

Guide
du ou de la
motard / motarde
débutant / débutante

version du 19 mars 2014

Il faut cerner plusieurs choses !

1. - **LE BUDGET**
2. - **TON GABARIT** (*hauteur et poids*)
3. - **TES « PERFORMANCES / CAPACITÉS PHYSIQUES »**
4. - **TES BESOINS DE « ROULAGE »** (*courtes ou longues distances, ville, voies rapides, autoroutes...*)
5. - **LA OU LES SAISONS** *pendant laquelle/lesquelles tu rouleras*
6. - **LA « PRATICITÉ »** *que tu recherches (capacités d'emport de la machine avec ou sans accessoires)*
7. - **TON EXPÉRIENCE DE LA CONDUITE** (*as-tu une expérience en conduite moto ? Si oui...*)
8. - **LA MACHINE** (*as-tu des préférences quand au type de machine ? Et même quand à la marque*)
9. - **L'ÉQUIPEMENT DE LA MOTO**
10. - **L'ÉQUIPEMENT DU/DE LA PILOTE**
11. - **QUELQUES LIENS**
12. - **CONCLUSION**

et après avoir répondu à ces questions, on peut commencer «à tirer le portrait de la ou les machines idéales».

C'est facile mais ça prend un peu de temps. 😊

1 – LE BUDGET.

En effet, il est évident que suivant le budget dont on dispose on n'aura pas du tout la même machine.

En moto les premiers prix commencent aux alentours de 1500 € (*neuves*) mais dans ce cas c'est de la chinoiserie « jetable ».

Aussi il vaut mieux se concentrer sur les marques qui font de la qualité. Et pour ça les japonaises sont parmi les meilleures. Il y a les allemands qui font du très bon matos mais le budget est à l'avenant.

On peut trouver une 125cc japonaise (*neuve*) aux alentours de 2000 €.

Question qualité fiabilité voici dans l'ordre (*de la meilleure à la moins bonne*) : Honda, Yamaha, Kawasaki, Suzuki et on peut aussi regarder du côté des « Taïwanaises » qui sont de bonnes machines légèrement moins chères que les japonaises et dont les prix sont de « un peu moins chères » à « le même prix », il y a donc Kymco (*plutôt du bon matos*), Daelim (*pas trop mal et pas très cher*) et Hyosung (*bof peu mieux faire*).

Les prix **pour les 125cc** peuvent grimper un peu au-delà de 5000 € ce qui soit dit en passant me paraît absurde. Pour cette catégorie et suivant les « performances », **le bon prix se situe de 2000 à 4000 €**, ce qui est déjà pas mal.

Pour les plus grosses cylindrées (*au-delà de 125cc donc*) les prix commencent aux alentours de 2100 € (*c'est de la chinoiserie*) jusqu'à plus de 40000 € mais là c'est plus du tout les mêmes machines. Œuf Corse...

On peut trouver une bonne machine de plus de 125cc à partir de 3999 €, ce sera une 250.

Donc suivant que l'on veut une 125 ou plus, il en coûtera entre 2000 et si on reste raisonnable 6000 €.

2 – GABARIT DU/DE LA « PILOTE »

Quelle moto par rapport au gabarit du ou de la pilote ?

Si tu fais moins de 1m70 je te déconseille ce qu'on appelle les « trails » à moins que tu n'ai de grandes jambes.

Les trails sont des machines « hautes sur pattes avec de grandes roues et des pneus à crampons » qui peuvent passer en « tout-chemin » voir même en « tout-terrain léger », il en est de même pour les « Super Motard et autres Trails dit Routiers » qui sont des trails à petites roues avec des pneus route.

Ensuite si tu fais plus de 1m90, il se peut que là tu ne trouves ton salut que dans les « Trails et autres Super Motards » et aussi les « customs » (*les customs t'envoyant les jambes et les bras loin en avant*) pour éviter justement d'être plié en dix sur la machine...

Si jamais tu fais moins de 1m55, là y'a de très fortes chances (*je dirais plutôt « malchance »*) que tu ne trouve moto à ta taille que dans certains customs qui ont la particularité d'avoir des hauteurs de selle très faibles.

Les différentes formes de moto *(pour la route)*

Les Trails



Les Trails « dits routiers »



Les Super Motards *(et hyper motards)*



Les Customs



Les « GT » *(Grand Tourisme)*





Les Sportives



Les Roadsters



Les Basiques



Avec ça vous avez une bonne idée des différentes catégories de « motos de route ».

Les « Roadsters » et les « Basiques » sont en général les moins chères et aussi les plus « universelles ». En fait les Roadsters sont des « Basiques améliorées » et un peu plus « sportives » mais aussi plus onéreuses.

3 – TES PERFORMANCES / CAPACITÉS PHYSIQUES

Non non pas question de faire le marathon ou des haltères.

Mais si tu es « taillé(e) dans un copeau d'allumette » et que tu as la force qui va avec, soit tu prends une machine hyper légère, soit une machine hyper basse (*mais les machines hyper basses sont les customs et en général ce sont des enclumes*).

Si jamais tu es suffisamment musclé(e) tu peux prendre à priori n'importe quelle machine mais n'oublie pas que pour la ranger au garage ça se fait en général moteur éteint et que plus elle sera légère et plus tu apprécieras de la manoeuvrer facilement. Aussi dis toi qu'une machine de 250 kgs (*ou plus*) à bouger sans le moteur c'est une enclume...

4 – TES BESOINS DE « ROULAGE »

Eh oui, si tu comptes faire que de la ville et sur des parcours inférieurs à 20 km, le confort et les performances n'ont pas d'importance.

Par contre, si tu fais des parcours plus longs, déjà il faut penser à « est ce que cette machine est confortable ? » (ou à défaut « n'est elle pas trop inconfortable ? »).

Si tu veux une machine avec un minimum de confort évites les « hyper-sports » et autres « super-sports » qui ressemblent à des machines de compétition jusqu'à singer leur inconfort avec des suspensions sèches et une selle façon « planche de bois » (de la même épaisseur le plus souvent...)

Si tu as l'occasion monte sur la moto pour te faire une vague idée de la position de conduite mais aussi du confort/inconfort de la selle.

Et puis si même tu fais moins de 10 km mais que tu dois emprunter un autoroute, là pense à prendre une machine suffisamment puissante ou tout au moins « pêchue ».

Le souci si tu dois emprunter des voies rapides et autres autoroutes une 125 t'y emmènera mais dis toi qu'avec une vitesse de pointe de 100 à 120 km/h (dans le meilleur des cas), les BAR (Boîtes A Roues, autrement dit les voitures) vont te coller au cul. :(:(:(

Si tu ne vas pas sur les autoroutes ou voies rapides mais que tu vas sur le périphérique parisien une 125 suffira mais gaffe car une 125 a des capacités d'accélération limitées, surtout quand tu atteins les 70/80 km/h c'est le moment où elles commencent à « s'essouffler », rien de dramatique mais il faut absolument « anticiper ».

5 – LA OU LES SAISONS DE ROULAGE

Quand rouleras-tu ?

Toute l'année ? Seulement aux beaux jours ? Toute l'année sauf quand la température descend sous 0°C ?

Ça a son importance !

Ton équipement ne sera pas le même suivant la saison à laquelle tu roules.

Bien sur une partie de l'équipement reste le même quelque soit la saison mais une autre partie est différente.

6 – LA PRATICITÉ DU VÉHICULE

Si tu veux une moto et que tu veux emporter des choses c'est pas toujours très pratique.

Pas d'inquiétude il y a des solutions.

De plus si l'esthétique de la machine n'est pas pour toi un point « crucial » dans ce cas ça ne te dérange pas de « casser la ligne de la machine » en lui adjoignant un « **Top Case** » (tu sais la boîte que l'on voit souvent derrière la selle sur les motos mais aussi les scooters).

Le « Top Case » est un accessoire très pratique puisqu'il te permet de ranger à l'abri de l'eau (quand il pleut) les affaires qui doivent rester sèches.

De plus si tu le prends assez gros tu pourras y ranger ton casque qui sinon t'embarassera. Le volume de top-case minimal pour contenir un casque est de l'ordre de 35 Litres.

Un top-case coûtera (en comptant le prix du support) de 75 à plus de 300 €.

Tu peux aussi opter pour une « **sacoches de réservoir** » comme son nom l'indique ça se fixe sur le réservoir mais c'est mal-pratique quand tu dois faire le plein de la machine et puis ce qui est à l'intérieur ne sera pas à l'abri des vols quand la moto est garée... Par contre sur la route c'est pratique pour garder à porter de main ton porte monnaie, une carte routière ou divers objets indispensables et peu encombrants. Ça coûte de 20 à plus de 150 €, le bon prix étant entre 50 et 100 €.

Si tu veux partir avec « armes et bagages », en plus des deux accessoires que je viens de citer, tu peux ajouter des : **valises** (en dur qui sont amovibles) mais qui coûtent un œil et ne se font pas pour toutes les motos ou pour des « **sacoches cavalières** » qui se mettent à cheval sur la selle (d'où le nom...) et qui coûtent de 45 à 150 € sachant que le bon prix est inférieur à 100 €.

Voilà pour les équipements te permettant d'emporter des affaires.

Il faut aussi penser à pouvoir caser ou emporter l'antivol de la moto. Si tu choisis un « U », demandes à ton concessionnaire (ou à un copain) qu'il te monte un support de U (environ 15 à 40 €) qui te permettra de l'emporter facilement.

7 – TON EXPÉRIENCE DE LA CONDUITE

As-tu déjà conduit une moto ?

Si oui, une 125 ou plus gros ?

C'était il y a combien de temps ?

As-tu le permis 125 ?

As-tu le permis A (gros cube) ?

Veux-tu passer le permis ?

Si tu n'as jamais conduit de moto, ça ne s'improvise pas. Ce n'est pas difficile mais pas facile non plus.

Dorénavant pour conduire une 125 avec le permis B (Auto) il faut faire une formation de 7 heures qui t'initie (à peine) à la conduite d'une moto et ça te coûte environ 300/350 €.

Personnellement je pense que cette « micro-formation » est un minimum mais surtout qu'elle est insuffisante si tu es novice en la matière.

Le permis quand à lui te coûtera le même prix que ce soit celui pour les 125 ou pour « toutes cylindrées » ! Si différence il y a, elle sera minime et non déterminante dans ton choix.

Le permis coûte de 800 à 2000 € (voir beaucoup plus si tu es pas très doué(e), j'en sais quelque chose 🤔). En moyenne mise sur un budget de 1200/1500 €.

L'avantage de passer le permis complet, qui plus est « toutes cylindrées » c'est qu'une fois que tu l'as, tu peu rester sur une 125 ou te faire plaisir avec une plus grosse machine. Et puis surtout tu as appris à manier correctement une moto contrairement à la formation de 7 heures pour l'équivalence permis B > permis 125.

Où trouver des informations sur le permis de conduire moto ?

sur le site "motoservice.com"

sur le site du "gouvernement" (service-public.fr)

8 - LA MACHINE

As-tu des préférences quand au type de machine ? Et même quand à la marque

Petit à petit nous avons progressé. Les besoins sont normalement « ciblés », le budget « défini ».

3 choses à connaître question « mécanique »

1) Quelque soit le véhicule (*moto, auto, camion...*) **il ne faut pas utiliser son moteur au-delà de 70/75 % de ses capacités sur des périodes prolongées sous peine de le « flinguer »** prématurément c'est aussi simple que ça.

Donc un véhicule dont la vitesse de pointe est de 110 km/h ne devrait pas être utilisé longuement à plus de 85 km/h environ.

2) **Si le moteur est à refroidissement par air, il est courant qu'il consomme un peu d'huile à l'usage.** Il en consommera d'autant plus qu'il fait chaud et/ou que vous restiez bloqué dans un embouteillage ou encore qu'il est usé.

Puisque le moteur est refroidi par l'air, il est d'autant plus refroidi que la moto roule vite (*enfin pas trop car au bout d'un certain seuil, la chaleur produite par le moteur est plus importante que la capacité du moteur lui même à évacuer la dite chaleur*).

En conséquence, pensez à vérifier le niveau d'huile du moteur régulièrement et d'autant plus souvent qu'il est soumis à des échauffements importants.

Sur un petit moteur « à air » (*par exemple un 125 où le carter d'huile en contient très peu*) **EN VILLE** (*encore plus par temps chaud*) **vérifiez l'huile avant 100/150 km !** **Idem si vous faites de la voie rapide et/ou de l'autoroute au delà de 90/95 km/h.**

3) Ça paraît être une « évidence » mais il est bon de le rappeler. **Attendez toujours que le moteur soit chaud avant d'accélérer fortement** (*maxi 50 % du régime maxi de ce dernier*).

En été le moteur chauffe plus vite, il chauffe plus vite aussi suivant qu'il est refroidi par air ou par liquide.

En moyenne et suivant la température extérieure attendez entre 1 et 4 km, donc plus longtemps en hiver et/ou avec un « moteur à air »...

En moto il existe plein de type différents. Elles ont été succinctement présentées précédemment, si vous voulez davantage de renseignements, consultez ces deux liens.

[Les définitions sur "motoservices.com"](http://motoservices.com)

[Les définitions sur "tout sur la moto.com"](http://tout-sur-la-moto.com)

Comme dit au début de ce petit guide, il faut voir en fonction de tes capacités physiques, de ta morphologie (*ta grandeur*), et bien entendu en fonction de tes envies.

Si tu es de taille « normale » (*de 1m60 à 1m80*) les roadsters et autres basiques représentent un bon choix puisqu'elles sont capables de faire beaucoup de choses en restant confortables.

Si donc tu te limites à une 125cc, il y a du choix. (*je ne liste pas les machines à plus de 4000 € sauf les Honda 125 Varadero et KTM 125 Duke*)

Dans les roadsters, pour les moins chers il y a l'excellente **Honda CBF 125**, une machine peu onéreuse tant à l'achat qu'à l'entretien et suffisante pour faire de la ville et du périphérique. Tu peux aussi faire très occasionnellement de la voie rapide avec mais à 90/95 km/h ce ne peut être que du dépannage. A noter que cette machine a un moteur « à refroidissement par air ». Elle coûte (avec les promotions) aux alentours de 2050 €. Son équivalent chez Yamaha est la **YBR 125** qui coûte 2499 € est dotée d'un « tête de fourche » aussi.

Il y a aussi bien entendu la **Honda 125 Varadero** qui a un moteur vraiment génial, par contre elle coûte pas loin de 5000 € soit le prix d'une KTM 390 Duke autrement plus performante. De plus la Varadero a une hauteur de selle importante.

Chez KTM il y a la **125 Duke** (qui existe en 200/390/690), c'est une machine vraiment sympa mais pas forcément pratique sans aménagements. Elle coûte 4230 €, c'est pas donné.

Chez Honda, encore, il y a la **125 CBR** qui est une sportive avec un peu de confort, elle coûte 3599 € et son moteur est plus performant que celui de la CBF.

Chez MH (une marque Espagnole) il y a un petit roadster, le **MH 7** qui est vendue 2799 €, a essayer au niveau confort...

Daelim est une marque Taïwanaise qui propose 2 modèles 125 intéressants, la **Roadwin** (un roadster) pas trop chère (2790 €) et la **Roadsport** (une sportive) à 3490 € (confort à vérifier), la qualité chez Daelim est dans la moyenne.

Rieju, une autre marque Espagnole (qualité plutôt bonne), propose 2 modèles intéressants. Un roadster, la **RS3 125 NKD** qui est vendue 3749 € et la **Tango 125**, un modèle à mi-chemin entre le roadster et le scrambler qui est vendue seulement 2499 €, elle est super mais a deux défauts, la selle est un peu « minimale » et surtout le réservoir est minuscule et permet une autonomie inférieure à 180 km.

Sym une autre marque Taïwanaise (qualité dans la moyenne) propose 2 modèles 125. La **Wolf 125 SB** qui coûte seulement 2299 € et la **XS 125** une basique à seulement 1699 €.

Voilà c'est tout pour les 125, je pense que si on a un budget « minimal » il faut s'orienter vers la **Honda 125 CBF** et si on a un budget nettement plus important et qu'on souhaite rester en 125, on peut s'orienter vers une **KTM 125 Duke** ou une **Honda 125 CBR**.

Si tu as (ou tu passes) ton permis A «Toutes Cylindrées», le choix devient nettement plus important.

Logiquement plus on prend une moto à la cylindrée importante et plus elle sera lourde, enfin en général car il y a des exceptions. A chaque fois je vais les exposer dans l'ordre croissant du poids de la machine.

Les 200/300

KTM 200 Duke, un poids plume de 140 kgs Elle partage avec la 125 et la 390 la même partie-cycle. Elle est vendue 4640 €, avec une puissance de 26 CV elle est nettement plus performante que les 125 et permet d'atteindre 130 Km/h. (conso aux alentours de 3,9L/100)

Honda CBR250R, une machine polyvalente et pas trop lourde (162 kgs), son moteur de 26 CV et son carénage lui permettent une vitesse maxi de l'ordre de 160 km/h. C'est vraiment une excellente machine avec la fiabilité Honda. Elle est vendue à un tarif tout à fait correct de 3999 €. (conso moyenne 3,4 L/100)

Daelim 250 Roadsport, elle n'est pas trop chère (3999 €) mais trop chère tout de même car si son prix et son poids sont les mêmes que ceux de la CBR250R, la puissance n'est que de 23 CV, c'est mieux qu'une 125 mais c'est pas top étant donné le surplus de poids.

Kawasaki 300 Ninja, celle-ci est nettement plus sportive, même si ça reste une machine relativement polyvalente. Elle est plus lourde que la Honda avec ses 172 kgs. Par contre avec ses 39 Chevaux elle est nettement plus performante et permet d'atteindre et de dépasser les 170 km/h. Défaut, elle est vendue un peu chère à 4999 € (et 5599 € en version avec l'ABS et + 2 kgs). (conso aux alentours de 4L/100)

Sym 250 Wolf SBI, un roadster de 173 kgs, vendue 3999 €, et ses 24,6 CV n'en font pas un foudre de guerre par contre il paraît qu'elle est économe en carburant (moins de 2,9 L/100).

Suzuki GW 250 Inazuma, elle ferme la marche car pour sa cylindrée c'est une enclume de 183 kgs ! Malgré ce poids élevé et 25 CV elle a des performances correctes (140 km/h). Son prix est un peu trop élevé en version «urban» à 4499 €, sinon elle est vendue 3999 €. (conso moyenne 3,5 L/100)

Les 350/400

KTM 390 Duke, je ne devrais pas le dire mais c'est ma préférée, c'est aussi dans sa catégorie (et même vis à vis des 250/400) la plus légère avec seulement 150 kgs (Tous Pleins Faits). Sa selle n'est pas trop haute pour les plus de 1,60m car à l'avant elle est très fine et le réservoir n'oblige pas à écarter les jambes. Son petit mono-cylindre de 373cc de 44 CV offre des performances sympa avec une vitesse de pointe de l'ordre de 170 km/h et surtout une pêche sympathique. Comme la plupart de ses concurrentes il faudra passer par la « case accessoires » pour avoir des cotés pratiques (porte-bagage, top-case...). Son autre atout est son prix mesuré de 5130 € sachant qu'à ce prix l'ABS (déconnectable) est livré de série.

Yamaha SR 400, pour qui aime les motos basiques au look rétro, la SR est un excellent choix. Malheureusement c'est à peu près ses seuls « vrais atouts ». Sa conception date de 1978 ! Depuis cette date elle a été vendue un peu en France (2 ans) et surtout au Japon sans modification majeure autre que le remplacement du tambour de frein avant par un disque (heureusement) et par le remplacement du carburateur par une injection électronique (pour cause de normes anti-pollution). Ce qui au bout du compte nous donne une machine développant seulement 23 CV ! (autant que la plus mauvaise des 250 que j'ai listé). Avec ça on peut envisager prendre des portions courtes d'autoroute ou de voie rapide mais guère plus sous peine d'exploser le moteur qui n'est pas fait pour ça. Par contre sa selle est à priori d'un bon niveau de confort et la position de conduite excellente. Enfin le poids qui même s'il n'est pas énorme est un peu élevé au regard de ce qu'elle propose avec 174 kgs. Pour finir, deux défauts, le premier elle n'a pas de démarreur électrique, il faut donc « kicker » pour démarrer le moteur et surtout son prix carrément incroyable au regard de son ancienneté de conception et de ses performances et équipements basiques de 5999 €. Gloups. Il faut avoir le coup de foudre pour l'acheter ou un porte-monnaie bien rempli.

Les 500

Chez Honda ces nouvelles 500 partagent le même moteur ainsi qu'une portion de leur partie-cycle et accastillage, au bout du compte une réduction des coûts de production pour des motos moins chères.

Honda CB 500 F, la version roadster de la gamme. Avec un poids de 192 kgs c'est pas une enclume mais elle s'en rapproche, ça reste correct. Le moteur développe 47 CV ce qui est largement suffisant pour tous les usages. Elle consomme peu (3,7 L/100) c'est excellent. Vendue avec l'ABS de série à 5799 € c'est une bonne affaire.

Honda CB 500 R, la version « sportive » de la gamme. Ce n'est pas une vraie sportive du fait du moteur commun à la gamme qui est peu puissant mais suffisant pour se faire plaisir. La position de conduite est « dit-on » pas extrême, la moto est donc utilisable au quotidien. Avec ses 194 kgs, elle est relativement lourde (pour une 500). Comme sa sœur roadster, elle consomme peu. Elle aussi est livrée avec l'ABS de série par contre à 6199 €, elle est plutôt chère.

Honda CB 500 X, la version « trail routier » de la gamme. La plus lourde de la gamme avec 195 kgs. ABS de série aussi et conso raisonnable. Comme tous les trails il vaut mieux avoir les jambes de la bonne longueur... Vendue un peu trop chère à mon goût à 6099 €.

Les 600/650

Kawasaki ER6N, une super machine. Puissante avec 72 CV. Elle est fabriquée depuis plus de huit ans et est d'une fiabilité reconnue. Un peu lourde (204 kgs) mais ça va. Elle est vendue 5999 € sans ABS.

Kawasaki ER6F, la version carénée de la « N ». Ça en fait une « petite GT Sportive » de 209 kgs (sans ABS), dommage elle est vendue 6499 € sans ABS (+600 € pour l'ABS). De plus l'esthétique est plutôt valorisante.

Suzuki 650 Gladius, question esthétique c'est tout ou rien, on aime ou on déteste. Une machine de 72 CV pour 202 kgs. Vendue 5699 € sans ABS (+500 € avec ABS) c'est une bonne machine.

Yamaha XJ 600, une jolie machine de 211 kgs tout de même et vendue trop chère à 6799 € sans ABS.

Suzuki 650 Bandit, un « roadster-basique ». Une bonne machine mais son gros gros défaut c'est son poids de 240 kgs. Énorme. Elle est vendue 6249 € ce n'est plus une « affaire ».

Les 700/750

Yamaha MT-07, c'est la nouveauté de 2014. Une excellente machine, très légère (*pour sa catégorie*) avec « seulement » 179 kgs ! Puissante avec 75 CV, peut être un peu « trop vive » pour un(e) débutant(e). Pour qui veut une « grosse moto », c'est un excellent choix. Vendue 5699 € sans ABS et 6199 € avec l'ABS.

Honda NC 750 S et **Honda NC 750 X**, sont éliminées de la sélection à cause de leur prix de 7499 et 7999 €. Dommage.

9 - L'ÉQUIPEMENT DE LA MOTO

On a déjà parlé des : [top-case](#), [sacoche de réservoir](#), [sacoches cavalières](#) mais ce n'est pas tout.

Il faut protéger la moto du vol et pour ça plusieurs types d'équipements existent de 20 € à plusieurs centaines d'€uros. Le plus cher n'étant pas forcément le plus sûr.

CONSEIL À SUIVRE ABSOLUMENT

Ne jamais transporter sur soi (*dans un sac à dos ou à main*) un antivol ou n'importe quel autre objet contondant qui se transformera en cas de chute en arme contre vous, pouvant vous casser des os, la colonne vertébrale... (*ça fait froid dans le dos d'y penser*).

Il faut acheter un antivol « SRA », non pas qu'ils soient meilleurs que les autres, mais si vous assurez votre moto contre le vol (*si elle est neuve ou récente c'est primordial*) votre assureur exigera un antivol répondant à cette norme. C'est aussi simple que ça.

Aucun anti-vol est sûr à 100 %, ils tiennent de quelques secondes (*moins de 20!*) à plusieurs dizaines de secondes, c'est peu reluisant mais un « bon voleur » ne sera jamais arrêté par votre antivol, par contre l'antivol a un effet dissuasif et c'est bien ce qu'on lui demande.

Toujours attacher sa moto même dans un parking ou un « box » fermé !

Le mieux quand la moto est dans son box (*chez vous*) c'est de l'attacher avec si possible 2 antivols pour enquiquiner les voleurs...

Le conseil que tout motard vous donnera c'est que dans la mesure du possible **il faut toujours attacher votre moto à un point fixe** (*un poteau, un anneau...*) et pour ça il n'y a que 2 types d'antivols qui le permettent.

Quels sont les différents types d'antivol ?

Le plus courant et le plus facilement transportable est le « bloque-disque » qui comme son nom le laisse supposer se fixe sur le disque de frein de votre moto. Il est très petit et donc facile à ranger. De par sa conception il ne permet pas de fixer la moto à un point fixe. On en trouve à partir d'une quinzaine d'€ à plus d'une centaine d'€. Le moins cher sera souvent parmi les moins bons, mais le plus cher ne sera pas nécessairement le meilleur. De plus, **peu nombreux sont les « bloque-disque » reconnus « SRA »**. C'est pratique mais pas très sûr mais même mauvais un bloque disque sera toujours mieux que pas d'antivol. Le gros inconvénient de ce type d'antivol c'est le risque de l'oublier sur la roue, à priori ça semble anodin, mais non ça ne l'est pas. Si vous le laissez en place les dégâts peuvent être importants (*casse de l'étrier de frein, déformation du disque qui devient inutilisable, chute avec donc risque de se blesser et d'abîmer les poignées de freins ou d'embrayage mais aussi casse du sélecteur de vitesse ou de la pédale de frein arrière, éventration d'un carter moteur, casse des clignotants...*).

Les U sont des antivols qui tirent leur nom de leur forme comme un cadenas en plus gros. Pas très facile à transporter mais vous pouvez le fixer sur un support spécifique qui sera fixé sur votre moto (*inconvénient c'est un peu inesthétique mais faut savoir ce qu'on veut...*). Les premiers prix commencent vers 29 € jusqu'à plus d'une « grosse centaine ». Si vous disposez d'un «top case ou d'une sacoche de réservoir»

vous pourrez l'y mettre. Les U à la norme « SRA » sont relativement nombreux et on en trouve à partir d'une quarantaine d'€.

Une chaîne à maillons (avec des gros maillons comme une chaîne d'ancre de bateau) ou une chaîne « articulée » (voir illustration pour cette dernière) c'est pas pratique à transporter mais c'est super efficace pour fixer à un point fixe la moto. Les prix sont plus élevés que pour les bloque-disque ou les U. On en trouve beaucoup qui sont « SRA ».



Le « **Grip-Lock** » qui n'est pas reconnu « SRA » mais est bien plus pratique qu'un bloque-disque puisqu'on ne peut pas l'oublier. Il a l'avantage de se mettre facilement en place et en plus de ne pas vous salir les mains contrairement aux autres. Il est donc utile pour aller chercher le pain (absence très courte) et en complément d'un autre antivol. Plus il y a d'obstacles au vol et plus les voleurs abandonneront... Enfin il peut être utilisé sur une moto ne disposant pas de frein à disque. C'est rigolo il existe en plein de couleurs différentes. Son prix est inférieur à 50 €.

Enfin il y a les « **alarmes électroniques** », ça coûte beaucoup plus cher que les autres. C'est pratique bien sur, mais sur une 125 ce n'est pas une bonne idée a priori du fait de la consommation électrique (les 125 ont des batteries minuscules). Et puis c'est onéreux.

Pour votre confort vous pouvez opter, si votre machine n'en est pas dotée, pour un « **tête de fourche** » ou moins cher mais aussi un peu moins protecteur pour un « **saute vent** ». Ils font très bien office de « pare-brise » si vous les prenez de taille suffisante. Les prix s'échelonnent de 30 à plus de 100 €.

Si vous roulez l'hiver ou par des températures basses et que votre machine possède un alternateur débitant assez, vous pouvez équiper votre moto de « **poignées chauffantes** », comme leur nom l'indique elles chauffent grâce à des résistances électriques incorporées. C'est vraiment très efficace. Le coût varie de 40 à plus de 100 €.

Pour compléter (ou remplacer) les « poignées chauffantes » vous pouvez aussi installer des « **manchons** » qui sont un peu comme des « moufles » qui restent à demeure sur la moto. Ça coûte de 20 à plus de 100 €.

Si vous trouvez les « manchons » trop disgracieux et cassant trop la ligne de votre « chère » moto vous pouvez opter pour des « **protèges mains** » (un peu comme sur les machines de cross ou d'enduro) mais ces derniers protégeront moins bien.

10 - L'ÉQUIPEMENT DU/DE LA PILOTE

L'équipement du/de la pilote est primordial.

Même en tombant quasiment à l'arrêt on peut se faire très mal. Et à partir de 20 km/h les conséquences sans protection peuvent être graves voir dramatiques.

Il faut aussi penser «confort» et ça passe par des vêtements qui ne vous engoncent pas même en hiver.

Pour ne pas avoir froid rien ne sert de mettre un vêtement très épais, il vaut mieux faire un «mille-feuille» c'est beaucoup plus efficace.

Des sous-vêtements spécifiques à la moto existent, vous pouvez aussi utiliser ceux prévus pour les cyclistes, les cavaliers et les autres sports «de froids» qui seront aussi efficaces et souvent moins chers.

Voir des motard(e)s (ou scooteristes) rouler juste en pantalon (même un jean) avec des petites chaussures de ville et une veste (même un blouson en cuir de ville) et sans gants me fait «hurler». C'est irresponsable «si on tiens à sa peau». CQFD .

En été c'est encore pire, on en voit en bermuda/jupe, sandalette et T-Shirt, imaginez le résultat même en tombant à 10 Km/h !

C'est «pizza assurée», vous voyez à quoi ça ressemble une pizza ?

Eh bien votre épiderme ressemblera à ça !... avec en guise d'olive les gravillons et autres petits cailloux. C'est des semaines de guérison et des cicatrices indélébiles. Accessoirement il vous faudra plus que vos deux mains pour compter jusqu'à dix... Pensez-y.

Le seul équipement obligatoire légalement est le casque. C'est insuffisant.

L'ÉQUIPEMENT DE BASE

LE CASQUE

Il en existe différents types, du moins enveloppant (*et moins protecteur*) au plus enveloppant.

Le prix d'un casque n'indique pas son degré de protection mais donne un indice sur son confort d'utilisation, sur sa finition et ses côtés pratiques. On trouve des casques corrects vers 100 €. Les prix peuvent grimper jusqu'à plus de 800 € ce qui est tout à fait inutile autrement que de se faire plaisir. Un excellent casque se négociera entre 400 et 550 €.

Il faut savoir que le bruit commence à devenir très important à partir de 80 km/h et au-delà de 100 km/h ça devient de plus en plus assourdissant, d'où le besoin d'un casque bien insonorisé. Si donc vous roulez souvent au-dessus de 100 km/h vérifiez la capacité d'insonorisation du casque.

En « mettant le prix » vous vous offrez :

- le confort qui passe par une insonorisation de premier ordre,
- une ventilation efficace,
- un revêtement interne doux et confortable
- un intérieur démontable pour son entretien,
- à partir d'un certain prix (>150 €) la visière est équipée (*d'origine ou en option*) d'un «Pinlock», c'est un dispositif qui évite efficacement la buée sur la visière.

Lors de l'achat de votre casque essayez-le absolument. Il ne faut pas qu'il vous serre au niveau des tempes, des mâchoires et des pommettes, sinon vous aurez mal au crane au bout d'assez peu de temps.

Le « jet », il ne protège que le crane mais pas les mâchoires, il n'est pas toujours livré avec une visière. Sa protection offre le minimal syndical. Les prix s'échelonnent de 30 à plus de 450 €. Ici pas de problème d'aération ou plutôt pas de problème de manque d'aération ce qui en été est agréable mais en hiver ou sous la pluie est un handicap.

L'« intégral », celui-ci comme son nom l'indique offre une protection maximale (*le crane bien entendu mais aussi la mâchoire*). Les prix varient de 35 à plus de 800 €. Ces casques sont les plus insonorisés.

Les « modulables », ce sont des hybrides entre le jet et l'intégral. Ils ont l'avantage (*surtout pour les porteurs/ses de lunettes*) d'avoir toute la partie avant qui se soulève pour l'enfilage. C'est vraiment très pratique. Ces casques ont une insonorisation meilleure que les Jet/Demi-Jet et moins bonne que les intégraux. Ils protègent aussi bien (*en théorie au moins*) que les intégraux. Leur inconvénient c'est leur poids de plusieurs centaines de grammes supérieur à celui des intégraux. Il est interdit de rouler avec l'avant du casque relevé.

Les « modulaires » ou aussi « transformables », une nouvelle catégorie de casque apparue il y a moins de cinq ans. C'est vraiment le mélange entre un demi-jet et un intégral et un modulable. Sur ces casques les parties visière et mentonnière sont démontables et ils sont homologués pour qu'on puisse rouler dans n'importe quelle configuration. Ils semblent être un excellent compromis par contre je n'ai pas d'information sur la qualité de leur insonorisation.

Quelque soit le type de casque que vous prendrez, il faut qu'il soit bien ajusté à votre tête, ni trop serré ni pas assez.

À SAVOIR

Si vous roulez beaucoup par mauvais temps, achetez-vous une cagoule (en soie ou en coton), ça ne coûte pas cher (de 4 à 20 €) et ça protège du froid, mais aussi votre casque qui n'aura pas besoin d'être lavé.

Prenez Garde à Ne Jamais Faire Tomber votre Casque !

Un casque qui est tombé est bon à jeter.

LES GANTS

Ce n'est pas obligatoire mais franchement ne pas en porter me paraît absurde à moins de compter finir avec des moignons en cas de chute... d'autant que même en période de canicule c'est plus que supportable.

Les gants moto sont soit en cuir, soit en textile synthétique.

Pour une utilisation hivernale rien ne vaut les gants en textile qui sont davantage étanches à l'eau et à l'air et donc bien plus « chauds ».

Pour l'été, vous avez le choix entre cuir et synthétique.

L'avantage indéniable du cuir c'est qu'en cas de « glissade » ce sera la seule matière vraiment résistante à l'abrasion. Enfin y'a cuir et cuir...

Et même par forte chaleur le cuir ne sera pas plus insupportable que le synthétique, il suffit de prendre des gants adaptés à la température.

Dans la mesure du possible, prenez une paire de gants proposant des protections sur les phalanges, le dessus de la main et la paume de la main qui sont les endroits qui subissent en premier. De plus, les phalanges et le dessus de la main seront mieux protégés par des gants « coqués ». N'oubliez pas que la main est composée de dizaines de petits os tous plus fragiles les uns que les autres.

Même pour faire 200 mètres mettez des gants, car en cas de gamelle vous apprécierez de garder l'intégrité de vos mains qui est difficile à récupérer après blessure.

Quand vous choisissez une paire de gants ne regardez pas que l'esthétique.

Essayez-les et sentez avec vos doigts et vos mains si les coutures ne sont pas trop « saillantes », si c'est le cas, éliminez-les de suite, ça vous gênera voir même pourrai devenir douloureux à l'usage. De plus, il vaut mieux des gants très légèrement trop grand que ajustés « pile à votre taille », en été vous aurez moins de mal à les enlever même avec les mains moites et en hiver, l'espace libre sert de protection thermique en ce sens que l'air entre vos doigts et le gants vous réchauffera !

Pour l'hiver vous pouvez porter des « sous-gants » en coton ou nettement mieux en soie. Vous en trouverez chez votre motociste mais aussi à moins cher chez Décathlon... Cette petite couche supplémentaire apporte vraiment un surcroît de chaleur bien appréciable lors des frimas hivernaux ou automnaux...

LE BLOUSON (ou la veste)

En sus du casque et des gants, le blouson (ou la veste comme vous préférez) me paraît indispensable.

Comme pour les gants vous aurez le choix entre le cuir et les textiles synthétiques.

Là aussi le cuir vous protégera davantage en cas de glissade même si ces dernières années les tissus synthétiques ont fait de grands progrès question résistance à l'abrasion. Ces nouveaux textiles sont très performants mais encore très onéreux.

Quelque soit la matière que vous choisirez ne mégotez pas sur la qualité de la protection offerte.

A l'image des gants pour l'hiver le textile sera plus performant question chaleur à des prix inférieurs ou égaux au cuir, sauf bien entendu concernant la résistance à l'abrasion pour des tarifs raisonnables.

Prenez un blouson avec des protections (ouques) aux coudes et aux épaules.

Le blouson devra être à votre taille, ni trop serré ni trop large.

Sous la canicule le cuir est assez insupportable, en ce cas choisissez du textile mais si vous le voulez vraiment protecteur il vous coûtera plus cher que le cuir.

En fait quand il fait très chaud, la moto c'est pas le top si on ne roule pas assez vite et qu'on a été raisonnable en s'équipant correctement... cqfd

Personnellement même en été je porte un cuir, tant pis je transpire, mais au cas où « mon cuir à moi » sera intact...

Pour faciliter le déshabillage (quand il fait très chaud) pensez auparavant à enfiler un T-Shirt à manches longues qui le facilitera.

[AB Cuir, artisan Parisien](#)

ÉQUIPEMENT SUPPLÉMENTAIRE IMPORTANT DE SÉCURITÉ

PANTALON SOLIDE OU RENFORCÉ

Le choix est important pour les pantalons, cuir, textiles « techniques » (c'est comme ça qu'on appelle les nouveaux textiles synthétiques résistants entre autre à l'abrasion), textiles synthétiques « classiques ».

Les pantalons en cuir se présentent sous 2 principales formes, « Coupe Jean » et « Coupe Sport ».

En ce sens que les versions sports sont très typées « Course 'Grand Prix' ». Les versions « sport » sont peu confortables mais très protectrices, de plus leur esthétique ne permet pas de passer inaperçu(e). Leur prix commence à environ 150 €.

Les versions « coupe Jean » sont par contre très confortables et un peu moins protectrices car elles n'incorporent pas de « coques » contrairement aux « coupes sport ». Ces pantalons en cuir « coupe Jean » ne sont pas comparables aux versions « de ville » du fait d'une épaisseur de cuir nettement plus importante. Leur prix débute à 100 €.

Il existe des pantalons en « coupe jean » composés de « textiles techniques » vraiment très protecteurs, la principale marque étant « Esquad » avec leur tissu « Armalith » mais ils ne sont pas les seuls sur le marché, les autres étant souvent moins chers (mais certains aussi vraiment moins performants). Pour ses pantalons vraiment protecteurs il faut compter à partir de 200 €. Leur esthétique se rapproche du jean classique en coton, ils sont donc plus « passe partout » esthétiquement.

Enfin il y a les pantalons en synthétique (type cordura ou équivalent) qui eux ne résistent pas à l'abrasion en cas de glissade. Par contre contrairement aux précédents ceux là sont mieux pour l'hiver car il en existe des versions un peu « isolées », ils sont aussi suivant les modèles étanches. Les prix pour les plus simples commencent aux environs de 50 €.

Se prendre un gravillon ou un insecte quand on roule (même à 40 km/h) dans le genou / tibia / cuisse ça fait mal à travers un pantalon en cuir « jean », alors imaginez avec un pantalon de ville....

DORSALE

Souvent dans les blousons une protection du dos est intégrée mais en général c'est un vulgaire morceau de mousse totalement inutile.

Rien ne vaut une vraie « Dorsale » pour protéger votre colonne vertébrale.

Ça se porte sous le blouson, c'est aussi pour ça qu'il faut que votre blouson soit suffisamment ample.

Parmi les meilleures « Dorsales » se trouvent celles fabriquées par « Vidal Sport » un petit fabricant français et en plus elles sont dans les moins chères.

CHAUSSURES RENFORCÉES

Pour rouler en moto il est vital de bien se chausser. Des chaussures ou bottes solides sont indispensables.

Pour dépanner, je dis bien « dépanner » vous pouvez utiliser des chaussures hautes de randonnées mais ce doit être qu'un pis-aller.

Si pour votre travail vous avez besoin de chaussures de sécurité, dans ce cas prenez des « Caterpillar » qui sont bien connues des motard(e)s car vraiment très solides, souvent étanches, et donc très protectrices.

Il est important d'utiliser des chaussures qui remontent au dessus de la malléole, ce petit os est très fragile.

Coûte que coûte n'utilisez que des chaussures vraiment protectrices, car les pieds comme les mains comportent plein de petits os difficiles à remettre en place et/ou à réparer en cas de problème...

Des chaussures ou bottes réellement protectrices vous coûteront au bas mot 80 €.

ÉQUIPEMENT DE CONFORT

CEINTURE « RÉNALE »

Ça c'est top en hiver, avoir chaud au dos est vraiment source d'un confort énorme. Ça coûte entre 10 et plus de 50 €.

SOUS-VÊTEMENTS CHAUDS

Lors des périodes froides il ne faut pas hésiter sur la protection thermique.

Il existe des gammes spécifiques aux motard(e)s. On en trouve (en général au mois de mars) chez Lidl à des prix attractifs.

Sinon on peut trouver des vêtements vraiment protecteurs chez Décathlon/Intersport/GOS dans les rayons Équitation / Voile / Pêche / Cyclisme à des prix souvent inférieurs.

Ne surtout pas oublier que **pour avoir chaud** le mieux n'est pas de **mettre** une couche épaisse mais **plusieurs minces couches**. Et plus on est « engoncé » et moins il est facile de se mouvoir (évidemment) et de surcroît plus on a froid.

SOUS-GANTS

Comme j'en ai parlé dans la section sur les gants, quand il fait froid n'hésitez pas à mettre des sous-gants en soie, chez Décathlon c'est moins de 10 € la paire.

C'est efficace et pas cher.

TOUR DE COU

En coton, en polaire, en tissus « coupe-vent » et/ou « étanche », il y a le choix.

Pour le froid ne prendre que des tissus « coupe-vent » et « étanche », ça vous coûtera entre 20 et 40 €.

Si vous êtes frileux/se prenez un modèle qui descend bien sur la poitrine c'est beaucoup plus efficace.

ÉQUIPEMENT DE PLUIE

Tout(e) motard(e) doit avoir un équipement de pluie, à moins qu'il/elle ne roule que par beau temps bien sur.

Vous avez le choix entre une « combinaison » ou un pantalon et une veste.

Il faut le prendre suffisamment large pour pouvoir le porter au dessus du blouson et du pantalon de moto.

Par temps froid du fait de l'effet « coupe-vent » c'est super efficace pour rester au chaud sans être trop engoncé.

Une veste de pluie (tout comme le pantalon) se trouve aux alentours de 20 € pour les moins chers.

Ça ne prend pas beaucoup de place une fois plié, a toujours avoir sur soi.

SURBOTTES

Très utile par temps humide ça évite d'avoir les pieds mouillés et donc d'avoir froid. Ça ne coûte pas cher (de 20 à 40 €) et par l'effet coupe-vent ça protège un peu du froid.

Si vous n'en avez pas et que vous n'êtes pas « à cheval » sur l'esthétique, vous pouvez utiliser des sacs poubelles de 30 ou 50 Litres, ça coûte quasiment rien et c'est efficace.

SUR-GANTS

Si vous n'avez pas de « manchons », les sur-gants vous protégeront de la pluie et aussi du froid (un peu), par contre c'est pas très pratique.

QUELQUES LIENS UTILES

- [Forum Motard\(e\)s & Motos Sympas & Raisonables](#), un forum qui accueille les motard(e)s « raisonnables »
- [Moto Magazine](#), le site du magazine de la FFM, ils essayent tous les mois des produits de façon très sérieuse (à la façon de 60 millions de consommateurs) et entre autre les casques, les vêtements, les différents équipements de toutes sortes
- [Moto-Infos.com](#), un site d'information moto sympa d'autant qu'ils ont tendance à parler des motos « raisonnables »
- [Moto-Station.com](#), un autre site d'information moto
- [Motoservices.com](#), site d'information moto
- [Le Repaire](#), un site vraiment sympa
- [Moto-Revue](#), le site de la revue
- [Moto-Journal](#), le site de la revue
- [VPC Bike](#), des prix souvent attractifs
- [AB Cuir](#), un petit artisan Parisien qui fait du sur-mesure
- [Louis.de](#), un site allemand avec des prix souvent très très bien placés, il faut être germanophone ou [anglophone](#) (site bilingue)
- [Cardy](#), équipementier français avec des prix abordables et aussi des boutiques en ville
- [Dafy](#), équipementier français avec des prix abordables et aussi des boutiques en ville
- [AnDroKtoNe](#), mon site perso.

Conclusion

Voilà avec toutes ces informations, vous devriez vous être équipé(e)s correctement.

Je ne détiens pas « la vérité » mais les conseils que je donne peuvent paraître parfois exagérés, peut-être le sont-ils, de mon côté je les respecte tous.