses. Si vous souhaitez rejoindre Tarragone par la côte, le delta de l'Erbe et Peníscola sont deux haltes de choix. Pour notre circuit, Sant Mateu est une étape idéale, y compris pour la nuit.

249 : Valence-Cuenca

Un peu plus de 330 km sont au menu de ce tracé qui relie Valence, moderne à la vie trépidante, à Cuenca, beaucoup plus calme et dont les rues charmantes relèvent d'un autre âge. Entre les deux, l'itinéraire fait un crochet par Teruel, immanquable pour ses superbes bâtiments de style mudéjar. La traversée de la Serranía de Curenca qui suit le détour par Teruel est un moment inoubliable.

253 : Cuenca-Madrid

Encore un beau tracé que celui-ci, qui vous emmène à la découverte de la capitale espagnole. Un peu plus de 220 km de routes dans des paysages de champs, d'oliviers et de petites collines. La seule véritable élévation de parcours se trouve au passage de la Sierra de Altomira, après Mazarulleque. Chinchón, avec sa place Mayor, et Aranjuez, avec son palais royal, sont de bien belles étapes.

LES PLUS BELLES BALADES À MOTO ESPAGNE PORTUGAL



my **petit fute**

mon guide sur mesure

A CHACUN SON GUIDE !

1,99 €
SEULEMENT

- ✓ Le lieu exact de votre séjour
- ✓ Les escapades à 20, 50 ou 100 km
- ✓ Vos catégories de bons plans préférés



A CE PRIX-LÀ, JE N'HÉSITE PAS !
MYPETITFUTE.FR

Véritabile vade-mecum du motard, ce carnet vous permettra d'aborder les différentes notions pour vivre au mieux votre passion, et cela quel que soit votre niveau, que vous soyez un simple débutant dans le domaine du deux roues ou un motard confirmé. Après quelques préliminaires, vous retrouverez plusieurs dossiers allant des différents modèles de moto — et des modèles conseillés selon votre usage — à l'équipement recommandé pour votre bécane ainsi que les accessoires indispensables pour tout motard qui se respecte. Sans jamais lésiner sur la sécurité, nous vous indiquerons comment préparer au mieux votre voyage avec les préparatifs et les outils de guidage pour un maximum de confort. Enfin, les dernières pages vous permettront d'échanger et de partager avec d'autres passionnés des deux-roues ! Vous y retrouverez les événements les plus populaires en France ainsi que la presse spécialisée. Alors en route !

CARNET



Que vous soyez candidat au permis moto, pilote novice ou aguerri ou encore ancien motard tenté de revenir à ses premières amours, une piqûre de rappel sur les différents permis exigibles et quelques informations sur les changements récents apportés à la réglementation ne pourront que vous être salutaire. Il paraît en effet préférable de savoir à quoi s'en tenir avant toute tentation d'achat d'un modèle que vous n'auriez pas le droit de piloter. Pour ce qui concerne les permis, ce sont les permis A et consorts et B qui font l'objet de ce paragraphe. Pourquoi le permis B ? Parce que l'offre de modèles de motos et scooters accessibles à ce permis fait l'objet d'un marché très important depuis plusieurs années. Moyen de transport alternatif à la voiture ou aux transports en commun surchargés, les petites cylindrées auxquelles il donne accès n'en sont pas moins capables de vous emmener en balade aux premiers beaux jours.

Le permis moto

Il faut bien passer par là : un permis est nécessaire pour piloter le petit bijou tant convoité. A chaque niveau de puissance correspond une catégorie de permis. Pour les possesseurs d'un permis auto, des possibilités sont offertes mais restent limitées. Depuis juin 2016 – en dehors du brevet de sécurité routière, catégorie AM, destiné à la conduite des 50 cm³ –, les permis moto se divisent ainsi : Le permis A : Il permet de conduire toutes les motocyclettes avec ou sans side-car, ainsi que tous les tricycles à moteur quelle que soit leur puissance. Son obtention n'est possible qu'aux titulaires du permis A2 depuis au moins 2 ans et après avoir suivi un stage de 7 heures. Le permis A délivré depuis septembre 2013 est valable 15 ans. L'âge minimum légal est 20 ans ; Le permis A1 : Il permet de conduire une motocyclette légère avec ou sans side-car ou un tricycle à moteur d'une puissance maximale de 11 kilowatts (15 ch.)

et qui n'excède pas 125 cm³ de cylindrée. Le permis A1 délivré depuis septembre 2013 est valable 15 ans. L'âge minimum légal est 16 ans ; Le permis A2 : Il permet de conduire une motocyclette avec ou sans side-car ou un tricycle à moteur 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. Le permis A2 délivré depuis septembre 2013 est valable 15 ans. L'âge minimum légal est 18 ans.

Le permis voiture et ses équivalences

C'est la modification apportée au permis voiture en 1980 qui a permis l'accès sans autre examen à la conduite de 125 cm³ aux conducteurs d'alors. Depuis, la réglementation a évolué à plusieurs reprises. Suivant la date d'obtention de votre permis voiture, plusieurs cas sont à considérer. Le permis B : Les titulaires du permis B



[auto] qui souhaitent conduire un deux-roues motorisé de 50 à 125 cm³ ou un « scooter à trois roues » de plus de 50 cm³ doivent détenir le permis B depuis 2 ans et avoir suivi une formation pratique de 7 heures. Pour les scooters de plus de 50 cm³, il leur faut de plus avoir au moins 21 ans. La formation pratique n'est pas exigée pour les titulaires du permis B depuis 2 ans qui justifient d'une attestation d'assurance pour une motocyclette légère ou un scooter à trois roues au cours des cinq années précédant le 1^{er} janvier 2011. Vous êtes dispensé de cette formation si vous avez obtenu votre permis B avant le 1^{er} mars 1980. En cas de contrôle, le relevé d'information fourni par votre assureur fera foi. Le permis B délivré depuis septembre 2013 est valable 15 ans. Attention toutefois : vous ne pouvez pas piloter une 125 cm³ sans être titulaire d'un permis moto dans un pays qui ne pratique pas le principe de l'équivalence et n'a pas de reconnaissance de votre équivalence française sur son sol. C'est notamment le cas de la Belgique, l'Espagne, l'Italie et l'Autriche. Renseignez-vous avant tout départ à l'étranger ; Le permis B1 : il permet de conduire un quadricycle lourd à moteur (catégorie L7^e : 450 kg maximum pour le transport de personnes, 600 kg maximum pour le transport de marchandises), parmi lesquels les quads. Le permis B1 délivré depuis septembre 2013 est valable 15 ans. L'âge minimum légal est 16 ans.

Le fil de l'actualité

Nous vous apportons ici les dernières informations notables du monde motard connues lors de la rédaction de ce guide. Pour 2021, dès les premiers mois de l'année, deux nouvelles font déjà leur effet. La première est l'entrée en vigueur de la norme Euro 5. Cette norme est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2020 et succède à l'Euro 4 qui datait du 1^{er} janvier 2016. Elle concerne essentiellement l'abaissement du niveau des polluants et l'abaissement du niveau sonore des motos neuves en quête d'homologation. Les anciens modèles que ne peuvent ou ne veulent modifier les constructeurs sont soit retirés de la production, soit ne sont plus importés en Europe. La norme Euro à un impact certain pour les propriétaires des modèles déjà acquis. En effet, cette norme [1, 2, 3, 4 ou 5] détermine le type de vignette « Crit'Air » attribuée pour l'accès aux agglomérations sujettes aux Zones de Circulation Restreinte (ZCR). La norme environnementale de votre moto se trouve à la ligne V.9 de la carte grise. À savoir que les normes Euro auto et moto sont en décalage l'une par rapport à l'autre (la norme Euro pour les voitures est, depuis septembre 2017, la norme Euro 6), d'où parfois un risque de confusion. La seconde est la fin de l'expérimentation de la circulation interfiles. Cette expérimentation qui était portée depuis février 2016 dans plusieurs départements et



Les différentes vignettes Crit'Air.

régions (Gironde, Rhône, Bouches-du-Rhône et Ile-de-France) à pris fin le 1^{er} février 2021, sans résultat concluant de la part de la Sécurité Routière. Remonter en interfiles, c'est aujourd'hui courir partout en France le risque d'une amende de 350 € et de perdre 3 points sur son permis. Rétrospectivement, l'année 2020 avait elle déjà son lot de modifications notables. La première étant la modification de l'examen du permis de conduire moto : Depuis le 1^{er} janvier 2020, l'examen du permis de conduire à vu modifier son épreuve théorique avec la mise en place de quarante questions spécifique, vu son épreuve sur plateau diminuer en temps avec l'enchaînement des allures réduite et élevée, et son épreuve en circulation allongée d'environ 15 minutes. Au cours de cette dernière épreuve, une évaluation sur la trajectoire de sécurité enseignée depuis 2020 peut être faite ; Enfin, cette année a également vu apparaître un assouplissement de la loi sur les 80 km/h : À la suite du mécontentement des usagers, le gouvernement a décidé de revenir sur cette loi qui avait été mise en place en 2018. Depuis 2020, les présidents des départements peuvent relever la vitesse à 90 km/h sur certaines routes secondaires et les maires peuvent agir de même pour les routes relevant de leur compétence. Conséquences : un retour à une circulation «comme avant» sur certaines routes (hors nationales) et des GPS et assistants d'aide à la conduite (AAC) qui ne sont pas toujours à jour. Attention donc en circulant sur les routes de France, notamment au passage d'un département à l'autre.

© ONDJI - ISTOCKPHOTO.COM

QUELLE MOTO POUR VOYAGER



Vous allez voyager en moto et découvrir, seul ou à deux, les plus beaux itinéraires. Bien avant de définir précisément vos étapes, il est important de déterminer le type de moto qui correspond le mieux à votre personnalité, aux voyages que vous allez entreprendre mais aussi à l'utilisation que vous ferez de votre machine au quotidien. Les types de motos et leurs appellations évoluent avec le temps et il est devenu difficile de faire rentrer certains modèles récents dans une catégorie bien précise. La tendance actuelle est au polymorphisme et aux noms accrocheurs (hyper naked, adventure...) ou fait référence à nos belles années, voire à celles de nos aînés (néo-rétro, sport Heritage, vintage, scrambler, bagger...). Notre présentation tient compte au mieux de ces nouvelles particularités et concerne les catégories adaptées ou adaptables aux voyages et virées de toutes sortes. Ce qui reste le sujet principal de ce guide.

La basique

Une moto dite « basique », c'est deux roues et un moteur, souvent de moyenne cylindrée, sans carénage et sans équipement. Sa consommation est limitée et son entretien ne nécessite pas un budget important. Elle s'avère légère et facile à conduire au quotidien et sur de courtes distances mais pour voyager relativement confortablement, il faudra lui ajouter des accessoires comme un saute-vent ou une bulle, et des bagages souples. Du fait de son appellation peut alléchante pour l'acheteur, vous ne trouverez jamais de « basique » sur les catalogues des fabricants et concessionnaires. Ainsi, selon le modèle choisi, sa motorisation et ses équipements, la basique s'orientera vers des appellations et des styles bien particuliers tels que routier, roadster, sportif ou custom, que nous développons ci-après.

La routière

A partir des moyennes cylindrées, elle englobe tout un panel de machines suffisamment puissantes et bien équipées pour vous permettre de voyager en toute tranquillité et bien protégé. Des modèles tels que la Honda CB 500, la Yamaha XJ Diversion ou la Honda 700 Deauville ont longtemps été des valeurs sûres de ce marché. Ils ont tous évolués vers des design classant leurs successeurs dans des styles plus proches des roadsters et trails routiers que des basiques dont ils étaient issus. Les routières sont également parfaites pour vous déplacer quotidiennement quand vous habitez loin de votre lieu de travail. Le gabarit acceptable de la plupart de ces machines les rendent manœuvrables à basse vitesse et leur permettent encore de se glisser dans les places de stationnement moto de plus en plus exigus des grandes villes. Evolution normale de la basique, le côté fonctionnel et polyvalent de la

routière est son atout majeur. Toutefois, pour des usages réguliers en milieu semi-urbain, elle est peu à peu détrônée par les maxi-scooters, aussi bien à l'aise en ville que sur voies rapides et plus adaptés au port du costume des cadres pressés. Tournées vers des sensations plus franches sans sacrifier au confort, les routières sportives ont une position de conduite moins droite mais supportable sur de longues distances, et conservent la possibilité d'accueillir un(e) passager (ère) dans des conditions décentes. Outre leurs performances moteurs « toniques », elles bénéficient d'une bonne autonomie. Elles disparaissent néanmoins peu à peu des catalogues constructeurs, le segment n'étant plus aussi porteur qu'il y a quelques années. C'est notamment le cas de la Yamaha FJR 1300 qui tire sa révérence en 2021, après une Ultimate Edition 2020 des plus réussies.

La grand tourisme ou GT

Conçues pour de longs voyages, les motos GT sont les « reines de la route ». A l'origine, deux écoles s'opposent : l'américaine, qui propose des modèles au confort haut de gamme mais avec un certain empattement (voir l'Electra Glide de Harley, la Goldwing de Honda - d'avant 2018 - ou l'Indian Roadmaster), et l'europpéenne, aux motos également très confortables mais au gabarit moins imposant et au comportement routier plus vif (BMW K1600 GT ou GTL, RT 1200, etc.). Mais cela, c'était avant... En effet, depuis quelques années, BMW a décliné son modèle K1600 haut de gamme vers un style bagger (K1600 B et K1600 Grand America) qui mélange les deux écoles originales. A contrario, en optant pour le même style bagger, la « nouvelle » Goldwing (depuis 2018) a réduit son empattement pour mieux s'adapter au mode de conduite européen. Tout change...

Le tourisme à moto c'est :

Le Journal des **MOTARDS**

DEPUIS 28 ANS ÉCRIT PAR LES MOTARDS

*Récits de balades,
voyages, essais lecteurs...*

Magazine
en kiosque
tous les
2 mois



La chaîne hôtelière du rouleur
pour toutes vos haltes !

3 supports 3 services

- 1** DANS LE MAGAZINE
Cahier central détachable
- 2** SUR LE SITE
relais-motards.com
- 3** SUR L'APPLI GRATUITE
Relais Motards

QUELLE MOTO POUR VOYAGER

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, ainsi que leur capacité de chargement (notamment 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, les GT offrent une bonne autonomie, généralement proche des 350 km (hors réserve), qui permet d'espacer les ravitaillements. Des équipements ajoutent encore au confort du voyage. C'est le cas des poignées et de la selle chauffante, d'un système audio (pour écouter de la musique, communiquer entre pilote et passager, utiliser un GPS, voire un téléphone) ou encore du régulateur de vitesse. Côté sécurité, pour ainsi dire tous les modèles proposent le freinage intégral et l'antipatinage. L'ABS est quant à lui obligatoire sur les motos neuves de plus de 125 cc depuis le 1^{er} janvier 2016. Seule la Goldwing Tour propose à ce jour l'airbag. BMW propose de son côté, en option sortie d'usine, l'appel d'urgence automatique. Ces motos peuvent rendre difficiles les manœuvres à basse vitesse. Sur les plus grosses machines, la présence possible d'une marche arrière et/ou d'un système d'aide au démarrage en côte facilite les choses.

Le trail routier

Au milieu des années 1980, le mythique Paris-Dakar faisait faire naître un marché puissant sa source dans l'engouement de l'aventure et des longs barouds. Mais pour s'adapter à l'environnement de nos contrées urbanisées, exit les

machines de pur enduro qui ne pouvaient pas rouler tel quel en ville ou sur le bitume et place aux gros trails qui s'inspiraient directement de machines mythiques faites pour le désert. Plusieurs modèles à la cylindrée et au gabarit conséquents pour l'époque inondèrent le marché avec un vif succès : Super Ténéré 750, Honda Africa Twin 750, Honda XLV 750. Aujourd'hui située dans le haut du panier, la catégorie des trails routiers bénéficie d'un grand prestige et n'a jamais cessé d'évoluer. Parmi eux, on trouve des modèles tels que la Triumph Tiger 1200 (vouée à disparaître avec l'Euro 5), la Yamaha XT 1200 ZE Super Ténéré (sur la selle, elle aussi avec l'Euro 5), l'«Africa Twin CRF 1000 L», la Kawasaki Versys 1000 ou encore l'excellente BMW R 1200 GS. Des modèles tels que la Ducati Multistrada 1260, la KTM 1290 Super Adventure ou la BMW S 1000 XR figurent parmi les plus sportifs. La position de conduite droite, alliée à une sellerie souvent confortable, l'autonomie importante, la qualité des suspensions et la bagagerie dignes de nombre de GT font de ces trails des machines adaptées aux grands voyages. Attention cependant au confort du passager, parfois discutable. Dotés d'une bulle et d'un carénage plus ou moins protecteur, le vent est en général bien dévié, même à haute vitesse. En révanche, la protection des jambes contre les intempéries reste assez aléatoire. Plus 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 adaptés (mais pas forcément d'origine), les trails sont les seuls à





© MANSYMPROTSEIKO - STOCK.ADOBE.COM

pouvoir se permettre des escapades hors du bitume. Prudence toutefois : les versions routières suréquipées s'avèrent généralement trop lourdes pour s'aventurer sans préparation (de la machine et du pilote) sur les chemins de terre tortueux, surtout s'ils sont humides.

La sportive

Les sportives sont des machines très spécifiques, pensées à l'origine pour la performance sur circuit. Force est de constater que face à une sécurité routière accrue, le déploiement général des radars sur nos routes et de nouvelles normes environnementales contraignantes, les ventes de ces machines en France sont en retrait. Si quelques modèles mythiques ont été retirés des catalogues ces dernières années, il reste toutefois toujours du très bon. Parmi les « bijoux » disponibles en 2021, citons la Yamaha YZF-R1M, la Ducati Streetfighter V4 Pikes Peak, l'Aprilia RSV4 1100 Factory, la BMW S1000 RR, la Honda CBR 1000 RR-R Fireblade ou encore la toute nouvelle Suzuki Hayabusa GSX 1300 RR. La Suzuki GSX-R 1000, comme bien d'autres, disparaît avec l'Euro 5 en 2021. 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 villages aux rues étroites.

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 de carénage, notamment au niveau des jambes. La Ducati Streetfighter V4, la Suzuki GSX-S 1000, la Honda CB1000R Neo Sports Café, la Kawasaki Z H2, la KTM 1290 Super Duke R ou la BMW R 1250 R, ne sont que quelques exemples de roadsters sur le marché. A noter la sortie en 2020 de la nouvelle Triumph Rocket III, époustouflante avec son moteur de 2 500 cm³. Entre l'esthétique et le pratique, il faut parfois savoir choisir ? ! Le pilote d'un roadster doit souvent 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. Cela devient très gênant sur des centaines de kilomètres et risque de gêner 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.

QUELLE MOTO POUR VOYAGER

Le custom

Le « custom » brille par ses chromes et sa position de conduite anti-ergonomique. Qu'il soit « made in USA » ou d'ailleurs, il est plus prédisposé à la balade qu'aux longs trajets. Côté US, on peut citer la Harley-Davidson Forty Eight et l'Indian Challenger. Côté japonais, la Kawasaki Vulcan sort du lot. En Europe, après la belle Ducati Diavel Carbon et la superbe Triumph Thunderbird 1700, BMW fait frémir d'envie avec sa Concept R18 sortie en 2020. 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. La garde au sol, souvent très basse, devra être prise en compte si vous comptez emprunter des itinéraires sinueux. Le chrome des pots d'échappement, très près du sol, ne résistera pas au bitume lors des virages serrés ! Pour voyager à deux, il existe de nombreux modèles assez confortables pour le pilote et parfois pour le passager, avec un dossier, voire des accoudoirs. Sur d'autres, la place du passager est fortement réduite. On évolue alors vers des modèles touring, le GT vu du côté américain. En ce qui concerne les bagages, les sacoches souples – cavalières ou non – s'adaptent bien sur les customs. La sacoche sur le réservoir amoindrit l'esthétique de la moto, mais reste envisageable. Le top-case, à moins qu'il soit assorti à leur machine, pose lui aussi, inévitablement, un problème d'ordre esthétique.

Le trike

Le trike est engin à trois roues conçu à partir d'une moto sur laquelle a été ajouté un train arrière. Il appartient à la catégorie des tricyles à moteur et sa cylindrée est souvent (sauf infimes exceptions) supérieure à 1000 cm³. Il peut être conduit par tout possesseur du permis

A mais aussi du permis B selon les conditions de la dernière réforme du permis de conduire concernant les tricyles à moteur de plus de 125 cm³. Une formation pratique de 7 jours dispensée par un établissement ou une association agréés peut alors être nécessaire. Les tricyles 100 % de série fabriqués en Europe sont l'apanage de certains grands constructeurs comme Boom en Allemagne. Ce fabricant propose à ce jour un modèle (le Mustang) décliné en plusieurs versions : Mustang 2,0l Turbo (200 cv) et Mustang Family (3 places). Côté made in US, les plus fameux tricyles de série importés sont ceux de Harley Davidson. Après le Tri Glide, dont les premiers modèles ont été livrés en France en 2013 sur la base d'une Electra Glide Ultra classic, un second modèle, le Freewheeler, est venu s'ajouter au catalogue Harley en 2017. En 2018, le moteur Milwaukee-Eight 114 a succédé au Milwaukee-Eight 107. La plupart des autres tricyles que vous croiserez sur les routes ont été construits sur la base de grosses GT par des entreprises spécialisées à l'aide de kits. Si beaucoup de tricyles sont conçus à partir de Honda Goldwing ou de grosses Harley, tous les modèles de moto sont susceptibles d'être transformés. Il est alors important de s'attacher au rapport poids-puissance que l'on obtiendra au final, histoire de ne pas se trainer sur les routes avec une machine devenue trop lourde une fois modifiée. En Europe, de nombreuses entreprises sont à même de modifier votre machine pour en faire le trike dont vous rêvez : parmi les plus connues, on peut citer Rewaco et Boom en Allemagne (également constructeurs), EML aux Pays-Bas, Qtec-Engineering en Belgique, Yukon Motorcycle Technology à Wasquehal (59) ou encore JLM Concept Cars à Frocourt (60).

Le side-car

La possibilité de transport d'une troisième personne, notamment dans le cas d'un périple « en famille », est l'intérêt principal de l'engin, bien que le side puisse également servir de bagagerie. Dans le premier cas, le passager dans le panier, dès lors qu'il s'agit d'un panier couvert, bénéficie d'un certain confort et d'une protection contre le vent et les intempéries. Néanmoins, piloter un side-car demande une certaine dextérité. Les sensations de conduite sont différentes d'un « simple » deux-roues, notamment dans les courbes, et il n'est plus question de se glisser avec la même aisance dans les petites ruelles. A ce jour, on trouve facilement plusieurs constructeurs de side-cars en Europe. En France, on peut citer : Choda side-car (10), Armor Side (29), Dedome (52), Muscat (58), DJ Construction (73), Alain Pourchier side-cars (84) ou encore Hechard (Cédric Fabien) side-cars (85). Proche de nos frontières, on peut s'orienter vers Sidcar Italia, en Italie, et surtout Mobec, Ruko et Motek en Allemagne.





© FOTONALUCIA - STOCK.ADOBE.COM

Le maxi scooter

Plus gros, plus confortables et infiniment mieux équipés que les scooters « classiques », les maxi-scooters, ou « maxi-scoots », ont largement envahi le marché urbain. Dotés d'un moteur de cylindrée comparable à celui d'une moto, les maxi-scooters possèdent, pour la majorité, des caractéristiques mécaniques très similaires. Parmi les maxi-scoots actuels et de grosse cylindrée (500 cm³ et au-dessus) le plus populaires, le Yamaha Tmax 530 (devenu 560 en 2020), voit deux de ses principaux rivaux, le Suzuki Burgman 650 et le BMW C 650, disparaître avec l'arrivée de l'Euro 5 en 2021. Le Kymco AK 550, apparu en 2017 et disponible en version sport depuis 2019, est à présent le challenger le plus sérieux du Tmax. Le Honda X-ADV 750 fait office d'hybride. Lui aussi apparu en 2017, il présente non seulement d'excellentes qualités en milieu urbain et routier mais aussi des aptitudes hors pistes auxquelles on ne s'attendait pas jusque-là pour un maxi-scooter au look très proche d'une moto. Disponible avec une version 35 kW, qui peut être reconvertie à sa puissance totale pour les permis A2. Avec une protection imbattable, des compartiments de rangement très pratiques et une grande facilité de conduite, les maxi-scoots offrent 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 ! Certains d'entre eux sont dotés de trois roues. Parmi les modèles en vogue actuellement, on trouve les Piaggio MP3 (300 et 500 cc) et le Peugeot Metropolis (400 cc). Parmi les modèles électriques à remarquer, le constructeur français Eccity, déjà connu pour ses 50 et 125 cm³, propose depuis 2020 le Eccity model3 : un scooter électrique 3 roues pendulaires dont 2 à l'arrière. Il dispose de 75 à 100 km d'autonomie et peut atteindre les 110 km/h. Idéals pour les

cadres pressés des grandes villes novices dans le domaine du deux-roues, les scooters à trois roues ne remportent que peu de succès auprès des motards de cœur. Ils nécessitent depuis janvier 2013 un permis spécifique, exception faite pour les conducteurs titulaires du permis A ou B de plus de 2 ans. Parmi ces derniers (permis B de plus de 2 ans), ceux possédant leur permis depuis janvier 2011 doivent avoir suivi une formation à la conduite de ces engins (7 heures au total). Le premier scooter à 4 roues, lancé par l'italo-suisse Quadro, est apparu en France en 2016 sous la dénomination Quadro4. Ce dernier est devenu Qooder en 2018 et est mû par un moteur de 399 cm³ de 32,5 ch. Il est catégorisé L5^e et peut être piloté aux mêmes conditions que les modèles à 3 roues de cylindrée supérieure à 50 cm³. Le eQooder en est la variante électrique. Avec un moteur équivalent à un 650 cm³ thermique, il devrait être disponible courant 2021.

Les motos électriques

Ce n'est plus un rêve, la moto (et non plus le scooter) électrique rentre par la grande porte dans notre quotidien. Après des machines comparables à des 125 CC (voir le chinois Super Soco et sa TC Max, l'espagnol Volta et sa BCN ou encore l'italien Tacita et sa T Cruise), plusieurs autres constructeurs nous proposent aujourd'hui des moteurs de puissance bien plus élevée sur de « vraies » motos au design réussi. Début 2021, ce sont deux Américains qui sont sur le devant de la scène : Zero Motorcycle, avec ses gammes sportive, roadster, routière et trail routier, dont la superbe DSR/BF et Harley Davidson, avec la LiveWire électrique. Côté européen, un constructeur italien est également présent : Energica, avec la EVA EsseEsse9 en plusieurs déclinaison. On attend à présent la Vision DC Roadster de BMW, à l'état de prototype depuis 2020.

QUELLE MOTO POUR VOYAGER



LES GRANDES MARQUES DE MOTO

Japon

Yamaha – Fondé en 1887, le fabricant d'instruments de musique qu'était Yamaha se lancera à l'issue de la Seconde Guerre mondiale dans la production de motos. De nos jours, la marque au diapason connaît un réel succès. Son roadster MT-07 est l'une des motos les plus vendues en France. D'autres modèles comme la Tracer, la Super Ténéré ou la R1 M font également les beaux jours de Yamaha.

Honda - La création de la marque ailée remonte à 1948. Honda n'a jamais hésité à se démarquer et à innover avec des modèles tels que les feues DNO1 et NC750 ou la récente X-ADV (mi moto, mi scooter). Parmi ses plus célèbres ambassadeurs actuels : la Honda Goldwing 1800, véritable vaisseau de croisière, l'Africa Twin ou encore la CBR 1000 RR Fireblade.

Kawasaki - Kawasaki est né en 1878 avec une production destinée à l'armée. Aujourd'hui, quelle que soit la catégorie cross, roadster, trail, sport ou hypersport, ses machines sont le rêve assuré. « Kawa » tient également son identité à sa couleur vert vif, qu'on aime... ou pas. La Ninja H2R, la Z900 ou la Versys 1000 sont parmi les modèles en haut du panier.

Suzuki – Suzuki a élaboré son premier prototype en 1937. Parmi ses modèles phares des dernières années, la Bandit fut longtemps le modèle de la marque le plus vendu en France. A présent, les Katana et Vstorm rencontrent un beau succès. Quant à la GSX-1300R Hayabusa, elle figure parmi les légendes du monde moto.

Europe

BMW - la marque bavaroise produit des motos depuis 1923. Elle a, elle aussi, ses fidèles. Plus onéreux que d'autres à l'achat, ses modèles décotent cependant souvent moins vite. La 1250GS, la S 1000 RR ou la K1600 figurent parmi les fers de lance du constructeur.

KTM - L'histoire du constructeur autrichien a débuté en 1934. Tout d'abord connu dans le monde du cross et de l'enduro, la marque orange s'illustre désormais sur tous les fronts. Avec, par exemple, la série « Duke », KTM propose des modèles roadsters de 125 cm³ à plus de 1000 cm³.

Triumph – La marque anglaise a été fondée en 1885-87 par... deux allemands. En 1956, John Allen établissait le record du monde de vitesse sur sa Triumph T 110, sur le lac de Bonneville, aux USA. De là, naissait le fameux

modèle homonyme qui continue son évolution au milieu d'autres noms au succès mérité : Daytona, Scrambler, Tiger ou Rocket.

Aprilia – Cette marque italienne fondée à la fin de la Seconde Guerre appartient aujourd'hui à Piaggio. Dès les années 90, la marque s'est imposée en compétition. Elle propose de véritables « pur sang » qui portent aujourd'hui les noms de RS, tuono ou encore RSV4.

Ducati – Ce constructeur basé à Bologne a été racheté en 2012 par l'allemand Audi, filiale de Volkswagen. Mais tout est resté italien : la rage, la passion, les extrêmes. Ducati s'est d'ailleurs associé en 2020 avec Lamborghini pour créer une machine d'exception : la Ducati Diavel 1260 Lamborghini. Ses modèles Multistrada, 939 SuperSport et Ducati Scrambler sont de véritables bijoux.

Moto Guzzi – La production Moto Guzzi commence en 1921. Après une longue histoire faite de succès et de défaites, la marque semble disparaître progressivement du devant de la scène. En 2021, pour le centenaire de sa fondation, seuls trois modèles sont proposés, tous équipés du même V2 de 853 cm³ : la V7, la V9, et le trail V85TT. Chacun se décline en plusieurs versions.

USA

Harley Davidson – Née en 1903 à Milwaukee, aux USA, la marque est le symbole du rêve américain. Les membres de ses HOG (Harley Owners Group) se comptent par millions à travers le monde. L'arrivée récente sur le marché du roadster électrique LiveWire et du tout terrain Pan America apporte clairement une réponse aux exigences de sa nouvelle clientèle.

Indian – Concurrent direct de Harley (et inversement), ses modèles visent à l'origine les mêmes amoureux du chrome, du bitume et des grands espaces. Sa première moto de course remonte à 1906. Aujourd'hui, ce sont ses modèles Indian Scout, Chief et Challenger qui occupent le devant de la scène.

Inde

Royal Enfield – Née britannique en 1901, la marque est détenue depuis 1994 par la compagnie indienne Eicher Motors. Ses modèles simples et robustes, sont souvent en première ligne lors d'expéditions « hors normes », quand les mécaniques sont susceptibles d'être mises à rude épreuve en traversant des pays où la pièce détachée est rare. La Bullet est le modèle qui fit les premiers succès de la marque. Le trail Himalayan et les twins Continental et Interceptor sont ses dernières réalisations.

L'ÉQUIPEMENT DE LA MOTO



L'équipement, qu'il s'agisse de celui de la moto ou du motard, est une chose importante à bien prendre en considération. Bien que la bagagerie soit le nerf de la guerre quand on part en voyage, certains accessoires ont aussi leur importance et vous seront très utiles sur la route. Une moto, aussi fournie soit-elle en accessoires à l'achat, réclame toujours à s'enrichir dès qu'il s'agit de voyage, d'autant plus pour les longues distances. Qu'il s'agisse de la bagagerie, donc, ou bien des accessoires de confort, du système de navigation, des appareils de communication audio ou bien encore de la fameuse dashcam, vous saurez tout sur le choix pléthorique d'équipements disponibles pour compléter votre petit bijou et également votre confort de route, sans jamais négliger votre sécurité. Voici une liste exhaustive de ce qu'il vous sera possible de trouver.

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. Les possibilités d'emport varient bien sûr selon que vous voyagez seul ou en duo. Il faut garder en mémoire qu'une partie du volume disponible sera accaparée par quelques éléments indispensables, comme un antivol, un kit anti-crevaisson, les papiers de bord (manuel du conducteur, livret d'entretien, photocopie des cartes grise et verte), un gilet de haute visibilité (obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2016), plusieurs constats amiables, sans oublier un stylo, voire un appareil photo (ou celui de votre téléphone) pour établir des preuves en cas de litige. Bien utiles aussi, un chiffon en microfibre pour tout essuyer, des bouchons d'oreille, une tenue de pluie et des équipements chauds (comme un tour de cou et des gants d'hiver), surtout si vous prévoyez de faire de la montagne. Rappelez-vous que l'éthylotest reste un accessoire obligatoire dans tout véhicule à moteur depuis 2012.

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, 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. 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 sacoques magnétiques se fixent à même le réservoir. Elles sont intéressantes en termes de prix et faciles

à placer. Il est cependant recommandé de bien nettoyer le réservoir avant installation pour le préserver de rayures. 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 sacoques spécifiques au fabricant. Le point faible de cette solution réside dans son coût : à l'achat de la sacoche s'ajoute celui du tapis pour un montant parfois équivalent. À côté de ses modèles classiques, Bagster propose des tapis universels de surface minimale à coût très compétitif nommé Easy. Enfin, on peut également citer les modèles Tanklock de Givi. Les sacoques du fabricant sont clipsables sur un support fixé au réservoir grâce aux vis du bouchon de réservoir. Vérifiez que la sacoche ne réduit pas trop votre champ de vision ni vos manœuvres. Une fois remplis, les plus gros modèles cachent le tableau de bord 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 longtemps. Rapides à installer et donc à enlever, interchangeables, elles peuvent être volées facilement ! La plupart sont munies de bretelles permettant de les porter en sac à dos.

Le top-case

C'est l'un des éléments de bagagerie les plus courants. Sa contenance peut atteindre les 72 litres. Certains modèles bénéficient d'un kit feu stop. En duo, on peut l'équiper d'un dossier qui augmente le confort du passager. En roulant dans une circulation dense, il vous permettra de transporter des bagages sans augmenter le gabarit de votre moto.



A l'arrêt, il vous permet d'abriter un casque, voire deux pour les plus volumineux. Vérifiez 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. A savoir que, même s'il fait partie de l'équipement d'origine, il rend la moto plus sensible aux turbulences et peut engendrer des guidonnages. Assurez-vous également que le poids transporté sera supporté par le top-case et par le porte-bagage, mais aussi par les supports de ce dernier. Si une platine existe, elle sera certainement vendue à part. Son achat peut vous permettre d'augmenter la qualité de maintien du top-case et vous éviter des bricolages hasardeux sur le porte-bagage d'origine. Le système de verrouillage est avant tout dissuasif. Tous les modèles sont plus ou moins faciles à forcer, y compris ceux fournis par les constructeurs. Ainsi, de nombreux vols ont lieu régulièrement sur des motos ou scooters en stationnement [contenu du top-case ou top-case lui-même]. Restez vigilant et n'y laissez aucun objet ou document de valeur. Laissez-le ouvert s'il est vide.

Les sacsques cavaliers

Ces sacsques se fixent un peu à la manière d'une selle de cheval. 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 la faire passer sous la selle en démontant celle-ci. A 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, ces sacsques disposent de housses amovibles, car leur étanchéité n'est pas toujours totale. Attention à leur positionnement, car elles peuvent fondre au contact des pots d'échappement, bien que les fabricateurs essaient de s'adapter à cette contrainte avec des protections thermiques. Ces sacsques peuvent être transportées en bandoulière ou sur le dos.

Les valises rigides

Elles sont faciles à installer une fois leur support permanent mis en place, et présentent l'avantage d'être étanches. Elles sont détachables et transportables à la main. Elles disposent d'un système de verrouillage qui, comme pour les top-cases, est avant tout dissuasif, mais pas inviolable. Si vous laissez vos valises sur votre engin en stationnement, n'y laissez aucun objet ou document de valeur. Sur les motos n'étant pas équipées d'origine du support adapté, 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 toutefois par une durée de vie importante. Faites attention les premiers temps : une fois équipé de cette bagagerie, l'arrière de la moto est plus large qu'à l'accoutumée. Pensez aussi au fait que les valises peintes sont très belles, mais beaucoup plus sujettes aux rayures que les valises noires, teintées dans la masse. Une protection, bien souvent sous forme de bande caoutchouteuse, existe sur certains modèles, parfois en option.



Sacsques cavaliers.

LA BOUTIQUE CLUB 14

CLUB 14 AVANTAGES

Jusqu'à 44 % de réduction sur des articles deux-roues !

www.boutique.club14.com

Exclusivité
Club 14

Gilet Airbag EXCLUSIF CLUB 14

Véritable complément de protection, celui-ci est relié à la moto par une sangle et se déclenchera en cas de chute afin de protéger des chocs et des glissades.

- Gilet à déclenchement filaire
- Temps moyen de mise à disposition de l'airbag : 105 ms
- Classé 2 étoiles SRA
- Protection dorsale niveau 2
- Bande dorsale réfléchissante
- Veste polyester haute résistance.
- Livré avec 1 sangle et 1 cartouche
- 2 tailles disponibles : M/L ou XL/2XL
- Couleur : Gris

Prix Club 14 : **229 €**

*Voir conditions sur notre site



T-shirt Club 14 « Born to Ride »

Exclusivité
Club 14

Nouveau t-shirt à manches courtes
«Born to Ride» by Club 14.

T-shirt unisexe et disponible
en **4 tailles (M, L, XL et XXL)**.

Prix Club 14 : **24,90 €**



LA BOUTIQUE CLUB 14

CLUB 14 AVANTAGES

Jusqu'à 44 % de réduction sur des articles deux-roues !

www.boutique.club14.com

-27%

Moto revue

Le mensuel de tous les motards

1 an , 12 numéros

Depuis plus de 100 ans, Moto Revue traverse, analyse et décortique le monde de la moto. Qu'elle soit sportive, générale, pratique ou matérielle, l'actualité est le point fort de Moto Revue qui depuis toujours s'est fait spécialiste du scoop. Essais, comparatifs, nouveautés, tourisme, sport, interviews, reportages, toute l'actualité moto est disséquée par des journalistes passionnés.

Prix Club 14 : **35,60 €**

Prix public : **49 €**



Tour de cou Club 14

Exclusivité Club 14

Protégez-vous du vent et du froid avec le nouveau tour de cou Club 14 ! 100% polyester et doublé polaire à l'intérieur. Élastique et lien de serrage à l'arrière. Logo Club 14 blanc à l'avant.

Prix Club 14 : **18 €**



© PAPHAB LOULARPPIASERT - SHUTTERSTOCK.COM

Le rangement dans la selle est pratique.

Le bagage de selle

Il se fixe sur le siège passager ou sur le porte-paquets. Parmi ces bagages, des sacoches dites « soft-case », existent et ressemblent à celles de réservoir. On trouve aussi des sacs « polochon » étanches, de contenance variable (jusqu'à 90 litres), à sangler à l'aide des fixations fournies ou de tendeurs. Mais pour emporter des bagages derrière soi sur de courtes distances, il n'est pas nécessaire d'investir dans un sac spécial moto. Un sac classique ou un sac à dos peuvent être fixés au moyen d'une « araignée », filet extensible muni de crochets – un accessoire extrêmement pratique et peu cher.

La remorque

Avec une remorque, pas de privation en vue : sa grande capacité d'emport (jusqu'à plusieurs centaines de litres) permet de rapporter des souvenirs et d'emporter quantité de vêtements de rechange. Elles sont maniables et 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 rétro ou futuriste, et à des prix souvent élevés en raison du faible volume des ventes. Pour un périple à l'étranger, attention à la réglementation propre à chaque pays. Certains peuvent restreindre l'utilisation des remorques bagagères, voire l'interdire.

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 et une housse

amovible vient bien souvent améliorer l'étañchéité (pas toujours garantie à l'origine). Leur contenance peut varier de 10 à plus de 50 litres. Vérifiez que la prise au vent du sac ne vous gênera pas. 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. Quel que soit le modèle de sac à dos, il faut absolument éviter de transporter des objets rigides, contondants ou lourds (exemples typiques : un antivol), très dangereux pour votre dos si vous chutez. Et que dire des bouteilles en verre quand on a fait des courses ou qu'on se rend à une soirée. Si vous n'avez pas d'autre choix que le sac à dos pour transporter vos affaires, on signalera parmi les modèles ergonomiques le People Delite Aero du constructeur suédois Bobbee, qui dispose d'une coque rigide homologuée de niveau 2. Dans tous les cas, en cas de chute et de glissade, pensez qu'un sac à dos, quel qu'il soit, pourra vous blesser par sa forme proéminente et qu'il pourra s'accrocher à d'autres véhicules ou au mobilier urbain. Bien entendu, il est à proscrire pour les porteurs d'airbag.

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. Si vous craignez pour la sécurité de votre heaume réplia 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).

L'ÉQUIPEMENT DE LA MOTO

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. Certaines housses sont coquées.

Les accessoires de confort

Certains motards ajoutent une panoplie plus ou moins riche d'équipements destinés à améliorer leur confort contre la morsure du froid, la pluie ou encore les inconvénients d'un trop long parcours. Disponibles dès la conception sur de plus en plus de modèles, les poignées chauffantes peuvent être acquises par la suite pour les motos les plus anciennes ou sans cette option. Elles remplacent les poignées d'origine ou s'adaptent en se posant par-dessus. Elles ne chauffent que l'intérieur de la main et n'évitent pas les engelures par grand froid. Pour se protéger efficacement du froid (en complément des gants dont le port reste obligatoire), on peut installer des manchons, une sorte de moufles fixées aux poignées dans lesquelles les mains gantées se glissent. Il s'agit d'un système efficace, mais souvent décrié par les motards, car peu esthétique. Ils peuvent être chauffants. Au prix d'une esthétique discutable, mais d'une efficacité redoutable, le tablier pour les jambes est l'outil idéal pour se protéger du froid et de la pluie. Comme les manchons, il peut être chauffant. De plus en plus de modèles de motos de type GT et trail

routier proposent une selle chauffante. Il est possible de gérer la partie passager à part. Certains selliers et accessoiristes proposent également des selles chauffantes en adaptable. On pourrait en rire, mais la vérité est là et tous les motards vous le diront : notre postérieur est la partie de notre anatomie la plus sensible au manque de confort sur les longs trajets. La démarche la moins onéreuse pour répondre à ce problème quand il devient récurrent 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 ensuite par coursier. Il faudra également prévoir une solution de remplacement si vous devez utiliser votre moto pendant le temps d'indisponibilité de la pièce. Passer par un motociste présente parfois l'avantage de pouvoir se faire prêter une selle ; il est également possible (selon votre modèle) de commander une selle complète qui remplacera votre selle d'origine. Évidemment, c'est plus cher ! A noter que pour les personnes de taille moyenne, le spécialiste peut rabaisser la hauteur de l'assise en diminuant l'épaisseur de la mousse. Il est alors possible de demander d'insérer un gel (selle conducteur et/ou passager) qui, tout en permettant de gagner sur l'épaisseur, offre un très bon confort.

Le système de navigation

Le GPS (Global Positioning System) est le seul système à ce jour développé à grande échelle pour nous aider à naviguer. 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 de parvenir à destination. Il n'est plus nécessaire 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). De plus, le GPS apporte un nombre considérable d'informations, appelées POI (points of interest), comme les stations-essence, les garages, les lieux touristiques, les hôtels et restaurants, ou encore les zones accidentogènes. Enfin, les limites de vitesse sont indiquées et tout dépassement peut être signalé au pilote suivant le paramétrage choisi. Le GPS peut s'utiliser « à la volée » en vous donnant l'itinéraire le plus court en distance ou le plus rapide en temps, circulation comprise (option souvent payante), avec ou sans péage, depuis l'endroit où vous vous trouvez jusqu'à votre destination finale. Des étapes intermédiaires peuvent également être choisies. Pour la balade « libre » d'une après-midi, certains GPS proposent dans leur menu une option « route sinuose » fort utile qui vous permettra de n'emprunter que les chemins de traverse et autres itinéraires bis... mais bien entendu toujours choisis par les algorithmes de l'appareil. Pour les périples où l'on souhaite imposer un tracé particulier, des logiciels de planification dédiés (BaseCamp pour Garmin, My Drive pour TomTom...) permettent de préparer sur ordinateur l'itinéraire de son choix puis de le mémoriser dans son GPS. De nombreuses applications pour smartphone permettent également de lire les fichiers GPX préparés à l'avance (Geo Tracker, Trails, GPX Viewer...). Osmond est l'une de celles les plus adaptées aux motards. Reste la question principale : quel modèle choisir parmi l'offre pléthorique, dont les prix sont en baisse constante ? Les GPS moto sont étanches et faits pour être utilisés avec des gants. On notera néanmoins que de nombreux smartphones proposent de plus en plus ces deux particularités avec ou non l'adjonction de pochettes et la mise en place de supports adaptés. Certains GPS voiture peuvent également être utilisés dans les mêmes conditions de protection. Autre critère à considérer : le système de fixation, spécifique selon la marque (BMW, Ducati, certains modèles de japonaises, etc.) ou universel (RAM Mounts, Touratech, etc.). Selon la taille du GPS et les possibilités offertes par le type de moto, on pourra intégrer l'appareil dans un logement spécifique, l'accrocher 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. Tous les modèles actuels de GPS disposent du Bluetooth, qui permet de recevoir les instructions vocales par le système audio intégré au casque (l'utilisation de l'oreillette est interdite depuis 2015). Le volume sonore s'adapte en fonction du bruit ambiant. 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). Au moment du choix, testez si possible les boutons et l'écran tactile en gardant en tête que l'utilisation du GPS se fera souvent avec des gants. En effet, s'il reste déconseillé de manipuler l'appareil en roulant, on rechigne à enlever ses équipements de protection à l'arrêt, surtout quand il fait froid. L'utilisation d'un stylet reste possible, mais peu adaptée. Souvenez-vous également que l'écran tactile peut se rayer rapidement sous l'action des frottements de doigts, gantés ou non. Un film plastique de protection se révélera donc des plus utiles. Parmi les concurrents sur le marché du GPS pour deux-roues, on peut citer le néerlandais TomTom, l'américain Garmin, le belge TripY et le français Mappy. Leurs GPS sont communément disponibles avec une cartographie France ou Europe. Les assistants d'aide à la conduite (AAC) n'ont pas de lien avec la navigation et leur finalité n'est d'ailleurs pas là. Les détecteurs et avertisseurs de radar ayant été interdits en France en 2012, les boîtiers d'alors se sont purement et simplement reconvertis en appareils avertisseurs de zones de danger. Inforad est le seul fabricant connu en France à fournir des appareils adaptés à la moto.

Les systèmes et appareils 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. Rappelons également que, depuis 2015, il est illégal en France de conduire une auto, une moto ou un scooter avec une oreillette, avec ou sans fil. Le kit Bluetooth utilise une technologie sans fil qui permet de communiquer en duo, voire avec plusieurs motos, et de recevoir des appels ou d'écouter de la musique à partir d'appareils également Bluetooth. Avec les principaux leaders du marché (Scala Rider, Cellular Line, Nextel, etc.), chaque casque doit être équipé d'écouteurs, d'un micro et d'un boîtier de transmission.

PRÉPAREZ ET PROLONGEZ
VOTRE VOYAGE SUR NOTRE SITE
WWW.PETITFUTE.COM



INSPIREZ-VOUS
GRÂCE AUX REPORTAGES,
PHOTOS ET ACTUALITÉS
DE VOTRE PROCHAINE
DESTINATION.

ORGANISEZ
VOS VACANCES EN PROFITANT
D'INFORMATIONS TOURISTIQUES
ET PRATIQUES

DÉCOUVREZ PLUS
D'UN MILLION D'ADRESSES EN
FRANCE ET DANS LE MONDE
AVEC L'AVIS DE NOS AUTEURS
ET D'UNE COMMUNAUTÉ
D'1,5 MILLION DE VOYAGEURS.

PARTAGEZ
VOS EXPÉRIENCES, VOS COUPS
DE CŒUR ET VOS COUPS DE
GRIFFES EN DÉPOSANT VOS AVIS.

INSCRIVEZ-VOUS
À NOTRE NEWSLETTER.

SUIVEZ-NOUS SUR
FACEBOOK, INSTAGRAM, TWITTER
ET PINTEREST POUR REMPORTER
DE NOMBREUX CADEAUX.



RÉSERVEZ EN 1 CLIC
POUR BÉNÉFICIER DES BONS
PLANS DE NOS PARTENAIRES.



**Économiser
sur le tarif,
pas sur la
protection !**

Assurance Moto

**jusqu'à 25 %⁽¹⁾
de réduction**

Je choisis
une assurance **citoyenne**

(1) Réduction jusqu'à -25% : appliquée sur le tarif d'assurance moto pour toute personne détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 - Sièges sociaux : 313, Terrasses de la Roche 92727 Nanterre Cedex. AXA France Iard est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • AXA Assistance France Assurances - Société anonyme de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451 392 724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - la filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €, RCS Versailles 572 070 150. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances - Club 14**, est une association, déclarée le 4 septembre 1981 sous le numéro 81-1832. Siren 338 666 050 00038. Siège : 87, avenue François Arago - 92022 Nanterre Cedex.