

# ROUTES VAROISES EN LIBERTÉ MAGAZINE

**ROAD  
TRIPS  
EN HARLEY**

LES MEILLEURS  
ITINÉRAIRES  
POUR DÉCOUVRIR  
LE VAR

**ROUTES  
VAROISES  
EN LIBERTÉ**

DÉCOUVRIR LE VAR  
AUTREMENT

**TEST:**  
LE MAXI TRAIL HARLEY-DAVIDSON  
UN COUP DE MAÎTRE?

## EN COUVERTURE.

Au fond de ma cave, il y avait un vélo étrange, doté d'un moteur sur la roue avant. J'avais 14 ans, je roulais en bicyclette, trottinette ou en patins à roulette, vous savez les vieux, ceux qu'on attache à ses chaussures par des lanières de cuir. J'imaginais que ça devait être chouette, que ça devait rouler vite et je brûlais d'envie de l'enfourcher.

Un samedi après-midi, mon père m'y a autorisé. Un Solex 3800 dans un coin paumé, et me voilà pédalant tant bien que mal pour lancer le moteur et ... direct au bitume, je n'avais pas anticipé le poids sur la roue avant ! Bilan fracture du pied gauche et interdiction de toucher à l'engin. C'était sans compter mon entêtement, peut-être le défi de l'adolescent face à l'autorité parentale et surtout ce nouveau virus, ceux dont on ne veut jamais guérir et qui m'avait contaminé pour la vie, l'ivresse de rouler sur de petites routes de France et de Navarre et plus loin encore, sans limites, sans frontières. Alors, bravant la vigilance bienveillante de mon père, j'ai joué au motard et ce pendant des mois. A aucun moment j'ai réfléchi au fait que je ne mettais jamais de carburant (mélange huile/essence ou de la Solexine ) dans le moteur. C'était l'ignorance du gamin qui pense que ses parents n'ont jamais été adolescents et mon père devait bien en rire, caché derrière sa fenêtre.

16 ans, licence en poche, je pilote une 125 Suzuki GT grise. Les années se sont écoulées (54 au juste), les motos succédées, les kilomètres additionnés, jamais en vitesse toujours en paresse pour laisser la route me pénétrer, pour ne faire qu'un avec elle.

J'ai passé les vitesses d'autres Suzuki, de Honda, de Yamaha, des routières, des trails, des customs et même un engin bizarre pour son époque, le Spazzio. Puis en 2013, est-ce le mythe, est-ce la représentation de ce que j'aimais en termes de balade, cool et le nez au vent des grands espaces, vint la Harley, une Electra 105ème d'abord puis une Limited.

Enfin la révélation, le trail pourtant inconcevable dans le monde custom de Harley, celui qui vous emmène au fin fond du Haut Var, sur ces petites routes abruptes vous offrant des émotions vertigineuses, la Pan America qui affiche aujourd'hui 83000 km en 4 ans. Avec elle « J'ai roulé, un peu partout, j'ai partagé, beaucoup, j'ai rassuré, parfois,

j'ai guidé, souvent, j'ai encouragé, peut-être parfois un peu trop, pris des coups, aussi.

En moto chaque route est un challenge, chaque virage un défi, chaque étape une découverte, et chaque retour au port une victoire.

Mais le plus important ce sont les rencontres, vous, eux, les autres, moi ... ». C'est dans cet esprit que Les Routes Varoises En Liberté sont nées, et après 2 ans d'existence bien remplie l'idée de prolonger l'expérience par un magazine.

Vous voilà maintenant lisant le premier numéro. Rassurez-vous, il est gratuit aujourd'hui et le sera demain.

Ses pages vous sont ouvertes pour le faire vivre, venir rouler et partager des moments inoubliables.





## ÉDITO.

Tant qu'il y aura des routes à explorer dans le Var et ailleurs, ce magazine aura une raison d'exister

Quand on me demande comment est venu ma passion pour la moto, c'est le souvenir de mon père ramenant un vélomoteur flambant neuf à la maison qui me vient à l'esprit. A partir de cet instant le deux-roues a été intrinsèquement lié à ma vie.

Depuis peu je suis installé dans le Var. J'en ai découvert toute la richesse, géographique, historique, culturelle en sillonnant ses petites routes sinueuses, abruptes s'ouvrant sur des petits villages colorés, où le temps semble suspendu, sur de vastes panoramas, des mines, des champs, des monuments et d'autres lieux qui racontent le temps d'avant.

C'est en m'asseyant un jour sur la plage devant la mer immarcessible, que je me suis dit que toute cette beauté n'avait de raison d'être que si elle était partagée. Les Routes Varoises en liberté étaient créées. C'est au fil de ces balades, de ces rencontres, de ces découvertes, que l'idée de ce magazine a émergé. Ce magazine est né d'un besoin simple : prendre le temps de raconter ce que la moto fait à nos vies, et de ce que ce territoire fait à notre manière de rouler.

Dans ce magazine, je ne cherche pas à vendre du rêve en papier glacé. Je veux parler de réel. De machines qu'on aime pour ce qu'elles sont, pas pour ce qu'elles promettent. De road-trips improvisés qui

valent parfois mieux qu'un long voyage planifié. De rencontres entre motards qui n'avaient rien prévu, sauf rouler. Ce magazine s'adresse à celles et ceux qui préfèrent les routes secondaires aux grands axes.

Ici, on parlera du Var, oui. De ses « Routes Varoises En Liberté ». Mais aussi de tout ce que ce territoire inspire : l'esprit de partage, la fidélité aux valeurs, le goût du vrai. On parlera d'Harley, d'autres machines aussi, de culture biker, de chapters, d'événements, de silences et de moteurs. « Routes Varoises En Liberté Magazine », c'est une invitation. À ralentir. À regarder autour de soi. À écouter ce que la route a encore à dire.







# SOMMAIRE

# 1

Parution : A l'envie.

## **EN COUVERTURE**

### **DÉCOUVRIR**

« Les Routes Varoise En Liberté » quand le bitume devient terrain de jeu.

### **PORTRAIT**

Rencontre avec une bikeuse qui défie le temps et la route.

### **HARLEY-DAVIDSON, 2026 UNE ANNÉE CHARNIÈRE**

Se transformer ou rester à quai face à une concurrence agressive.

### **AU FIL DES BORNES**

Les trucs qu'on apprend en roulant

### **MOTHER ROAD 100 ANS**

1 siècle de bitume et de légendes.

### **JUSTE AU CAS OÙ**

Libre de rouler, Libre d'adhérer.

### **ET MAINTENANT... À VOUS DE JOUER**

## **ÉDITO**

### **ÉCHO DU PADDOCK**

Quand l'actualité se raconte hors de nos pages.

### **RIDE & TESTS**

Essayées sur la route, jugées au réel.

### **VIRAGE GOURMANDS**

Du couple moteur au coup de fourchette.

### **LE VAR À MOTO**

Itinéraire d'exception pour découvrir le Var autrement.

### **AGENDA**

Le bitume ne dort jamais.

### **CHANDELEUR**

Dernier feu rouge avant les grandes virées.

### **30**

## **SOMMAIRE**

### **ITINÉRAIRE D'ÉVASION**

Des routes pour changer d'horizon.

### **CLÉ DE 14**

Secrets d'atelier et doigts noirs.

### **La Touche Féminine**

La place de la femme dans l'univers de la moto.

### **LE SALON DE LA MOTO**

Vers le futur de la moto.

### **CONSTELLATION D'INSTANT**

1 pèle-mêle de moments suspendus.

### **31**

### **ILS ONT ROULÉ AVEC NOUS**



## DÉCOUVRIR.

« *Les Routes Varoises En Liberté* » : quand le bitume devient terrain de jeu.

### L'Esprit :

Dans le Var, il existe un groupe moto un peu à part. Pas de hiérarchie stricte, pas de cotisation, pas d'étiquette imposée, pas de contrainte... seulement l'envie de partager, de rouler et de profiter. Son nom ? « *Les Routes Varoises En Liberté* ».

### Un Philosophie :

Créé par un passionné, ce club repose sur une idée claire : la moto doit rester synonyme de liberté. Ici, peu importe la marque, le style ou la cylindrée : Harley, custom, trail, roadster ou sportive... tous les motards sont les bienvenus.

Ce qui compte avant tout, c'est l'esprit, le respect et la convivialité.

« *On n'a pas besoin d'un gros blouson à patchs pour se sentir motard. Ce qui nous réunit, c'est l'envie de partager la route et les bons moments* », glisse l'un des membres.

### Le Var, un terrain de jeu exceptionnel :

Difficile d'imaginer meilleur décor pour notre groupe moto. Des routes sinuuses des Maures aux panoramas grandioses du Verdon, des villages perchés baignés de soleil aux courbes enivrantes du littoral méditerranéen... Chaque sortie devient une invitation au voyage.

Entre chemins de traverse, pauses gourmandes et paysages à couper le souffle, le Var se dévoile sous un autre jour, guidé par ceux qui le connaissent par cœur.

Des sorties régulières et une vraie vie de groupe. *Les Routes Varoises En Liberté*, ce n'est pas seulement enfiler des kilomètres au compteur. C'est aussi et surtout une communauté soudée.

### Au programme :

- Balades dominicales sur les plus belles routes du département.
- Évasions sur plusieurs jours, parfois bien au-delà du Var.
- Moments conviviaux autour d'une table, d'un café ou lors d'événements motards.
- Et surtout... des souvenirs inoubliables partagés au guidon et en dehors.

### Un groupe sans frontière :

Ce qui frappe, c'est l'ouverture d'esprit. « *Les Routes Varoises En Liberté* » ne se définissent pas par une image figée mais par une atmosphère : celle de la liberté retrouvée sur l'asphalte, des rires partagés à chaque pause, et de la certitude que peu importe la route, elle est toujours plus belle à plusieurs.

### Rouler, Découvrir, Partager :

En rejoignant notre groupe, on ne signe pas seulement pour des kilomètres. On choisit une aventure humaine, une bande d'amis, une famille motarde qui laisse place à la simplicité et au plaisir pur de la route.

Alors, si vous cherchez un club où la convivialité compte plus que le blason, si vous aimez l'idée de rouler sans frontière et de vivre la moto comme une fête... *Les Routes Varoises En Liberté* n'attendent que vous.



Pierre Formosa.

# ÉCHO DU PADDOCK.

Quand l'actualité se raconte hors de nos pages.

## Contrôle technique.

Depuis le 15 avril 2024, les motos, scooters, cyclomoteurs et autres deux-roues motorisés de plus de 125 cm<sup>3</sup> doivent passer un contrôle technique périodique en France. Cette obligation s'applique progressivement selon l'année d'immatriculation du véhicule.

### Le contrôle technique moto facultatif ?

La directive prévoyait une possible dérogation si un pays pouvait démontrer des mesures alternatives efficaces de sécurité routière (par exemple : meilleures infrastructures, formation, campagnes...) au lieu d'un contrôle technique classique.

Contrairement à une idée reçue / rumeur, l'Union européenne n'a pas (au moins à ce jour) supprimé l'obligation de contrôle technique pour les motos.

La directive européenne 2014/45/UE impose le contrôle technique pour les véhicules >125 cm<sup>3</sup>.

### Petit résumé pratique :

**Avant 2017** : CT déjà requis en 2024.

**2017-2019** : CT à faire en 2025.

**2020-2021** : CT à faire en 2026.

**2022 et après** : CT autour du **5<sup>e</sup> anniversaire de mise en circulation**.

Ensuite, **tous les 3 ans** comme un rendez-vous d'entretien.

## Salon & Expos :

- **On The Road Marseille** – Grand salon moto, scooters, quads et vélos au *Parc Chanot à Marseille* du 10 au 12 avril 2026 avec essais et nouveautés 2026 sur place.

- **Sunday Ride Classic – Circuit Paul Ricard (Le Castellet)** : grande fête moto historique et courses classiques du 15 au 17 mai 2026.

## Tendances :

La moto en France connaît une baisse des ventes de presque 21 % au premier trimestre 2025, signe que le marché est sous pression (prix, inflation, fiscalité, etc.).

## Top 10 des meilleures ventes :

1. **BMW R 1300 GS**, - 20,4 %
2. **YAMAHA Ténéré 700**, - 9,6 %
3. **BMW R 1300 GSAd**, - nc
4. **HONDA Transalp 750**, - 15,9 %
5. **CFMoto 450 MT**, - nc
6. **BMW F900XR**, + 25,1 %
7. **CFMoto 800MT**, + 81,4%
8. **HONDA CRF1100 Africa Twin**, - 31,9 %
9. **SUZUKI DL 800**, - 23,0 %
10. **VOGE 900 DSX**, + 69,6 %

**BMW Motorrad** remporte l'appel d'offre pour équiper la Gendarmerie, la Police Nationale et aux Douanes françaises. BMW 1300 RT et BMW R 1300 GS. Pour les 3 années à venir. Ces motos seront développées spécifiquement aux spécifications françaises.

En 2025 le marché français de la moto enregistre un chute de 16,1 % par rapport à l'année 2024.

Du 26 février au 1er mars, salon du 2 roues à Lyon. Evenement majeur de la sphère moto en France 800 exposants seront présents à Eurexpo où plus de 160 000 visiteurs sont attendus.

## A suivre :

Un débat doit s'engager autour du Contrôle Technique Moto, les taxes associées pourraient évoluer d'ici le printemps.

**Pierre Formosa.**

# **ITINÉRAIRE D'ÉVASION.**

*Des routes pour changer d'horizon.*



**« J'aime les balades *moto impromptues* ».**

Un message, il fait beau et si on sortait les motos ? Oui, ok, ici il fait souvent beau. Mais voilà, c'est la saison préférée pour le bord de mer. Parce que les touristes l'ont déserté, parce que la température est clémentine, par que le spectacle est inégalable. Bord du rivage ou vue panoramique, la mer nous offre des parures toujours inattendues.

En longeant le Lavandou, taquinée par le mistral, sa couleur foncée montre sa colère, elle s'ourle d'écumes aussi blanches qu'une pub pour dentifrice. Elle retrouve son bleu méditerranéen peut-être plus glacé, hiver oblige, dans le golfe de Saint-Tropez protégé des vents. C'est notre destination, Saint-Trop enfin accessible. Le soleil puissant, les yachts et la végétation permanente pourraient faire croire à l'été. Aussi les chalets et les calèches de Noël y semblent incongrues.

Quelques nuages éclipsant le soleil nous rappellent que c'était juste un moment suspendu. Le froid s'insinue sous nos vêtements. Il est temps de partir parce que la course contre la nuit commence.



On arrive juste après la sortie de scène flamboyante du soleil entre deux collines déjà ensommeillées.



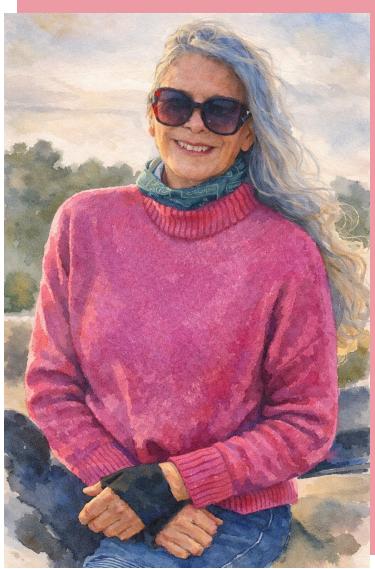
**Claudie Bontems.**



# **PORTRAIT.**

*Rencontre avec une bikeuse qui défie le temps et la route.*

**Interview | « Elle, la route et la plume ».**



## **Quand tu enfiles ton casque, qu'est-ce qui change en toi ?**

Nous sommes tous des êtres complexes, à multi facettes. Je révèle là juste une part de ma personnalité. Il y a tout de même un bouleversement interne qui n'est pas coutumier, mélange d'angoisse des dangers de la route, de doutes sur les éventuelles difficultés à venir, et d'exaltation face à l'imprévu. Seule cette dernière subsiste quand je j'enclenche ma première vitesse.

## **Qui es-tu, quand tu n'es pas sur ta moto ?**

Toujours moi, avec mes doutes, mes rêves et mes espoirs. Sauf que je les oublie. La route efface tout pour laisser place à la concentration, au dépassement de soi et à l'émerveillement de la découverte.

## **Tes cheveux argentés, ils racontent quoi ?**

Ils racontent le temps qui passe bien sûr. Mais ils sont mon identité, ma revendication féminine. Je n'obéis jamais aux diktats de la société qui dit qu'une femme âgée ne porte pas les cheveux longs, se teint les cheveux... et ne fait pas de moto !

## **Tu roules pour quoi, au fond ?**

Je roule pour moi, débarrassée de toutes contraintes. J'aime le ronronnement de ma moto, j'aime me retrouver seule avec mes pensées. Je roule pour les autres, le plaisir de faire connaissance, de partager notre passion. Je roule pour le spectacle que j'ai devant les yeux, toujours changeant au gré des saisons, de la météo et de l'instant présent. Je roule par défi, pour prouver qu'on peut rouler malgré l'âge, le handicap, les préjugés, les médecins qui voudraient te voir arrêter, les peurs des proches et les miennes. Pour me sentir vivante

## **Pourquoi rouler sans destination précise ?**

Elle est précise pour celui qui a conçu la balade. Moi je me laisse guider, donc je suis effectivement dans l'imprévu et dans l'abandon. Je cède au charme de la découverte. J'attends toujours cet instant de l'enchantedement. Il faut dire que le Var y est propice. La mer aux reflets coruscants, toujours renouvelée, la boucle itérative et pourtant dissemblable des saisons de l'arrière-pays. Les petits villages aux maisons enlacées et colorées. Tout provoque en moi une émotion laisse une empreinte indélébile.



### **Tu roules pour fuir quelque chose ?**

On fuit toujours quelque chose. Moi ce serait plutôt les obligations de la journée. Mais je dirai que je roule pour avancer, pour m'enrichir, de ce que je vois, de ce que je vis.

### **On dit que tu écris en roulant. C'est vrai ?**

Oui. Chaque fois que mes yeux s'ouvrent sur ce qui va provoquer cet émoi, des mots, des phrases s'imposent à moi. Le soir je me dépêche de les transcrire sur papier de peur qu'ils ne s'enfuient dans le sillage de ma moto.

### **Cette plume qui t'accompagne, c'est quoi exactement ?**

Elle est le reflet de ma sensibilité, de ma créativité, elle attend mes émotions, mon vécu, pour les coucher sur le papier. Elle a le don de magnifier ce qui ne serait qu'un simple compte-rendu. C'est plus qu'une signature, c'est mon empreinte.

### **Si ta vie était un livre, ce serait quel genre ?**

N'importe quel roman mais le premier chapitre parce que tout est encore à espérer, et que je ne veux pas être déjà au mot « FIN ».

### **As-tu peur sur la route ?**

J'ai eu deux accidents en 7 ans avec 4 fractures du bassin pour le premier et multi fractures du nez pour le dernier qui m'ont défigurée. Les accidents ne laissent pas que des séquelles physiques, ils vous hantent, à chaque sortie. Alors oui j'ai peur. Je souffre aussi de vertiges dès que les panoramas grandioses se révèlent à mes yeux. Ma conduite s'en ressent. Je pense que tous les amateurs d'activités à risque ressentent la peur. Mais, et ça peut paraître contradictoire, ces appréhensions augmentent le plaisir, celui de les avoir défiées et vaincues.

### **Si quelqu'un te demandait pourquoi tu fais tout ça, que répondrais-tu ?**

Mais d'abord parce que c'est la seule façon que j'ai trouvée de me sentir vivante. A 16 ans, après 1 an couchée sans possibilité de me lever dans un centre de rééducation, le chirurgien m'a tout interdit, le sport, de faire des enfants, de passer mon permis... voiture. Qui voudrait d'une vie comme cela ? En tout cas pas moi alors j'en ai pris le chemin inverse. Quant aux autres raisons, je pense que vous les connaissez maintenant, tout est dit précédemment. Le résumé en serait peut-être que tout reste à découvrir parce qu'aucune route ne ressemble jamais exactement à la précédente.

### **Un dernier mot avant de repartir ?**

Que cela dure encore longtemps, ma faculté à m'émuvoir, le plaisir de découvrir, les moments joyeux et insouciants, les rencontres inattendues, la nature sublimée, mon plaisir d'écrire et le ronronnement de ma moto.



**Claudie Bontems & Pierre Formosa.**



# RIDE & TESTS.

Essayées sur la route, jugées au réel.

« 83000 km au guidon de la Pan America 1250 S, le maxi-Trail 1250 S Harley-Davidson ».

## La révolution trail américaine ?

En 2021 Harley-Davidson a officialisé son entrée dans le segment des **maxi-trail** avec la Pan America 1250. Historiquement ancré sur des motos Custom et Grand Touring le pari était risqué.



Il fut un temps où le trail se résumait à une promesse d'évasion et à quelques compromis techniques. Aujourd'hui, le maxi-trail est devenu une **moto polyvalente**, capable d'emmener son pilote à l'autre bout du continent, d'attaquer sur route comme une sportive, et de s'aventurer hors du bitume sans rougir.

Aujourd'hui, après **plus de 83 000 km parcourus**, la question n'est plus idéologique. Elle est mécanique. Humaine. Concrète.

Et surtout, elle mérite autre chose qu'un verdict à chaud.

**83 000 kilomètres parcourus**, sur routes, autoroutes, cols, pistes roulantes (un peu) et voyages au long cours, l'heure n'est plus aux spéculations. La Pan America ne cherche pas à jouer la surenchère technologique ou la radicalité pure. Elle s'est positionnée ailleurs. La Pan America mise sur **l'équilibre, le caractère et l'expérience de conduite**. Et c'est précisément ce positionnement qui prend tout son sens sur la durée.

## Une moto qui n'impressionne pas, mais qui s'installe.

La Pan America n'est pas de celles qui frappent fort lors des premiers kilomètres pour mieux s'essouffler ensuite. Elle fonctionne à l'inverse. Les premiers tours de roue surprennent par une certaine neutralité. Puis, à mesure que les kilomètres s'accumulent, la moto s'installe dans le quotidien, trouve sa place, devient évidente. C'est là que se joue sa vraie force.

## Confort et Ergonomie.

Sur 83 000 km, la fatigue devient un juge impitoyable. La Pan America s'en sort remarquablement bien.



La position de conduite reste naturelle, la selle supporte les longues étapes, le guidon large favorise une conduite détendue. La suspension semi-active, souvent sous-estimée dans les essais courts, révèle ici toute sa pertinence.

Sur routes dégradées, revêtements incertains, longs rubans autoroutiers : la moto filtre, absorbe, sans jamais désunir. La Pan America est une moto sécurisante avec un comportement sain dans toutes les situations. Ce n'est pas la plus protectrice, notamment au niveau des remontées d'eau (garde-boue av. trop court), mais c'est une moto qui respecte le corps du pilote. La bulle réglable sur 2 positions et d'une seule main peut se faire en roulant.

## Le moteur, la colonne vertébrale.

Le Revolution Max 1250 est sans doute le moteur le plus important de l'histoire récente d'Harley-Davidson. À 83 000 km, il ne triche pas.



Les modèles 2021 et 2022 ont connu des soucis de fiabilités sur certains composants mais pris en charge par HD sous garantie, et corrigés sur les millésimes suivants. Il n'est ni le plus démonstratif, ni le plus rageur du segment, mais il est toujours là, fidèle, exploitable, rassurant.

Sur la durée, c'est une qualité rare.

- Une poussée constante, mais il respire au mieux après 5000 Tours.
- Du couple il y en a, mais il faut jouer du sélecteur pour être toujours dans la bonne plage d'utilisation.
- Il encaisse facilement le duo, les bagages, la montagne, et l'autoroute.

Bref, ce moteur ne cherche pas à séduire, il cherche à durer. Et il y parvient.

### **Électronique, une jeunesse agitée.**

C'est là que La Pan America marque le pas. Des débuts difficiles. Bugs logiciels, capteurs tatillons, messages d'erreur parfois anxiogènes. Rien de rédhibitoire, mais suffisamment présent pour ternir l'image.

La Pan America impose à son pilote de régulières mise à jour et passage en concession. Avec le temps, les mises à jour et l'expérience terrain, l'électronique s'est stabilisée. Aujourd'hui, elle fait son travail sans se rappeler constamment au pilote.

### **Un tableau de bord de bonne facture.**

Équipée d'un écran TFT de 6,8 pouces personnalisable. L'écran est installé dans un boîtier solide, étanche et anti-reflet.



Cerise sur le gâteau l'écran peut être plus ou moins incliné. A l'arrêt l'écran est tactile, pas en roulant.



© Hervé Images

### **Un GPS, perfectible.**

Côté navigation La Pan America nécessite une connexion avec votre smartphone, et l'application HD. La Pan America n'a pas de récepteur GPS intégré autonome. Si vous êtes dans une zone sans couverture réseau la navigation ne fonctionne pas.

### **Au quotidien.**

La Pan America est dans surprise, sa consommation est dans les normes et propose une autonomie moyenne de 400 km, la tenue de route est saine et ne se dégrade pas. Un amortisseur de direction est présent sur la version S. L'intervalle d'entretien est de 8000 km, préconisation constructeur, c'est l'un des plus faibles.

### **En conclusion.**

Après 83 000 km, une certitude s'impose, « La Pan America n'était pas un coup marketing ! »

C'est une moto de voyage faite pour rouler loin, elle ne bouleverse pas le segment des maxi-trails mais elle donne envie d'aller rouler toujours plus loin en solo ou en duo.

La Pan America est donc une moto sérieuse, aboutie et homogène. C'est une alternative crédible à ses concurrentes.

#### Si c'était à refaire.

Je referais ce choix pour ce moteur qui ne m'a jamais laissé au bord de la route. Pour cette position de conduite qui, après dix heures de selle, ne me fait pas regretter d'être parti.

Pour cette capacité à transformer une simple départementale en trajet intéressant, et un long ruban autoroutier en parenthèse supportable.

Je saurais aussi mieux à quoi m'attendre.

#### Si je devais changer.

Est-ce que je regarderais ailleurs ? Oui, par curiosité.

Est-ce que je changerais ? Pas sûr.

Parce qu'au bout du compte, une moto se juge sur une chose simple : **est-ce qu'elle te donne envie de repartir demain ?** La Pan America, après 83 000 km, me donne encore cette réponse.

#### J'ai aimé.

- Un vrai caractère mécanique.
- Une identité marquée.
- Une polyvalence réelle.
- La position de conduite.
- Une machine qui ne cherche pas à plaire à tout le monde.
- L'autonomie.
- Suspension semi-active efficace.
- Attachante à vivre.

#### J'ai moins aimé.

- Les entretiens trop rapprochés.
- L'accessibilité mécanique perfectible.
- Les bugs électroniques et les capteurs capricieux.
- Les messages d'anomalie anxiogènes. Les commodos qui ne sont pas rétroéclairés.
- Pas de prise 12 volts.
- Une finition perfectible.

#### A surveiller :

- La valeur de revente.

#### Versions :

- Pan America Standard (*depuis 2021*).
- Pan America Spécial (*depuis 2021*).
- Pan America CVO (*2025*).
- Pan America Limited (*2026*)

**Pierre Formosa.**



# CLÉ DE 14.

Secrets d'atelier et doigts noirs.

*Maîtriser la tension : le guide pour une chaîne toujours parfaite.*

## **Un détail invisible qui fait toute la différence.**

Sur une moto, la chaîne secondaire est un peu comme le tempo d'un moteur. Trop tendue, elle tire. Trop lâche, elle claque. Bien réglée, elle disparaît... et c'est exactement ce qu'on lui demande.

Une tension correcte garantit **longévité mécanique, sécurité et agrément de conduite**. Un mauvais réglage, lui, peut transformer une belle sortie en facture salée.

## **Pourquoi la tension de chaîne est si importante.**

La chaîne transmet la puissance du moteur à la roue arrière. Si elle n'est pas à la bonne tension :

### ■ **Trop tendue :**

- Usure prématûre du kit chaîne.
- Contraintes excessives sur l'arbre de sortie de boîte.
- Risque de rupture en roulant.
- Suspension arrière qui travaille davantage.

### ■ **Trop détendue :**

- À-coups à l'accélération.
- Claquements désagréables.
- Chaîne qui peut sauter ou dérailler.
- Usure irrégulière des pignons.

La bonne tension, c'est l'équilibre entre liberté et rigueur.

## **Quand faut-il vérifier la tension de chaîne.**

- Après un changement de pneu arrière.
- Avant un long trajet.
- Après un kilométrage donné, soit par le manuel de la moto, soit eu regard des préconisations du kit chaîne en place.

Une chaîne ne prévient pas... elle casse en vous laissant au bord de la route.

## **Les étapes essentielles du réglages.**

**1]** Moto sur un sol stable et horizontal, sur la béquille centrale.

**2]** Prendre connaissance de la valeur de tolérance (le jeu vertical), indiquée dans le manuel ou pour certaines marques sur le bras oscillant.

**3]** Trouver le point le plus tendu. Tourner la roue arrière et mesurer le jeu vertical en plusieurs endroits. Choisir le point le plus tendu.

**4]** Desserrer l'axe de roue arrière. Pour rendre libre l'axe en question. Inutile de libérer la roue comme pour un démontage.

**5]** Régler la tension de manière symétrique. En utilisant les tendeurs de chaîne. Ajuster exactement de la même valeur à gauche et à droite pour avoir un axe parfaitement perpendiculaire à l'axe de circulation de la moto.

**6]** Resserrer l'axe de roue. Utiliser une clé dynamométrique pour serrer à la valeur de couple recommandée.

**7]** Graisser la chaîne. Avec le produit approprié à l'usage de la moto.

## **Les erreurs les plus courantes.**

- Ne pas vérifier l'alignement.
- Tendre un peu trop.
- Oublier le serrage de l'axe de roue.
- Ne pas tenir compte des points durs.

## **En conclusion.**

Une bonne tension de chaîne, c'est :

- Une moto plus douce
- Une transmission qui dure
- Une sécurité renforcée
- Et un plaisir de conduite intact

La chaîne secondaire est discrète, mais elle se souvient de tout. Traite-la bien, et elle t'emmènera loin.

**BPA RACING L'outil idéal pour vous faciliter la tension de votre chaîne.**



Cet outil est conçu pour faciliter le réglage de la tension d'une chaîne de moto. Au lieu de mesurer à l'ancienne avec un mètre et des repères approximatifs, cet accessoire te permet de vérifier rapidement si ta chaîne est trop lâche, trop tendue ou correctement tendue en un clin d'œil sans deviner.

**Comment utiliser le BPA Racing dans le numéro 2.**

**Pierre Formosa.**

# **HARLEY-DAVIDSON : 2026 UNE ANNÉE CHARNIÈRE.**

*Se transformer ou rester à quai face à une concurrence agressive.*

Dans le vaste océan des deux-roues motorisés, 2026 apparaît comme un virage historique pour Harley-Davidson, ce mythe roulant qui a façonné l'esprit de liberté sur bitume depuis plus d'un siècle. Plus qu'une simple marque, Harley incarne un style de vie.

Pourtant, aujourd'hui, cette légende se trouve face à un **point de rupture : évoluer ou risquer de laisser passer la vague.**

## **Un héritage lourd porteur d'espoir ?**

Harley-Davidson, c'est l'époque des routes infinies, des moteurs qui grondent comme des orages et des clubs qui tissent des fraternités. Pour les passionnés, chaque Harley est une déclaration d'indépendance, un tatouage mécanique de l'âme. Mais ce capital symbolique, aussi précieux soit-il, devient parfois un poids, lorsqu'il s'agit d'épouser les mutations profondes du marché.

## **Une concurrence venue de l'Est qui s'affirme.**

Le marché moto mondial n'est plus dominé par les mêmes vents qu'hier. Les constructeurs européens de moins en moins nombreux, des japonais qui résistent comme ils peuvent, et la Chine et l'Inde qui proposent des machines agressives, performantes, technologiquement abouties et souvent plus accessibles sur le plan financier. Sur le segment électrique, des innovations bousculent les anciens paradigmes thermiques. Harley-Davidson a osé l'électrique avec la **LiveWire**, mais face à une concurrence qui multiplie les offres — plus légères, plus connectées, moins coûteuses — la Moco se retrouve sur un ring où les règles ont changé.

## **2026 : la Moco à rendez-vous avec son futur.**

Ce qui se joue cette année dépasse les simples ventes trimestrielles. C'est une **question d'identité stratégique** et d'orientation profonde.

À l'heure où certaines marques suivent une trajectoire vers l'innovation, Harley doit décider si elle continue à regarder vers l'arrière avec nostalgie ou si elle utilise son héritage comme tremplin pour inventer son avenir.

Rester à quai, c'est voir passer des trains à grande vitesse : des concurrents aux designs incisifs, au marketing affûté, et à l'offre technologique alléchante. Transformer l'entreprise, c'est accepter de réécrire certaines pages et en ouvrir de nouvelles tout

en préservant le cœur battant de la marque — **ce lien émotionnel unique avec ses clients.**

Cette période de transition est une opportunité rare pour Harley-Davidson. Une chance de redéfinir ce que signifie être une légende dans un monde où les règles de la mobilité changent plus vite que les lignes d'un guidon tournant. Ceux qui sauront conjuguer tradition et innovation sortiront plus forts de ce tournant.



2026 n'est pas juste une date sur un calendrier. C'est un carrefour stratégique où Harley-Davidson peut devenir non seulement le symbole d'un passé glorieux, mais aussi l'architecte d'un avenir inspirant pour des générations de motards à venir.

**Séduire une nouvelle génération de « riders ».** L'un des enjeux majeurs pour Harley-Davidson en 2026 réside dans sa capacité à **élargir son public.**

La marque ne peut plus s'adresser uniquement à une clientèle historique, masculine et vieillissante, sans risquer l'essoufflement. Les jeunes motards recherchent aujourd'hui des machines plus accessibles, plus polyvalentes, connectées, et compatibles avec des usages urbains ou quotidiens. De leur côté, les femmes représentent un potentiel de croissance considérable encore trop peu exploité. Attentes ergonomiques spécifiques, esthétiques affirmées, équipements adaptés et discours marketing inclusif ne sont plus des options, mais des leviers stratégiques.

S'ouvrir à ces nouvelles communautés, ce n'est pas renier l'ADN Harley-Davidson, c'est au contraire lui permettre de **continuer à vibrer**, en transmettant l'esprit de liberté à une génération plus diverse, plus exigeante et résolument tournée vers l'avenir.

**Pierre Formosa.**

# VIRAGE GOURMAND.

*Du couple moteur au coup de fourchette.*

Épiphanie sur deux roues : quand la route rime avec gourmandise.

Sous un ciel lumineux et doux, les membres des « **Routes Varoises en Liberté** » ont troqué leurs virages pour un moment de douceur, à l'occasion de l'Épiphanie. Mais pas question de faire simple : ici, chaque rencontre se vit comme une virée, avec le même esprit de camaraderie qui fait la force du groupe.



Au programme : galette, café et, surtout, partage. Chacun sa part de frangipane ou son gâteau des rois avec un sourire, échangeant anecdotes de route, conseils pratiques et souvenirs de balades qui font battre le cœur plus vite.

Mais ce n'était pas seulement une affaire de pâtisserie. C'était un moment où le temps ralentit, où l'on prend le temps de se poser, de rire ensemble, et de savourer la simplicité de l'instant. Les poignées de main se multipliaient, les tapes dans le dos ponctuaient chaque éclat de rire, et les discussions autour de la galette se transformaient en véritables bulles de convivialité. Le moteur avait cédé la place à la chaleur humaine.

Dans ce mélange de traditions et de passion motarde, le groupe a montré que le bonheur se trouve autant dans les kilomètres parcourus que dans ces instants partagés autour d'une table. Entre souvenirs racontés, fèves découvertes et éclats de rire, chacun est reparti le cœur léger, avec l'envie de remettre le moteur en marche... mais surtout, l'envie de revivre ces moments d'amitié et de bien-être.

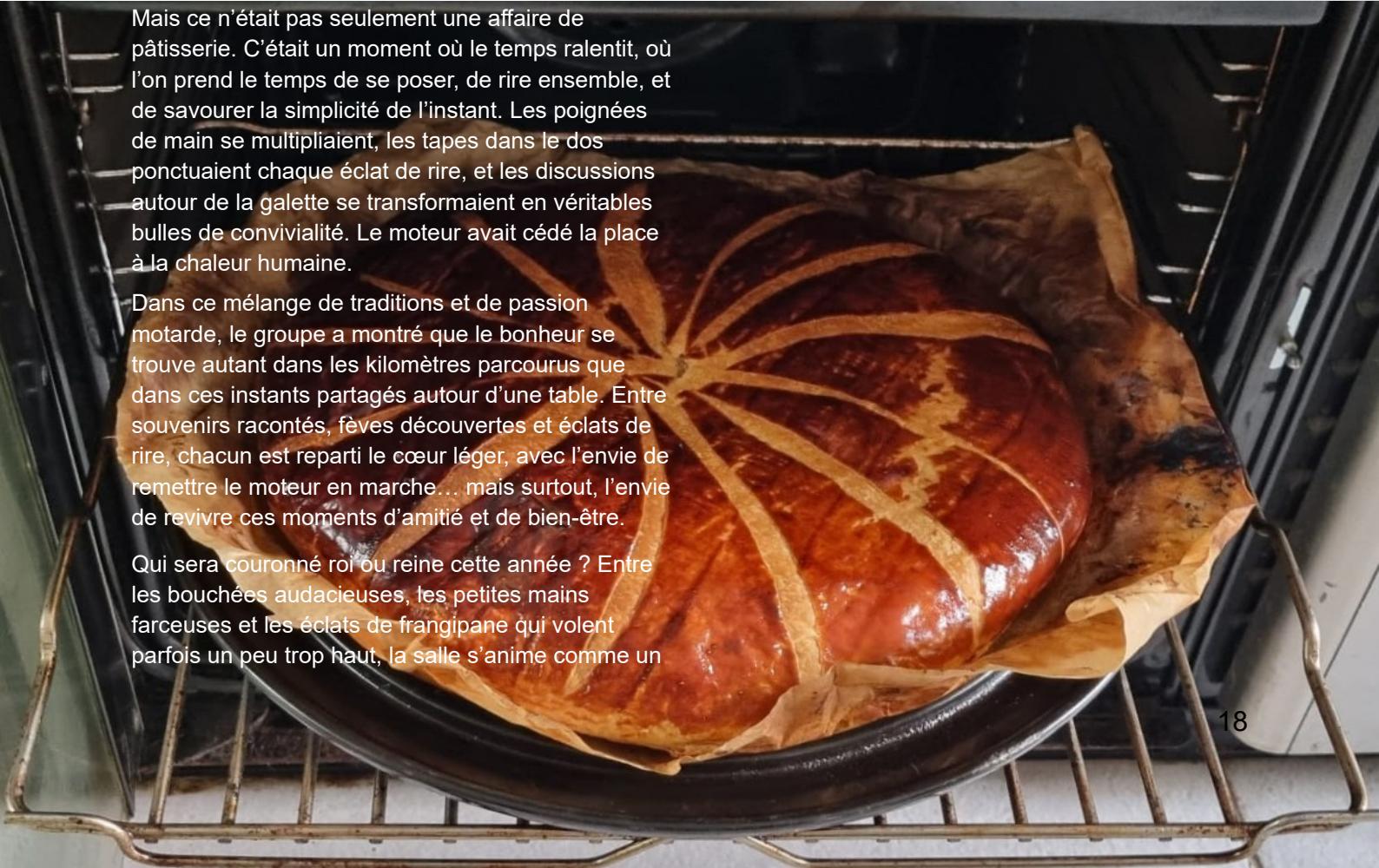
Qui sera couronné roi ou reine cette année ? Entre les bouchées audacieuses, les petites mains farceuses et les éclats de frangipane qui volent parfois un peu trop haut, la salle s'anime comme un

royal. Les sceptres improvisés sont brandis avec fierté, les couronnes penchent de côté, et le rire retentit plus fort que les carillons du palais.

Et que dire des intrépides qui tombent sur la fève ? Instantanément élevés au rang de majesté, ils doivent endurer le cérémonial sacré : poser pour la photo, recevoir les acclamations et surtout... promettre de partager la prochaine galette avec le peuple. Une lourde responsabilité, mais toujours sous le signe de la bonne humeur !



Parce que pour les « **Les Routes Varoises en Liberté** », la route ne se mesure pas seulement en kilomètres parcourus, mais en **sourires échangés, mains serrées et histoires racontées au fil des virages**. Cette Épiphanie, comme toutes les rencontres du groupe, restera gravée comme un véritable moment de partage et de plaisir simple.





## LA TOUCHE FÉMININE.

*La place de la femme dans l'univers de la moto.*

### Des stéréotypes encore tenaces.

Avez-vous déjà pensé, quand une moto vous double, que cela pourrait être une femme ? Probablement non. Pourquoi ? Parce que leurs vêtements ne permettent pas toujours de les distinguer et parce que l'univers de la moto a longtemps été réservé aux hommes.

Il y a cinquante ans, les femmes ne représentaient qu'à peine 2 % des titulaires du permis moto.

Aujourd'hui, elles sont entre 20 et 30 % à le passer. Autrement dit, lorsque vous croisez une moto, dites-vous qu'une sur trois ou quatre est peut-être conduite par une femme.

Dans les années 70, les motocyclistes n'avaient pas bonne réputation. Dans son livre *Roule ma poule*, Anne-France Dautheville décrit la réputation de mauvais garçons des motards de l'époque. On ne pouvait les concevoir que vêtus de blousons à tête de mort, « semant la terreur dans toute la région ».

### Motardes ou fantasmes ?

Mais quelle place était alors accordée aux femmes ? Essentiellement celle de faire-valoir. Inconcevable de les imaginer au guidon d'une moto, sauf en tenue sexy sur des posters destinés à alimenter les fantasmes. La réalité est pourtant bien différente. Lorsque je descends de ma moto et que j'ôte mon casque, je ne ressemble en rien à Brigitte Bardot se déhanchant sensuellement sur l'air de « Je ne reconnais plus personne en... ». Le cheveu plaqué, parfois mouillé de transpiration, la marque des mousses sur les joues et le front, et le visage, si j'ai le malheur de me maquiller, ressemblant davantage à la palette usée d'un artiste peintre parce que ravagé par les larmes générées par le vent ou la brûlure du soleil. Comble de l'élégance, je vous rappelle qu'au guidon d'une moto, vous n'avez pas la possibilité de sortir votre ravissant mouchoir brodé pour vous moucher. Quant à la silhouette, exit celle moulée de cuir : entre l'épais blouson et le pantalon renforcé, doté de protubérances (que certaines aimeraient avoir sur

leurs parties charnues) aux genoux et aux hanches, en matière de fantasmes, celle-là serait plus proche de Bibendum que de Barbie.

### Des pionnières oubliées.

Depuis le début du XIX<sup>e</sup> siècle, de nombreuses femmes se sont pourtant illustrées à moto, sans jamais bénéficier de la même reconnaissance que leurs homologues masculins. Et pourtant, elles n'ont en rien démerité. Effie Hotchkiss, la première femme à traverser les États-Unis à moto avec sa mère en 1915 ; Bessie Stringfield, la première femme noire à traverser les États-Unis à moto dans les années 1920 ; Dot Robinson, qui a remporté de nombreux titres, notamment quatre fois le *Jack Pine Endurance Run* dans les années 1930 ; Theresa Wallach et Florence Blenkiron, qui ont entrepris un périple les menant de Londres à travers l'Europe, l'Asie et jusqu'en Afrique dans les années 1930, et ce dans des conditions extrêmes. Qui se souvient de leurs noms ?

### Des championnes bien réelles.

Plus récemment, certaines ont toutefois réussi à s'imposer. Maria Costello a remporté le *Tourist-Trophy* de l'île de Man en 2004 et une étape du Dakar en 2001. Laia Sanz est détentrice de victoires prestigieuses, notamment au Dakar, et de treize titres de championne du monde de trial féminin, dix de championne d'Europe, deux titres de championne du monde d'enduro féminin (2012 et 2013), trois médailles d'or et une médaille d'argent aux X-Games, ainsi que six victoires au *X-Trial des Nations*. Combien pourraient les citer ?

### La reconnaissance grâce aux réseaux sociaux.

Heureusement, les réseaux sociaux ont changé la donne. Impossible aujourd'hui d'ignorer Sarah Lezito, la reine du stunt, cascadeuse ayant doublé des acteurs prestigieux dans des films tels que *Avengers*, *Inferno*, *Millennium*, *Black Widow* et *The Batman*, ainsi que dans des séries comme *Validé*, *Prière d'enquêter* et *The Walking Dead*. D'autres parcours inspirants ont également été médiatisés : Patricia Audebert, qui, à 70 ans, a participé au dernier Bol d'Or (et pourtant, elle y avait déjà participé plus jeune et a été plusieurs fois championne de France moto) ; Doris Lacombe, qui enfourche une moto pour la première fois à 80 ans et qui à 82, parcourt 19 000 kilomètres à travers le continent africain en quatre mois !

## **Anne-France Dautheville, symbole d'une liberté conquise.**

J'ai gardé pour la fin la motarde déjà citée plus haut, dont je n'ai découvert les exploits qu'en 2022 grâce à la réédition de son livre *Et j'ai suivi le vent*. Anne-France Dautheville a été la première à faire le tour du monde en solitaire à moto, exploit que peu d'hommes peuvent encore revendiquer aujourd'hui.

J'ai lu ses trois autres livres, dont *Roule ma poule*. Dans l'un des chapitres, alors qu'elle écrit que dans les années 70, je cite, « une bonne partie de la France abhorrait les motards, et les motardes plus encore », décrivant les attaques subies, certaines verbales, d'autres visant sa personne — en essayant par exemple de la renverser à moto —, une jeune pilote sur piste relatait sur Facebook les réflexions sexistes qu'elle subissait de la part de certains représentants de la gent masculine. Elle en citait une particulièrement odieuse : « qu'elle se casse les genoux, elle saura piloter ! ». J'ai eu alors la curiosité d'interroger d'autres motardes. Je vous laisse découvrir leurs témoignages édifiants joints à cet article.

Pourtant et heureusement, l'expérience personnelle peut aussi être différente : pour beaucoup, et j'en fais partie, la route a surtout été synonyme de bienveillance et de solidarité entre motards.

## **Changer le regard.**

La moto n'est ni masculine ni féminine. Elle est affaire de passion, de liberté et de courage. Les femmes ne sont pas que des passagères ou des spectatrices mais des pilotes audacieuses qui ont souvent bravé les préjugés pour assouvir leur passion.

***Alors maintenant, quand une moto vous double, il est temps de vous poser cette question ; « un homme ou une femme ? ».***

**Claudie Bontems.**



### **Christelle F.**

*Je me garais près d'un magasin quand un mec m'a dit texto : « la moto c'est trop gros, trop lourd, trop dangereux pour une femme, faut vous mettre au vélo »*

### **Réglisse Bonheur.**

*Je ne suis pas grande 1,58 m et légère, et j'ai commencé mes leçons de conduite à presque 61 ans. A l'auto-école on m'a envoyé direct « tu es une femme et vu ta taille et ton âge... estime-toi heureuse que l'on t'ait acceptée ! ». Pendant des heures, on m'a abandonnée sur la piste et je devais me débrouiller seule. Pour tout dire, j'avais téléchargé le circuit du plateau car on ne me l'a jamais montré ou expliqué. Le pire, on me donnait la moto dont j'étais quasi incapable d'actionner la poignée d'embrayage trop dure. Moto trop haute pour moi... j'ai fini par râler et un jour le pseudo moniteur a accepté que je fasse un échange de moto avec un gars mais juste pour une demi-heure. Le dit-gars m'a confié à la fin du cours qu'il avait souffert avec la poignée. J'ai changé d'auto-école.*

### **Nicolette C.**

*Je suis motarde et pilote d'essai voiture. Un mécano que je connaissais m'a vue à une centaine de km de chez-moi à une concentration. Il m'a dit d'un air étonné "ah mais tu roules ?"... Non, j'ai passé le permis pour aller chercher le pain....*

### **Mag Ali.**

*Quand j'ai annoncé que je voulais une Hayabusa j'en ai entendu de toutes les couleurs : « trop gros, trop lourd, trop puissant (sous-entendu pour la faible femme que je suis), ce n'est pas une moto pour les femmes » et bien sûr « je n'exploite pas tout son potentiel »*

### **Habidou T.**

*Je vais chez un équipementier moto pour faire des achats et le vendeur me dit « vous avez moto ? » je réponds oui et il ajoute « un scooter ? » et je réponds « non, une moto ». Et là il me dit « une moto, moto ? ». J'ai arrêté de répondre.*

### **Florence Bozzia.**

*Une fois au salon de la moto à Paris, j'étais allée sur le kiosque de D. et comme je leur demandais pourquoi ils n'avaient pas de bottes de piste pour femmes, ils m'ont répondu de faire du tricot plutôt que de la moto.*

### **Jodie M.**

*Vendeuse dans un magasin d'accessoires moto pendant 2 ans, les hommes passaient devant moi, pour aller chercher un collègue à l'autre bout du magasin demander conseil.*

### **Est Fouq.**

*Moi je tenais un garage motos. Un client de chez H. arrive et refuse que je regarde et le conseille. Il ne voulait que l'avis d'un homme. Ce dernier lui a répondu que s'il ne voulait pas que ce soit moi, personne d'autre ne s'occuperait de lui. Au final j'ai décidé de ne pas le servir. Il est remonté sur sa moto et il est reparti....*

### **Vanessa L.**

*Hello, presque 30 ans de permis et ça va bien pour moi. Il a bien quelques irréductibles comme ce vendeur de chez H. chez qui je venais demander de rabaisser ma moto un peu trop haute (je fais 1.58) et qui m'a dit de changer de moto. J'ai trouvé à le faire faire ailleurs.*



### **Carole G.**

*Les réflexions : « tu as une moto d'hommes, tu pilotes comme un homme, débrouille-toi pour bouger ta moto. Vous avez voulu la libération de la femme vous l'avez »*

# Au fil des bornes.

*Les trucs qu'on apprend en roulant.*

Sous un soleil de plomb ou un vent glacial, une peau de mouton sur la selle transforme chaque sortie en moment de pur confort.

Imagine-toi sur ta bécane en été, le soleil tape, la selle est noire, en cuir... tu sens déjà la chaleur qui te remonte dans le dos.

La peau de mouton entre en scène comme un super héros discret.

Elle sert à plusieurs choses :

**1] Confort absolu** – La laine amortit les vibrations de la route. Les longues distances deviennent beaucoup moins traumatisantes pour le coccyx et les fesses.

Les routes bosselées ? Tu les sens moins.

**2] Régulation thermique** – La laine garde la température idéale. En été, elle ne devient pas brûlante comme une selle en cuir noir. En hiver, elle garde tes fesses au chaud. C'est un peu comme si tu avais un petit radiateur naturel sous toi.

**4] Prévention des glissades** – Contrairement au cuir lisse, la laine offre un léger grip. Tu restes mieux en place dans les virages serrés.

**5] Durabilité et style** – Bon, c'est aussi un symbole. Sur certaines motos custom ou Harley, la peau de mouton, ça a un côté « vintage rider » : un peu baroudeur, un peu cowboy moderne.

Alors, le « **truc** » dont tout le monde parle dans les anecdotes de motards, c'est souvent l'histoire d'un pote qui monte sur une moto toute chaude après 40 km au soleil... et qui saute de la selle en hurlant parce que ça brûle. Et là, celui qui a la peau de mouton, lui, il est frais comme un gardon, tranquille sur sa selle moelleuse.

## Légende US.

C'est du lourd. C'est une histoire qui circule depuis les années 70 dans les clubs moto et les rallies longue distance :

*Un motard américain part pour un road trip de 500 km en plein été dans le désert de l'Arizona. Sa moto est flambante neuve, sa selle en cuir noir... et le soleil tape fort. Il fait quelques dizaines de km et... BOUM ! sa selle devient littéralement brûlante. Il essaie de s'asseoir, et ça lui laisse des marques rouges sur les fesses.*

*Pendant ce temps, son pote derrière lui, lui, a une peau de mouton sur la selle. Le type arrive tout frais, les fesses intactes, comme si de rien n'était. Mais là où ça devient légendaire, c'est le virage du canyon : le motard à la selle noire essaie de se repositionner pour prendre un virage serré. Le cuir brûlant glisse sous lui, il se retrouve quasiment assis sur le réservoir et finit par crier « Next time, I'm getting a sheep! ».*

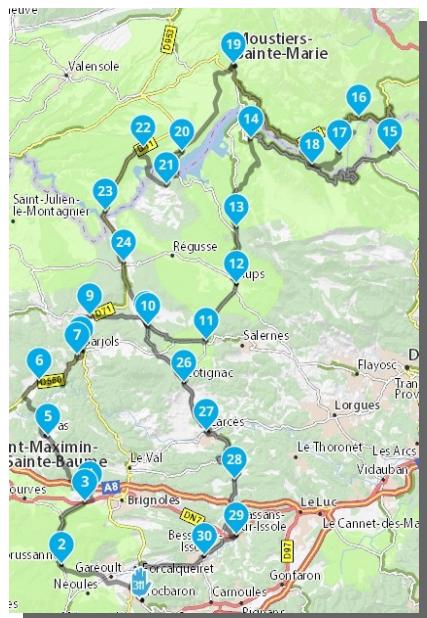
Depuis ce jour, dans tous les clubs, la peau de mouton est surnommée « the lifesaver ». Certains racontent même que sur des raids de plusieurs jours, ceux qui l'avaient pouvaient tenir 8 à 10 heures de route sans pause, alors que les autres devaient s'arrêter toutes les 50 km juste pour soulager le postérieur.



**Pierre Formosa.**

# LE VAR À MOTO.

Itinéraires d'exception pour découvrir le Var autrement.



## DÉPART

Commune de Rocbaron

## ARRIVÉE

Commune de Rocbaron

## KILOMÉTRAGE

Environ 300 km

## DURÉE

Journée

## QUAND Y ALLER

Printemps – été – Automne

Hivers déconseillé

## DIFFICULTÉ

100 % route

pour s'élever, se resserrer, puis s'ouvrir soudain sur les paysages vertigineux des gorges du Verdon. Virages ciselés, falaises monumentales et eaux turquoise rythment ce parcours pensé pour le plaisir de rouler autant que pour l'émerveillement. Une escapade complète, où chaque kilomètre rapproche un peu plus de l'essentiel.



Dans les gorges du Verdon, la route se fait précise, parfois étroite, toujours spectaculaire. Les virages s'enchaînent au millimètre, les falaises frôlent le regard, le Verdon scintille en contrebas.

## Une route mythique.

C'est une destination en soi. On ne la traverse pas par hasard, on vient la chercher. Et on y revient, souvent, parce qu'elle laisse une trace.

## Une variété de routes en une seule boucle.

Corniches étroites accrochées à la roche, portions roulantes et fluides sur les plateaux et passages techniques dans les gorges.

On passe d'un univers à l'autre sans jamais s'ennuyer.



Au départ de Rocbaron, cette boucle vous entraîne vers l'un des joyaux les plus spectaculaires de Provence. La route quitte doucement le Var intérieur

## Pierre Formosa.

# LE SALON DE LA MOTO.

Vers le futur de la moto.

## EICMA 2025 – Milan.

L'EICMA n'est pas un salon de plus sur le calendrier moto. C'est un baromètre mondial, un lieu où se lit l'avenir du deux-roues avant même qu'il ne prenne la route.

Innovations, machines radicales et visions audacieuses au cœur du plus grand salon moto du monde.



Chaque mois de novembre, Milan change de rythme. La mode laisse un instant la place au cuir renforcé, au carbone apparent et aux odeurs de gomme neuve. En 2025, l'EICMA confirme plus que jamais son statut de grand-messe mondiale de la moto. Un lieu où l'on ne vient pas seulement voir des machines, mais ressentir les battements du futur.

Dès l'entrée dans les halls de la « Fiera Milano », le ton est donné. Lumières spectaculaires, stands démesurés, moteurs exposés comme des œuvres d'art. Le visiteur est happé dans un tourbillon mécanique où chaque constructeur joue sa partition, entre héritage et audace.



L'un des faits marquants de cet EICMA 2025 reste l'arrivée massive et assumée des constructeurs asiatiques. Longtemps cantonnés à des rôles secondaires, ils occupent désormais des stands ambitieux et dévoilent des gammes complètes, cohérentes et séduisantes. Qualité de fabrication en

nette hausse, designs affirmés, motorisations maîtrisées et technologies embarquées bien présentes témoignent d'une montée en gamme évidente. Mais c'est surtout leur **positionnement tarifaire particulièrement agressif** qui interpelle. À prestations équivalentes, les écarts de prix avec les marques historiques deviennent difficiles à ignorer. Du trail au roadster, de l'urbain à l'aventure, ces constructeurs ne se contentent plus d'exister : ils redistribuent les cartes et obligent l'ensemble du marché à se repositionner. À Milan, leur présence n'a plus rien d'une curiosité. Elle s'impose comme un signal fort d'un secteur en pleine recomposition.



**Benda**, jeune constructeur sino-européen fondé en 2016, se distingue par des motos au design affirmé et une gamme allant des petits cruisers aux plus puissantes propositions néo-rétro, avec une stratégie orientée vers le marché mondial et une présence croissante en Europe.

Norton, marque emblématique britannique, revient sur le devant la scène grâce à « TVS Motor Company » fabricants de motos indiennes qui racheté Norton en 2020.



## Quelques modèles présentés en avant première.

### BSA



La **BSA Thunderbolt**, une toute nouvelle **adventure bike** inspirée du modèle historique mais pensée pour les routes et pistes d'aujourd'hui. En concession mi-2026.

### ROYAL ENFIELD



**Himalayan 750** présentée est une « promesse ». Une moto plus puissante et équipée que la 450, prête à ouvrir une nouvelle ère pour Royal Enfield dans les grands trails d'aventure. Lancement probable fin 2026 / début 2027.

### MONDIAL



La star du stand **FB Mondial** pour 2025 a été la nouvelle « **MUD 452** ». Une adventure/trail polyvalent de moyenne cylindrée qui veut se positionner face aux concurrentes de même cylindrée.

### PHELON & MOORE MOTOS



Née de la collaboration avec le célèbre carrossier italien Pininfarina. Basée sur la Capetown 7, cette adventure bike haut de gamme combine mécanique britannique et esthétique italienne.

**Pierre Formosa.**

# MOTHER-ROAD 100 ANS.

UN SIÈCLE DE BITUME ET DE LÉGENDE.



Route 66 – Un siècle de bitume et de légende.

En 1926, sur une carte routière encore balbutiante, une ligne discrète relia Chicago à Los Angeles. Elle n'avait pas encore de nom, pas de surnom, pas de mythe, pas de chansons. Juste un numéro, le 66. Cent ans plus tard, cette route est devenue un symbole universel, une colonne vertébrale d'asphalte où se croisent rêves, poussière et liberté.



La Route 66 voit le jour le 11 novembre 1926, dans le cadre du premier réseau routier fédéral américain. Longue d'environ 3 940 km, elle traverse huit États : Illinois, Missouri, Kansas, Oklahoma, Texas, Nouveau-Mexique, Arizona et Californie. Son tracé n'est pas totalement nouveau. Dans un pays encore marqué par les distances et l'isolement rural, la Route 66 devient une promesse de mobilité. Elle est rapidement surnommée « *The Mother Road* », expression popularisée par John Steinbeck dans son roman « *Les raisins de la colère* ».

La Route 66 connaît son âge d'or après la Seconde Guerre mondiale. Motels aux néons flamboyants, diners ouverts toute la nuit, stations-service aux formes futuristes : une culture routière unique naît le long de son tracé.

En 1946, la chanson « *Get Your Kicks on Route 66* » propulse la route dans la pop culture.

Le lancement du réseau d'autoroutes inter-États, plus rapides et plus directes, contourne les petites villes. Les voyageurs filent sans s'arrêter. Les motels ferment, les enseignes s'éteignent.



1985 sonne le glas de la Mother Road, la Route 66 est officiellement déclassée. L'histoire semble terminée... et pourtant.

La Route 66 renaît sous le nom de « *Historic Route 66* ». Des portions sont restaurées, les néons rallumés, les diners repeints. Elle devient un pèlerinage moderne. On ne la parcourt plus pour aller vite, mais pour ressentir. Chaque ville raconte un chapitre, chaque station-service est un musée à ciel ouvert.



En 2026, la Route 66 fête ses 100 ans. Elle n'est plus une nécessité économique, mais un symbole mondial. Elle incarne la liberté, le voyage lent, l'Amérique des marges et des rencontres. Elle attire des visiteurs venus du monde entier, souvent à moto, toujours avec un regard un peu rêveur. La Route 66 ne mène pas seulement de Chicago à Los Angeles. Elle se parcours, elle se vit.

# **AGENDA.**

*Le bitume ne dort jamais.*

**Les dates indiquées ci-dessous ne sont que des indications et doivent être vérifiées sur le site internet qui est la référence.**

## **JANVIER**

### **Dimanche 4 – St. Tropez.**

La météo nous fait un clin d'œil et ce serait presque impoli de ne pas lui répondre. Demain, on sort les motos, on prend la route tranquillement et on file boire un café à Saint-Tropez, histoire de profiter du soleil, des virages et de l'air marin.

### **Mardi 6 – Galette des rois.**

La galette des rois, c'est un peu comme une virée hivernale entre potes. Ça part d'une tradition très sérieuse, mais au final on finit tous la bouche pleine, la couronne de travers et la fève coincée quelque part entre deux éclats de rire.

### **Dimanche 18 – La boucle du Mont Faron.**

La liberté remet le contact. Pour notre première échappée, cap sur une boucle de 158 km autour du Mont Faron, ce balcon rocheux qui surveille le Var. Entre virages sculptés dans la colline et vues qui déplient leurs ailes au-dessus de la mer, la route nous attend, vibrante, prête à nous embarquer. Enfilez votre plus beau sourire sous le casque... on part écrire la première page de l'aventure.

### **Mardi 27 – La ville d'Arles.**

Arles, véritable joyau de la Provence, classée au patrimoine mondial de l'UNESCO pour la richesse de son héritage romain.

Nous flânerons dans le cœur historique où se dressent encore fièrement les arènes, théâtre de spectacles depuis deux mille ans, et le théâtre antique, qui témoigne de la grandeur passée de la cité. Nous poursuivrons par la découverte des thermes de Constantin, des cryptoportiques, et de la nécropole des Alyscamps, immortalisée par de nombreux peintres.

Arles n'est pas seulement romaine, elle est aussi provençale : ses ruelles pittoresques, ses places ombragées et ses cafés rappellent que Van Gogh y trouva une inépuisable source d'inspiration.

## **FÉVRIER**

### **Dimanche 2 – Chandeleur.**

Le dimanche 2 février 2026, les Routes Varoises En Liberté vous donne rendez-vous pour célébrer la Chandeleur, autour d'un moment simple, chaleureux et gourmand. Une parenthèse hivernale où l'on se retrouve, où l'on échange, où l'on rit... et où les crêpes passent de main en main.

### **Dimanche 8 – Sortie surprise.**

Moteur prêt, esprit libre. Les Routes Varoises En Liberté te proposent une virée surprise vers l'un des cinq spots minéralogiques les plus incroyables au monde. Un terrain où la Terre cache ses trésors sous la croûte et où chaque coup de gaz rapproche d'un décor forgé par les entrailles du monde. Envie d'embarquer pour cette escapade qui brille autant que nos chromes ?

### **Mardi 17 ou 24 – Menton, la fête du citron.**

La Fête du Citron à Menton, c'est un peu comme un ride en bord de mer quand le soleil tape juste ce qu'il faut. Tu arrives en ville et ça sent déjà la vitamine naturelle, cette ambiance douce qui colle au cuir du blouson.

Les rues se transforment en défilé lumineux où des montagnes de citrons et d'oranges prennent la pose, sculptées avec une précision qui ferait jalouset un préparateur de bécane. Tu te balades là-dedans, casque au bras, et tu as l'impression que chaque agrume t'envoie un clin d'œil complice. Menton te cueille, te presse, te réveille avec sa bonne humeur jaune éclatante.

Le bruit des motos qui descendent la corniche se mêle au tumulte joyeux de la fête. On croise d'autres riders attirés par la même promesse: un moment simple, chaleureux, presque solaire. Entre deux chars vitaminés, tu trouves une petite terrasse, tu t'installes, et ton café prend un parfum d'aventure tranquille, comme si la ville t'invitait à ralentir juste un instant avant de reprendre la route.

## **MARS**

### **Mardi 10 – La citadelle de St.Tropez.**

Nous longerons la côte par l'une des plus belles routes de notre région. Entre virages bordés de pins, vues sur les criques et parfum iodé, chaque kilomètre sera un plaisir pour les yeux comme pour la conduite. Arrivée à la citadelle qui domine le village de St. Tropez, elle abrite le musée d'Histoire Maritime et offre surtout un panorama grandiose sur tout le golfe... un arrêt incontournable pour allier découverte et photos souvenirs ! Un

retour par la réserve naturelle de la Plaine des Maures : paysages sauvages, pins parasols centenaires, roches rouges et vignes à perte de vue... un contraste total avec le littoral du matin, pour terminer la journée en beauté.

### **Dimanche 29 – Découverte de la Haute-Provence.**

Les collines embaument la lavande et le rugissement des moteurs résonne à nouveau dans nos vallées ! Pour célébrer le retour du printemps, nous vous proposons un circuit exceptionnel à la découverte de la Haute-Provence — un itinéraire sinuous, authentique et plein de charme, entre villages perchés, champs fleuris et panoramas à couper le souffle.

**Retrouver en ligne notre calendrier 2026 dans son intégralité.**



# **CONSTELLATION D'INSTANTS.**

*Un pèle-mêle de moments suspendus.*



# JUSTE AU CAS OÙ.

*Libre de rouler, Libre d'adhérer.*

Quelques objets qui prolongent l'univers de Routes Varoises En Liberté, au-delà des routes et des kilomètres.

Le **DRAPEAU**, en fait partie.

Il est proposé librement, sans attente, sans obligation. Il accompagne le projet dans son évolution, mais n'en est ni la clé, ni le symbole d'appartenance.

La route se vit avant tout sur l'asphalte, dans l'échange et le partage. Le reste n'est qu'une possibilité, laissée à l'appréciation de chacun.

Scanner ce QRCode pour obtenir un drapeau.



# **CHANDELEUR.**

Dernier feu rouge avant les grandes virées.

## **Kilomètre zéro : le feu avant le chrome.**

Bien avant les clochers, avant même l'idée de respecter un code, les anciens roulaient déjà contre l'hiver. Février, c'était une longue ligne droite glacée, et pour ne pas finir dans le fossé, ils sortaient **le feu**. Chez les Romains, les **Lupercales**, c'était des virées nocturnes à la torche, histoire de nettoyer la route, purifier l'air et rappeler au soleil qu'il était temps de remettre les gaz. Le feu, c'était le premier phare longue portée de l'humanité.

## **Passage au sacré, changement de cylindrée.**

Quand l'Église arrive, elle ne coupe pas le contact. Elle change le carénage.

Au Ve siècle, le pape **Gélase Ier** fixe la date au **2 février**, quarante jours après Noël. La fête devient chrétienne. On parle de la présentation de Jésus au Temple, de lumière dans la nuit.

Les torches deviennent des **cierges**, mais l'idée reste la même. Éclairer la route. Rouler droit quand tout est encore sombre. La Chandeleur, c'est le Christ en plein phare.

## **Pause carburant : la crêpe.**

La **crêpe**, ronde et dorée, c'est le soleil version garage. Un disque chaud qui annonce que les beaux jours reviennent. On utilisait la farine de l'an passé, pas question de gaspiller. Chez les anciens, rien ne se perd, tout se transforme, surtout quand l'hiver a tapé fort. La tradition voulait que tu fasses sauter la première crêpe avec une pièce dans la main. Un pari à l'ancienne. Si ça retombe bien, l'année sera bonne. Si ça colle au plafond... t'apprends l'humilité.

## **Dictons et météo de biker.**

La Chandeleur, c'était aussi un bulletin météo avant l'heure.

« **À la Chandeleur, l'hiver se meurt ou reprend vigueur** ».

En clair, soit tu commences à sortir la bécane, soit tu laisses encore le chargeur branché.

## **Aujourd'hui : moins de cierges, plus de potes.**

De nos jours, on ne défile plus forcément avec une chandelle à la main. Mais on garde l'essentiel. La **chaleur, le partage, la tradition**.

La Chandeleur, c'est une excuse officielle pour se retrouver, empiler les crêpes, refaire le monde, parler routes, moteurs et projets de printemps. Une fête simple, vraie, comme un bon run sans GPS.

## **Crêpes version Motard.**

**Rendement** : Nourrir une bande après une sortie.

**Temps** : plus rapide qu'un plein.

### **Ingrédients (matériel de base) :**

- 250 g de farine
- 4 œufs
- 50 cl de lait entier
- 1 pincée de sel
- 1 sachet de sucre vanillé
- 1 cuillère à soupe de sucre
- 1 cuillère à soupe de rhum ou de bière blonde bien fraîche
- 1 noisette de beurre fondu ou un trait d'huile

### **Préparation (procédure garage) :**

1. **Verse la farine dans un grand saladier.**  
Creuse un cratère, comme un piston au PMH.
2. **Balance les œufs, le sel et le sucre.** Mélange doucement. Pas de précipitation, ça évite les grumeaux, comme sur un couple de serrage.
3. **Ajoute le lait progressivement**, en mélangeant jusqu'à obtenir une pâte fluide. Elle doit couler sans hésiter, comme un moteur bien chaud.
4. **Ajoute le rhum ou la bière.** C'est pas obligatoire, mais ça donne du caractère. Comme une bonne ligne d'échappement.
5. **Laisse reposer 30 minutes.** Une bonne mécanique se respecte.

### **Cuisson (mise en route) :**

- Fais chauffer la poêle bien fort. **Bien chaud.**
- Graisse légèrement.
- Verse louche, fais tourner la poêle, laisse doré.
- Retourne d'un geste sec et assuré. Pas d'hésitation.
- Répète jusqu'à épuisement du carburant.

**Pierre Formosa.**

# ILS ONT ROULÉ AVEC NOUS.

## CRÉDIT PHOTOGRAPHIQUES

Hervé Images.

Pierre Formosa.

Claudie Bontems.

*Constellation d'Instant – 28 – La Team RVEL..*

## TEXTES

*En couverture – 2 – Pierre Formosa.*

*Édito – 4 – Pierre Formosa.*

*Sommaire – 7 – Claudie Bontems. & Pierre Formosa.*

*Découvrir – 8 – Pierre Formosa.*

*Écho du Paddock – 9 – Pierre Formosa.*

*Itinéraire d'Évasion – 10 – Claudie Bontems.*

*Portrait – 11 – Claudie Bontems.*

*Ride & Tests – 13 – Pierre Formosa.*

*Clé de 14 – 16 – Pierre Formosa.*

*Harley-Davidson, 2026 une année charnière – 17 – Pierre Formosa.*

*Virage Gourmand – 18 – Pierre Formosa.*

*La Touche Féminine – 19 – Claudie Bontems.*

*Au Fil des Bornes – 22 – Pierre Formosa.*

*Le Var à Moto – 23 – Pierre Formosa.*

*Salon de la moto – 24 – Pierre Formosa.*

*Mother Road 100 ans – 26 – Pierre Formosa.*

*Agenda – 27 – Pierre Formosa.*

*Constellation d'instant – 28 – RVEL.*

*Juste au cas où – 29 – RVEL.*

*Chandeleur – 30 – Pierre Formosa.*

*Ils ont roulé avec nous – 31 – RVEL.*

*À vous de jouer – 32 – RVEL.*



## ***Et maintenant... À vous de jouer***

Les routes ne s'arrêtent jamais vraiment.

Elles se prolongent dans les discussions, les souvenirs, les débats passionnés au coin d'un café, les idées griffonnées sur un coin de table ou les messages envoyés tard le soir après une belle virée.

« *Les Routes Varoises En Liberté* », ce n'est pas seulement un magazine.

C'est une voix collective, un regard partagé sur la moto, le territoire, la liberté et tout ce qui fait battre le cœur des motardes et motards, pilotes et passagers(ères) d'ici et d'ailleurs.

Vous avez un « **coup de cœur** » à partager ?

Une route magique, une rencontre marquante, un lieu qui mérite le détour ?

Un « **coup de gueule** » à pousser, parce que certaines choses méritent d'être dites ?

Une remarque, une idée, une envie de participer au prochain numéro ? Des photos ?

Parce que la route se vit aussi au féminin, une rubrique entière vous est dédiée.

« **La Touche Féminine** » est ouverte à toutes les motardes, pilotes et passagères, qui souhaitent prendre la parole, raconter, questionner, bousculer ou simplement partager leur vision de la moto.

Virées, compétitions, mécanique, engagements, regards personnels ou récits bruts...

Ici, pas de filtre, pas de format imposé. **Ces colonnes sont les vôtres.**

Faites-nous signe.

Écrivez-nous. Interpellez-nous. Provoquez la discussion.

Ce magazine avance grâce à vous, à vos retours, à votre passion et à votre liberté de ton.

La prochaine page pourrait bien être la vôtre.

À très vite,  
sur la route... ou entre ces lignes.

***contact@labellede milwaukee.com***

