STEVE CIMOLINO

LA BIBLE DU MOTARD

Choisir sa moto, préparer ses voyages et partager la route



LE PLAISIR DE LA MOTO

STEVE CIMOLINO

La Bible du motard

Le plaisir de la moto

Choisir sa moto, préparer ses voyages
et partager la route

La liberté de rouler, le plaisir de partager.

ÉDITIONS LES VIEUX LIVRES
ÉDITION FRANÇAISE • OCTOBRE 2026
cimolino.lu

ÉDITION FRANÇAISE • OCTOBRE 2026

Avant de prendre la route

Ce livre accompagne les choix qui précèdent et prolongent une sortie à moto : trouver une machine adaptée, préparer son équipement, rouler avec les autres et organiser un voyage. Il s'adresse aussi bien au motard qui débute qu'à celui qui reprend après une interruption ou souhaite revoir ses habitudes.

La moto rapproche du paysage. On ressent le relief, la température, les odeurs et la distance autrement. Pour profiter de cette liberté, il faut laisser une place à la préparation et accepter de modifier son programme. Une belle sortie permet à chacun de garder son rythme, de demander une pause et de rentrer avec l'envie de repartir.

Un guide à lire et à utiliser

Les vingt chapitres sont regroupés en cinq parcours : choisir, préparer, rouler, voyager et découvrir la culture moto. Vous pouvez les lire dans l'ordre ou rejoindre directement un sujet grâce au sommaire. Les fiches finales servent à comparer deux motos, préparer un briefing, suivre l'entretien et organiser vos étapes.

Les seize thèmes du manuscrit initial ont été conservés et réorganisés. Quatre chapitres les complètent : l'achat d'occasion, le duo et les bagages, les imprévus, et le voyage sur plusieurs jours. Le lexique et les fiches rendent les conseils plus faciles à retrouver au moment utile.

Le cadre de cette édition

Les repères réglementaires concernent le Luxembourg, sauf indication contraire. Les principales références sur les permis, la prévention et les urgences ont été revérifiées le 27 octobre 2026. Pour un départ ultérieur, consultez les pages officielles des pays traversés : une frontière peut changer les règles applicables.

Ce livre complète la formation avec un instructeur et la lecture du manuel de la moto. Il ne fournit pas de réglages universels ni de procédures de réparation ou de secours à apprendre seul. Les pressions, charges, intervalles et méthodes doivent correspondre au modèle exact. Une anomalie de freinage, de direction, de pneu ou une fuite demande un contrôle avant circulation.

Les marques et modèles sont des repères culturels ou des exemples. Leur mention ne constitue ni un partenariat, ni un classement commercial. Les logiciels, services et disponibilités évoluent ; leurs sources officielles sont indiquées pour prolonger la lecture.

La meilleure préparation laisse toujours la possibilité de ralentir, de raccourcir ou de reporter.

Sommaire

Choisir

01 L’esprit du motard....6
02 Choisir sa famille de moto....8
03 Le permis moto au Luxembourg....11
04 Choisir un constructeur....13
05 Acheter une moto d’occasion....15

Préparer

06 Choisir son équipement....18
07 Entretenir sa moto....21
08 Reprendre après l’hiver....24
09 Voyager en duo et charger sa moto....26

Rouler

10 Garder une marge de sécurité....29
11 Lire les panneaux et la chaussée....32
12 Communiquer en groupe....35
13 Rouler ensemble sur la route....38
14 Faire face aux imprévus....41

Voyager

15 Trouver l’inspiration pour ses balades....43
16 Préparer et transférer un itinéraire....45
17 Organiser un voyage sur plusieurs jours....48
18 L’ACL et la Maison du Motard....51

Découvrir

19 Suivre l’actualité moto....53
20 Dix motos pour explorer l’histoire....55

Les outils du livre

À la fin du livre, sept fiches à compléter vous aident à passer de la lecture à la préparation. Elles peuvent être imprimées pour un usage personnel ou remplies dans la version Word.

01 Comparer deux motos....62
02 Le contrôle avant départ....63
03 Le briefing du groupe....64
04 Préparer un voyage....65
05 Le carnet d’entretien....66
06 La fiche utile en cas d’urgence....67
07 Le carnet de route....68
Lexique du motard....69
Sources et prolongements....70

Choisir son point de départ

Votre besoin	Chapitres à lire	Fiche utile
Première moto ou changement de machine	1 à 6	Comparer deux motos
Reprise après une interruption	6 à 10	Le contrôle avant départ
Première sortie avec un groupe	10 à 14	Le briefing du groupe
Week-end ou voyage à plusieurs	9 et 15 à 18	Préparer un voyage
Suivi de sa moto dans la durée	7 et 8	Le carnet d’entretien

Les repères de lecture

Chaque chapitre s’ouvre sur son objectif et un visuel dédié. Les planches pratiques et la galerie historique prolongent les explications. Les paragraphes de mise en pratique proposent une vérification simple à réaliser à l’arrêt. Les fiches rassemblent les informations personnelles ; les sources donnent accès aux textes et notices à consulter pour confirmer une règle ou une procédure.

Ces fiches sont des aides de préparation. Elles ne remplacent ni les documents officiels, ni les contrôles techniques, ni le manuel de votre moto.

01 CHOISIR

L’esprit du motard

Une liberté qui s’accorde avec le respect de la route.



Le plaisir de la route se prolonge dans les moments partagés.

Une liberté qui se prépare

La moto offre une relation directe à la route, au paysage et aux autres. Cette proximité impose aussi de prendre au sérieux les limites du pilote et de la machine. Une sortie réussie n’est pas celle où personne n’a osé ralentir : c’est celle où chacun a pu garder sa marge, demander une pause et rentrer sans avoir dû prouver quoi que ce soit.

La charte de départ de ce guide rassemble sept idées : soigner la mécanique ; respecter les règles et les autres usagers ; se protéger ; s’entraider ; communiquer avec le groupe ; préparer son trajet ; rechercher le plaisir sans surenchère. Ces principes valent pour un scooter urbain comme pour une grande routière.

Respecter la machine

L’attention commence avant le contact. Les pneus, les freins, les niveaux et la transmission ne sont pas de simples détails d’atelier. Les regarder régulièrement permet de remarquer un changement : une trace au sol, un levier inhabituel, une usure dissymétrique ou un bruit nouveau. Le carnet d’entretien transforme ces observations en suivi, plutôt qu’en souvenirs approximatifs.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 01

Respecter la route

La route n’appartient pas au groupe. Un automobiliste qui s’intercale, un cycliste plus lent, un animal ou un chantier font partie de la circulation normale. L’itinéraire et l’horaire doivent pouvoir s’adapter à eux. Respecter une limitation ne suffit pas si la visibilité, l’adhérence ou la fatigue imposent une allure inférieure.

Protéger et partager

Le salut est une marque de convivialité, jamais une obligation qui justifierait de lâcher une commande dans une situation délicate. L’entraide suit la même logique : apporter une aide sans créer un second danger, s’arrêter dans un emplacement sûr et faire appel aux secours ou à l’assistance lorsque la situation le demande.

Partager son expérience signifie aussi reconnaître ce que l’on ne sait pas. Le réglage valable sur une moto ne se transpose pas automatiquement à une autre ; le geste appris dans un groupe n’a pas nécessairement le même sens ailleurs. Une explication calme au départ vaut mieux qu’une interprétation improvisée en roulant.

Une décision à prendre avant chaque sortie

Demandez-vous si la moto est prête, si vous êtes disponible physiquement et mentalement, et si les conditions restent compatibles avec votre expérience. Annuler, raccourcir ou rejoindre le groupe plus tard sont des décisions normales. La réussite ne se mesure ni à la distance annoncée ni à la vitesse moyenne, mais à la qualité du moment partagé.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Moto, équipement et disponibilité personnelle vérifiés.
- ☐ Parcours compatible avec mes capacités.
- ☐ Possibilité de ralentir ou de reporter acceptée.

02 CHOISIR

Choisir sa famille de moto

Partir de ses usages avant de regarder les performances.



Silhouettes génériques : les proportions varient selon les modèles.

Rangée du haut — Roadster • Trail • Sportive, de gauche à droite.

Rangée du milieu — Grand tourisme • Custom ou cruiser • Rétro, ici un scrambler.

En bas — Scooter. Le café racer appartient aussi à l’univers rétro, avec une autre ergonomie.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 02

Partir de ses usages

Avant d’étudier une fiche technique, décrivez votre semaine habituelle : ville, voies rapides, petites routes, duo, bagages et stationnement. Ajoutez les voyages réellement prévus. Une machine choisie pour une aventure exceptionnelle peut être pénible à déplacer chaque matin. La hauteur de selle, le poids à l’arrêt et l’accès aux commandes comptent autant qu’une puissance annoncée.

Les sept grandes familles

Le roadster privilégie une position relativement droite et une carrosserie limitée. Yamaha MT-07, Kawasaki Z900 et BMW F900R illustrent cette famille. L’absence de grand carénage peut rendre les longs parcours rapides plus fatigants ; le caractère du moteur varie fortement entre modèles.

Le trail associe une position haute à une polyvalence de voyage. Honda Africa Twin, BMW GS et Suzuki V-Strom servent de repères. L’appellation ne garantit pas une aptitude identique aux chemins : pneus, roues, débattements, poids et expérience du pilote font la différence. Un chemin accessible physiquement peut rester interdit à la circulation.

La sportive, représentée par Yamaha R1, Ducati Panigale ou Kawasaki Ninja ZX-10R, privilégie une conduite et une ergonomie orientées performance. Son potentiel n’est pas une invitation à l’exploiter sur route ouverte. L’essai doit notamment porter sur les poignets, les genoux, le rayon de braquage et la chaleur ressentie à faible vitesse.

La grand tourisme favorise la protection et le voyage avec bagages, parfois en duo : Honda Gold Wing, BMW K1600 GTL et Harley-Davidson Electra Glide. Son confort en mouvement doit être mis en balance avec l’encombrement et les manœuvres de stationnement.

Le custom ou cruiser recherche une assise basse et une expérience de balade : Harley-Davidson Softail, Indian Chief et Honda Rebel. Une selle basse ne suffit pas à rendre la machine facile ; vérifiez la portée des commandes, la garde au sol et la manipulation à très basse vitesse.

Le café racer et le scrambler partagent une esthétique rétro, mais pas nécessairement la même position. Triumph Thruxton, BMW R nineT Scrambler et Ducati Scrambler sont des exemples. Le style d'une préparation ne doit pas faire oublier son homologation et la qualité des modifications.

Le scooter facilite les usages quotidiens grâce, selon modèle, à une transmission automatique, des rangements et une protection de carrosserie : Yamaha TMAX, Honda Forza et Vespa. Il exige le même travail d'anticipation qu'une autre machine et un équipement adapté.

Essayer avant de décider

Montez avec les vêtements et les bottes que vous utiliserez. Vérifiez l'appui au sol, le demi-tour, la visibilité des instruments, la manipulation moteur coupé et l'espace disponible avec bagages. Pour le duo, faites participer le passager à l'évaluation. Enfin, confrontez le modèle exact à votre permis et à votre budget total, pas seulement au prix d'achat.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Usage quotidien décrit avant de comparer.
- ☐ Position et manœuvres testées avec mon équipement.
- ☐ Permis et budget total compatibles.

03 CHOISIR

Le permis moto au Luxembourg

Identifier la catégorie et les restrictions de son titre.



Apprendre avec un instructeur, dans un espace adapté.

Identifier la bonne catégorie

Au Luxembourg, A1 est accessible dès 16 ans et couvre notamment les motocyclettes jusqu'à 125 cm³, 11 kW et 0,1 kW/kg. A2 est accessible dès 18 ans ; elle limite la puissance à 35 kW et le rapport puissance/poids à 0,2 kW/kg. La moto A2 ne peut pas dériver d'un véhicule développant plus du double de sa puissance. Pour la catégorie A, il n'existe pas d'accès direct au Luxembourg : il faut au moins 20 ans et deux ans d'expérience A2, puis suivre la procédure de formation applicable. Sources : Guichet.lu et Transports.lu.

AM concerne notamment les cyclomoteurs limités à 45 km/h et les quadricycles légers. Une description « 50 cm³ » ne couvre pas à elle seule toutes les technologies et tous les véhicules de cette catégorie. Faites confirmer la catégorie sur les documents du véhicule et auprès de l'auto-école ou de la SNCA.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 03

Le cas particulier du permis B

Au Luxembourg, un titulaire du permis B depuis au moins deux ans peut suivre une formation théorique et pratique d'au moins sept heures pour conduire une motocyclette légère correspondant à A1. Cette possibilité doit être attestée par un code national sur le permis. Elle est limitée au territoire luxembourgeois : ce n'est pas un permis A1 utilisable automatiquement pour une balade transfrontalière.

Le permis B ne dispense pas universellement de toute théorie pour obtenir une catégorie moto. Les apprentissages, examens et réductions éventuelles dépendent de la catégorie déjà détenue et de la voie d'accès choisie. Demandez un programme écrit correspondant à votre situation, plutôt que de transposer l'expérience d'un ami.

Construire son parcours

L'inscription auprès d'une auto-école agréée ouvre le dossier. La formation aborde les règles, la perception des risques, la maniabilité et la conduite en circulation. La validation comporte les épreuves ou formations prévues pour la catégorie visée. Après l'examen, les obligations de stage et de formation complémentaire doivent également être suivies selon le statut du conducteur.

Pour choisir une auto-école, consultez la liste officielle de la SNCA. Comparez les catégories proposées, les motos disponibles, les langues d'enseignement et les délais. Demandez un devis précisant les prestations incluses et le prix des leçons supplémentaires. Votre programme doit correspondre à votre situation et aux catégories déjà détenues.

Se préparer utilement

Révisez régulièrement plutôt que seulement à la veille de l'examen. Travaillez le regard, la coordination et les manœuvres avec l'instructeur dans le cadre prévu. Portez dès l'apprentissage l'équipement approprié. Une difficulté persistante mérite une séance supplémentaire ; elle ne se résout pas en augmentant seul la vitesse.

Pour une sortie à l'étranger, vérifiez séparément la reconnaissance de votre titre, les éventuelles restrictions inscrites et les règles locales. Conservez une copie de travail de vos documents pour préparer le voyage, sans la confondre avec les originaux exigés pour circuler.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Catégorie du permis et restrictions vérifiées.
- ☐ Programme de formation confirmé par l'auto-école.
- ☐ Validité à l'étranger contrôlée avant le voyage.

04 CHOISIR

Choisir un constructeur

Comparer une machine réelle, son suivi et son réseau.



Le caractère d'une machine se découvre aussi dans ses détails.

Des identités plutôt que des garanties

Une marque donne accès à une histoire, à un réseau et à des familles de machines. Elle ne garantit pas que tous ses modèles seront adaptés à un débutant, économiques ou exempts de défauts. Comparez le modèle précis, son année, son historique et l'usage envisagé. Les réputations de fiabilité ou de caractère sont des pistes de discussion, pas une expertise de la moto que vous allez acheter.

Quelques repères

Les constructeurs japonais couvrent des usages très différents. Honda associe notamment les familles CB, CBR, Africa Twin et Forza ; Yamaha les MT, R1 et Ténéré ; Kawasaki les Z et Ninja ; Suzuki les GSX-R, V-Strom et SV. Une cylindrée ou une silhouette proche ne rend pas leurs moteurs et leurs positions interchangeables.

BMW Motorrad est souvent associé aux voyages et aux GS, ainsi qu'aux grandes K1600. KTM est présent dans les univers Duke, Adventure et EXC. Ces catalogues montrent pourquoi il faut distinguer roadster, trail routier et enduro plutôt que classer toute une marque sous une seule étiquette.

Ducati réunit Panigale, Monster et Multistrada ; Moto Guzzi, notamment V7 et V85 TT ; Aprilia, RSV4 et Tuono. Leur diversité mérite un essai concret plutôt qu'une conclusion générale sur le prix d'entretien ou le comportement de toutes les motos italiennes.

Harley-Davidson évoque les familles Sportster, Softail et Touring, tandis qu'Indian propose notamment cruisers et baggers. Triumph associe Bonneville, Street Triple et Tiger. Royal Enfield, marque d'origine britannique aujourd'hui implantée industriellement en Inde, figure ici avec Interceptor et Himalayan : l'héritage d'un nom et son organisation actuelle ne doivent pas être confondus.

Examiner le réseau et la vie quotidienne

Avant de signer, renseignez-vous sur l'entretien du modèle, l'accessibilité d'un atelier et les délais habituels des pièces. Consultez le manuel, l'historique des interventions et les campagnes de rappel applicables au véhicule. Pour une occasion, faites contrôler les transformations et les traces de chute par une personne compétente.

Le budget doit inclure équipement, entretien, pneumatiques, carburant ou énergie, stationnement et assurance. Un moteur séduisant à l'essai peut devenir un mauvais choix si les coûts d'usage obligent ensuite à différer une opération importante. Ne comparez pas seulement les mensualités : regardez le coût total et les conditions de financement, si vous en envisagez un.

Faire un choix personnel

Définissez quelques critères éliminatoires avant de visiter un magasin : permis compatible, prise en main à l'arrêt, charge utile suffisante et position supportable. Puis comparez les machines restantes. Une moto moins prestigieuse mais bien adaptée sera souvent un meilleur compagnon qu'un modèle choisi pour son image. Le plaisir personnel compte, mais il devient durable lorsqu'il s'accorde à vos capacités et à votre usage.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Modèle et millésime identifiés.
- ☐ Historique et réseau d'entretien examinés.
- ☐ Coût d'usage inclus dans le choix.

05 CHOISIR

Acheter une moto d’occasion

Observer, documenter et chiffrer avant de décider.



Illustration de repérage, sans valeur d’expertise mécanique.

Au sol — Pneus, jantes et éventuelles traces de fuite.

Aux extrémités — Leviers, embouts, repose-pieds : rechercher les marques de chute.

Au centre — Carters, fixations et transmission : observer les anomalies visibles.

Dans le dossier — Identité du véhicule, factures, kilométrages et clés doivent concorder.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 05

Préparer la visite

Une bonne occasion se reconnaît à la cohérence de son état, de ses documents et de son histoire. Avant le rendez-vous, demandez le millésime exact, le kilométrage, les opérations récentes et les raisons de la vente. Prévoyez une visite de jour et assez de temps pour regarder la moto sans pression. Si vous manquez d’expérience, faites-vous accompagner ou convenez d’un examen par un professionnel indépendant.

Relier les documents à la machine

Comparez l’identification du véhicule avec les documents présentés. Examinez le carnet, les factures et la continuité des kilométrages. Une révision annoncée mérite une facture détaillant ce qui a été fait. Vérifiez la présence des clés, des notices et des accessoires convenus. Une transformation esthétique ou mécanique doit pouvoir être expliquée et documentée ; sa simple présence ne prouve pas sa conformité.

Observer sans démonter

Faites le tour de la moto avant de vous laisser convaincre par son moteur. Regardez les pneus, les jantes, les leviers, les repose-pieds, les carters et les fixations visibles. Des marques peuvent raconter une chute, mais une pièce neuve peut aussi masquer une ancienne dégradation. Recherchez les fuites et les réparations approximatives. Ne tirez pas de conclusion définitive d’un seul indice : plusieurs observations concordantes justifient un contrôle approfondi.

Demandez à voir un démarrage à froid lorsque cela est possible. Observez les témoins et le fonctionnement des commandes, selon le manuel. Un essai routier ne s’improvise pas : permis, assurance et accord du propriétaire doivent être clarifiés auparavant. Renoncez à l’essai si la sécurité de la moto paraît douteuse. Un contrôle technique favorable ne remplace pas une expertise d’achat.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 05

Comparer le coût de remise en état

Ajoutez au prix demandé les dépenses proches : pneus, révision, transmission, consommables, équipement et formalités. Une machine plus chère mais suivie peut revenir moins cher qu'un achat attractif exigeant plusieurs interventions immédiates. Faites chiffrer les travaux incertains avant de négocier. Gardez une réserve pour les premiers mois plutôt que de consacrer tout le budget à l'acquisition.

Savoir repartir sans acheter

Des documents incohérents, un refus de contrôle ou une pression pour payer immédiatement suffisent à interrompre la discussion. Prenez le temps de comparer. Notez les engagements convenus et vérifiez les démarches applicables à votre achat, surtout en cas d'importation. La bonne décision est celle que vous pouvez expliquer à froid, le lendemain de la visite.

Mise en pratique : utilisez la fiche de comparaison pour deux motos précises. Distinguez ce que vous avez vu, ce qui est documenté et ce qui reste à faire vérifier.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Documents rapprochés de la machine.
- ☐ Points incertains soumis à un professionnel.
- ☐ Travaux proches chiffrés avant la décision.

06 **PRÉPARER**

Choisir son équipement

Un ensemble adapté au pilote, au trajet et à la saison.



Vue de face à gauche, vue de dos à droite. Ensemble illustratif.

Tête et mains — Casque ajusté et attaché, visière propre, gants couvrant les poignets.

Buste et jambes — Veste et pantalon adaptés, protections bien placées ; vérifier la dorsale.

Pieds — Bottes montantes et fermetures compatibles avec les mouvements de conduite.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 06

Essayer un ensemble

L’équipement doit fonctionner comme un ensemble : les manches recouvrent les poignets, le pantalon reste en place et les bottes protègent les chevilles. Essayez en position de conduite, pas seulement debout. Une protection mal placée ou un vêtement trop ample peut perdre son efficacité. Les étiquettes, notices et homologations du produit exact comptent davantage que la réputation de sa marque.

Casque et gants

Vérifiez l’homologation du casque, son maintien, la fermeture, le champ de vision et la ventilation. L’intégral couvre le visage ; un jet laisse davantage de zones exposées. Pour un modulable, suivez l’usage autorisé par son homologation et sa notice. Les références ECE 22.05 et 22.06 apparaissent dans la documentation moto, mais la conformité d’un achat et les règles d’utilisation doivent être vérifiées pour le pays et le produit concernés.

Les noms Shoei, Arai, Shark, HJC et Scorpion sont des points de repère cités dans le manuscrit, non des garanties individuelles. Un écran solaire ne doit pas compromettre la visibilité lorsque la luminosité baisse. Un casque ayant subi un choc appelle la procédure prévue par son fabricant.

Les gants doivent permettre de sentir les commandes tout en couvrant mains et poignets. Comparez protections de paume et d’articulations, maintien, isolation et étanchéité. Été, hiver, mi-saison ou chauffage répondent à des besoins différents. Alpinestars, Furygan, Dainese et Ixon figuraient parmi les exemples ; une membrane de marque n’est pas la seule manière d’obtenir une protection contre la pluie.

Veste et pantalon

Cuir et textile doivent être évalués sur le vêtement certifié, sa construction et son usage, sans affirmer qu'une matière sera toujours supérieure. Vérifiez épaules, coudes, genoux et dos, ainsi que la compatibilité d'une protection dorsale ou d'un airbag. Un slider n'est pas un substitut à une protection contre les chocs.

Le manuscrit citait notamment Rev'it, Klim, Bering, Dainese, Alpinestars, RST et Segura. Les jeans renforcés, doublures amovibles et ventilations peuvent répondre à des usages différents. Une ceinture lombaire ou des bretelles sont des accessoires de confort et de maintien ; elles ne doivent pas être présentées comme indispensables pour tout pilote ni comme équivalent d'une protection dorsale. Knox, Furygan et DXR faisaient partie des exemples de la rubrique.

Navigation et communication

Pour un GPS, examinez fixation, lisibilité, alimentation, résistance prévue et compatibilité avec les fichiers que vous utilisez. Garmin zūmo XT et TomTom Rider 550 sont des exemples historiques de la sélection initiale, pas une recommandation d'achat actuelle.

Pour un intercom, vérifiez compatibilité entre participants, autonomie et commandes. Sena 50S et Cardo Packtalk Edge étaient cités. Réglez le système à l'arrêt ; la commande vocale n'élimine pas la distraction. Une portée commerciale annoncée ne garantit pas une liaison en relief ou dans le trafic.

Acheter et faire vérifier

Dafy Moto Thionville, Moto Kayser et Louis Motorrad à Trèves figuraient dans les adresses du site. Consultez leurs informations officielles avant déplacement : les coordonnées et l'offre peuvent évoluer. Privilégiez l'essayage, la notice, les conditions de retour et un conseil adapté au produit plutôt qu'un classement non documenté de magasins.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Équipement essayé en position de conduite.
- ☐ Protections et fermetures correctement placées.
- ☐ Notices et homologations du produit vérifiées.

07 PRÉPARER

Entretenir sa moto

Observer régulièrement et suivre le manuel du modèle.



De gauche à droite : pneu, transmission par chaîne, regard de niveau. Composants génériques.

Pression — Utiliser les valeurs du manuel pour les pneus et la charge concernés.

Transmission — Observer et entretenir selon la procédure du modèle, moteur arrêté.

Niveaux — Respecter la position de la moto et la température prescrites par le constructeur.

Une anomalie — La noter et la faire contrôler avant de reprendre la route.

Le manuel comme référence

L’entretien courant sert à repérer les anomalies et à respecter le programme du constructeur. Il n’existe pas d’intervalle universel de vidange ou de tension de chaîne valable pour toutes les motos. Les valeurs dépendent notamment du moteur, du type de transmission, du kilométrage, du temps écoulé et des conditions d’utilisation. Consultez ce manuel avant intervention et consignez dates, kilométrages, opérations et factures.

Nettoyer pour observer

Utilisez des produits compatibles avec les surfaces et évitez de diriger un jet puissant vers les roulements, joints ou éléments électriques. Le séchage permet de revoir les zones cachées et les éventuelles traces de fuite. Un produit protecteur destiné à la carrosserie ne doit jamais contaminer les pneus, disques, plaquettes, selle ou commandes.

Ne faites pas tourner le moteur pour entraîner la roue pendant le nettoyage ou la lubrification de la chaîne. Travaillez moteur arrêté, avec une moto stable, selon la méthode prévue par le constructeur. Si vous ne maîtrisez pas la mise sur support ou le réglage, confiez l’opération à un atelier.

Les contrôles réguliers

Examinez l’état et la pression des pneus selon les indications du véhicule et sa charge. Contrôlez l’éclairage, les clignotants et le fonctionnement des commandes. Observez le niveau des fluides suivant la position et la température prescrites. Vérifiez les freins et la transmission sans démonter un organe dont vous ne connaissez pas la procédure.

Pour les motos concernées, le liquide de refroidissement se contrôle sans ouvrir un circuit chaud. Une baisse répétée n’est pas un simple besoin de complément. De même, un frein devenu spongieux, une fuite ou une anomalie de direction nécessite un diagnostic avant circulation.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 07

Moteur et transmission

Le programme d’entretien précise huile, filtre à huile, filtre à air et autres opérations. Une recommandation approximative de kilomètres ne remplace pas ce programme. La pluie et la poussière peuvent imposer une attention plus fréquente à la transmission ; suivez le type de chaîne, les produits et les contrôles prévus. Une courroie ou un arbre de transmission demande un suivi différent.

Documents et matériel

Préparez permis adapté, documents d’immatriculation, preuve d’assurance selon le régime applicable et contrôle technique lorsqu’il est requis. Vérifiez validité et exigences des pays traversés. Au Luxembourg, un gilet de sécurité doit se trouver à bord de la moto. Gardez-le facilement accessible et revêtez-le en cas de panne ou d’accident lorsque vous devez quitter le véhicule, en vous mettant en sécurité. Pour les autres pays, vérifiez les obligations locales.

Une petite trousse d’outils adaptée, une solution de gonflage compatible, des vêtements de pluie, des gants de rechange et une alimentation de téléphone peuvent être utiles. Un produit anticrevaison n’est pas une réparation définitive ni une solution universelle : suivez ses limites, celles du pneu et les instructions d’un professionnel. Ne tentez pas une intervention au bord d’une voie exposée.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Programme d’entretien du modèle consulté.
- ☐ Pneus, freins, niveaux et éclairage contrôlés.
- ☐ Anomalies consignées avant de repartir.

08 PRÉPARER

Reprendre après l’hiver

Préparer la machine et retrouver progressivement ses repères.



Après l’immobilisation, préparer la machine avant de retrouver la route.

Commencer par une inspection immobile

Avant de redémarrer, regardez le sol, les durites, les câbles et les parties accessibles. Cherchez une fuite, une dégradation ou un objet oublié pendant l’hivernage. Contrôlez que la moto peut être déplacée et stabilisée sans surprise. Un redémarrage réussi ne prouve pas à lui seul que tout est prêt pour la route.

Batterie et alimentation

Inspectez les connexions et l’état de la batterie. Le chargeur doit être compatible avec sa technologie et les prescriptions du fabricant. Une tension mesurée à l’arrêt ne suffit pas à établir sa capacité réelle ; les valeurs attendues diffèrent notamment entre batteries au plomb et au lithium.

Si la batterie ne tient pas sa charge, faites rechercher la cause plutôt que multiplier les démarrages difficiles. Suivez les consignes du constructeur pour la dépose, la recharge ou un remplacement. Une batterie gonflée, endommagée ou présentant une anomalie ne doit pas être manipulée comme une simple batterie déchargée.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 08

Partie cycle et fluides

Reprenez les contrôles des pneus, des freins, de la transmission et des commandes. Vérifiez les feux et le klaxon. Examinez les pneus même si leur kilométrage est faible : une immobilisation ne suspend pas leur vieillissement. Pour la chaîne, appliquez la procédure du modèle plutôt qu'une tension estimée à l'œil.

Contrôlez huile et refroidissement selon le manuel. L'état et l'ancienneté du carburant doivent être appréciés en fonction du stockage ; ajouter du carburant frais ne résout pas forcément une contamination ou une dégradation importante. En cas de doute, demandez conseil avant de remettre le moteur en service.

Revoir aussi l'équipement du pilote

Essayez casque, fermeture, visière, gants, veste, pantalon et bottes. Les protections doivent rester en place et les fermetures fonctionner. Vérifiez que l'équipement correspond toujours à votre taille et permet les mouvements nécessaires. Nettoyez selon les notices et remplacez ce qui ne remplit plus sa fonction.

Une reprise progressive

Si les contrôles statiques sont satisfaisants, choisissez une première sortie courte et peu exigeante. N'utilisez pas la circulation pour tester une défaillance soupçonnée. Restez attentif aux sensations de freinage, aux bruits et au comportement ; arrêtez-vous en sécurité si quelque chose semble anormal.

La reprise concerne aussi le pilote. L'habitude du regard, de l'équilibre et de l'anticipation peut avoir diminué pendant la pause. Un stage encadré est une manière utile de retrouver ses repères. Il vaut mieux reprendre progressivement que chercher immédiatement le rythme de la saison précédente.

Vérifier les échéances

Avant le premier vrai voyage, relisez assurance, documents du véhicule et échéances de contrôle ou d'entretien. Une ancienne vignette ou un dossier rangé sous la selle ne prouve pas que tout reste valide aujourd'hui.

✓ Les repères à retenir

☐ Inspection complète après l'immobilisation.

☐ Équipement du pilote réessayé.

☐ Première sortie courte et progressive.

09 PRÉPARER

Voyager en duo et charger sa moto

Partager le plaisir sans oublier les limites de charge.



Le départ à deux commence par une préparation commune.

Préparer une expérience à deux

Un passager découvre parfois la moto pour la première fois. Avant le départ, expliquez comment monter et descendre, où poser les pieds et comment se tenir. Ces gestes se font sur votre signal, lorsque la moto est stabilisée. Convenez d’un message simple pour demander une pause. Le passager doit pouvoir exprimer une gêne sans attendre le prochain arrêt prévu.

Choisissez pour commencer un trajet court, calme et familier. Le passager porte un équipement adapté à sa taille, avec la même attention que le pilote. Vérifiez l’assise, les repose-pieds et les prises prévues. En circulation, il évite les mouvements soudains et accompagne naturellement les mouvements de la moto. Une explication à l’arrêt vaut mieux qu’une série de corrections données dans un virage.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 09

Calculer la charge réelle

La charge ne se limite pas aux valises. Elle comprend les personnes avec leur équipement, les bagages et les accessoires selon la définition retenue par le constructeur. Consultez la masse maximale autorisée, la charge utile et les limites des supports. Le plus petit plafond applicable reste à respecter : une valise volumineuse peut atteindre sa limite avant celle de la moto.

Réglez les pressions et la suspension selon les prescriptions du modèle pour cette charge. La précharge ne crée pas de capacité de chargement supplémentaire. Si le réglage vous est inconnu, faites-le expliquer par un atelier. Vérifiez ensuite que les bagages n’entravent ni les mouvements du passager, ni l’éclairage, ni la plaque.

Fixer les bagages

Répartissez les masses conformément aux notices des supports, en évitant une accumulation inutile en hauteur et à l’arrière. Vérifiez les fixations de chaque contenant. Écartez toute sangle libre de la roue, de la chaîne et de l’échappement. Gardez les objets utiles à une pause accessibles sans défaire tout le chargement. Protégez les documents et l’électronique contre l’eau.

Effectuez un essai court avec le chargement réel avant un grand départ. Contrôlez de nouveau les fixations au premier arrêt et après toute modification. Adaptez l’allure aux limites du fabricant des bagages et au comportement de la moto. Une prise au vent différente, une manœuvre plus lourde ou un freinage inhabituel invitent à augmenter vos marges.

Préserver le confort du passager

Planifiez les pauses ensemble. Le froid, la chaleur, les vibrations et la position peuvent être ressentis différemment à l’arrière. Un passager silencieux n’est pas nécessairement à l’aise. Après la première étape, demandez ce qui peut être amélioré et raccourcissez la journée si besoin. Le plaisir du duo dépend d’abord de la confiance et de la qualité de cet échange.

Mise en pratique : préparez un premier trajet qui peut être écourté facilement. Au retour, notez une chose à conserver et une chose à modifier.

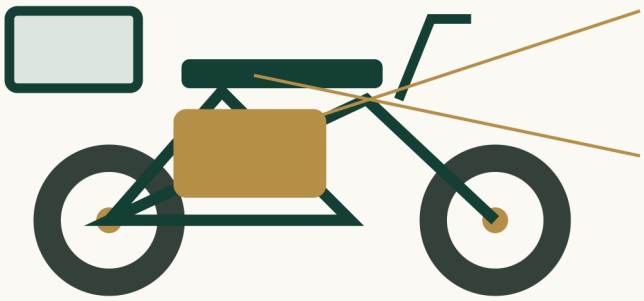
✓ Les repères à retenir

- ☐ Équipement adapté pour chacun.
- ☐ Charge et réglages vérifiés selon le manuel.
- ☐ Bagages fixés et pauses convenues ensemble.

REPÈRES VISUELS / 09

Préparer le chargement

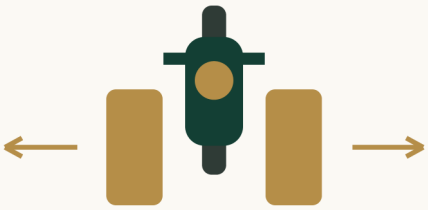
VUE DE PROFIL



Limiter les masses en hauteur
et tout à l'arrière.

Libérer la place du passager
et les repose-pieds.

VUE DE DESSUS



Répartir et fixer

Équilibrer les bagages latéraux.
Retenir les extrémités des sangles.
Laisser feux et plaque visibles.
Respecter chaque limite de support.

Schémas de principe hors échelle. Ils ne définissent ni poids ni points de fixation universels.

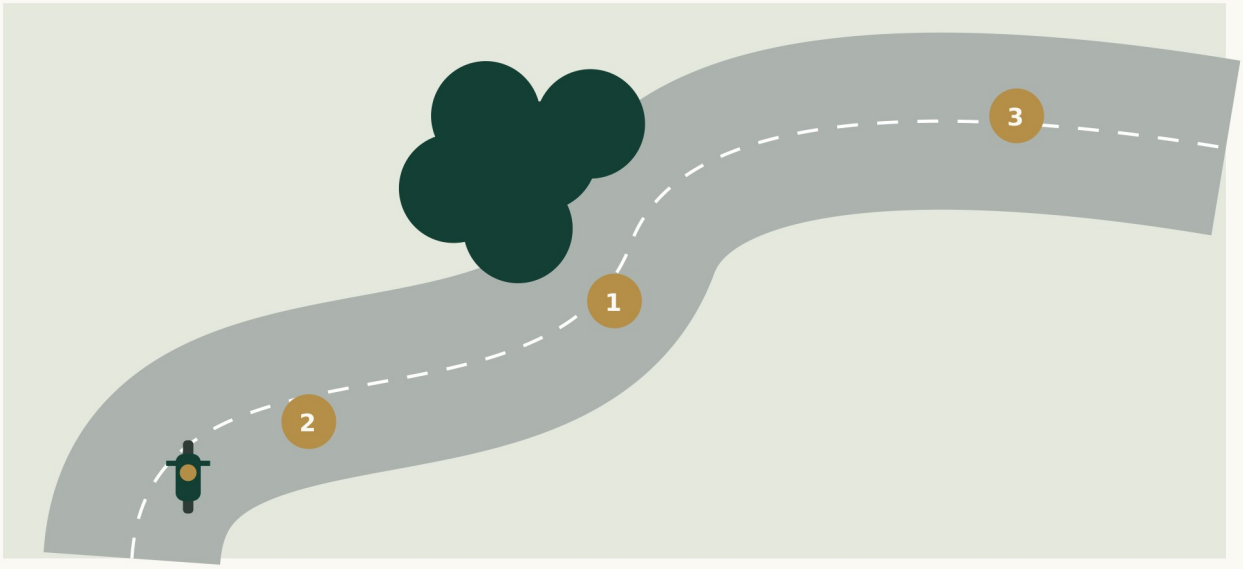
Avant de fermer les valises — Compter les personnes équipées, les bagages et les accessoires selon les prescriptions du constructeur.

Avant le grand départ — Vérifier les limites, les réglages et les fixations ; faire un essai court avec la charge réelle.

10 ROULER

Garder une marge de sécurité

Adapter son allure à ce que la route permet réellement.



1 Visibilité limitée
Le virage cache la suite.

2 Surface changeante
Ombre, eau, gravillons…

3 Lumière variable
Le contraste peut gêner.

Observer tôt, adapter l’allure et conserver de l’espace.

Scène schématique : elle ne donne ni trajectoire ni vitesse à reproduire.

Avant la difficulté — Adapter l’allure à la distance réellement visible.

Pendant le trajet — Conserver de l’espace et rester attentif aux changements de conditions.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 10

Être équipé et être visible

Un casque homologué et correctement attaché, des gants, une veste et un pantalon de protection ainsi que des bottes montantes constituent une base cohérente. Les protections doivent être adaptées à la taille du pilote et rester en place. La visibilité et la protection contre les blessures sont deux fonctions différentes : une couleur vive ne remplace pas une protection mécanique, et un vêtement renforcé sombre ne garantit pas d'être remarqué.

Des éléments réfléchissants, un éclairage en bon état et une position lisible dans la circulation peuvent aider les autres à vous percevoir. Cela ne dispense jamais de considérer qu'un conducteur a pu ne pas vous voir. Évitez de rester dans un angle mort et préparez votre réaction à une ouverture de portière, une sortie de stationnement ou un changement de file.

Vitesse et anticipation

Réduire l'allure ne raccourcit pas magiquement le temps de réaction humain : cela réduit la distance parcourue pendant ce délai et facilite l'adaptation. Regardez suffisamment loin, mais surveillez aussi les indices proches. Gardez un espace qui vous permette de réagir sans dépendre d'une manœuvre du véhicule précédent.

Les limitations sont des plafonds, pas une allure à atteindre. Un virage masqué, une chaussée sale ou un soleil bas peuvent demander de ralentir davantage. Une conduite prévisible, des clignotants utilisés à temps et des changements d'allure progressifs rendent vos intentions plus faciles à comprendre.

Pluie et adhérence

Sous la pluie, augmentez les distances et adaptez la vitesse avant les zones délicates. Les marquages, plaques métalliques et grilles peuvent devenir glissants. Évitez les actions brusques et ne changez pas de trajectoire brutalement pour rechercher une bande apparemment sèche. L'apparence seule ne permet pas de connaître l'adhérence disponible.

L'équipement de pluie doit permettre de bouger et de voir correctement. Si la visière s'embue ou si les mains sont engourdies, arrêtez-vous en sécurité pour résoudre le problème. Continuer en espérant que cela s'améliore consomme une marge déjà réduite.

Vent et chaleur

Anticipez les rafales, notamment à la sortie d'un abri ou près des véhicules volumineux. Si les conditions dépassent votre capacité de contrôle, interrompez la sortie. Par forte chaleur, prévoyez de l'eau et des pauses ; adaptez la ventilation sans renoncer aux protections. La fatigue peut apparaître avant que l'on reconnaisse clairement ses effets.

Entretenir ses compétences

La mécanique et les compétences évoluent ensemble. Un contrôle des pneus, des freins et de l'éclairage accompagne chaque période d'utilisation. Un stage encadré permet de retravailler les situations délicates dans un environnement adapté. La route ouverte n'est pas un terrain d'essai pour un freinage limite ou une manœuvre d'évitement nouvelle.

Soyez attentif à votre propre état : sommeil, alcool, médicaments et préoccupations peuvent altérer la disponibilité. Consultez les notices et un professionnel de santé lorsqu'un traitement peut affecter la conduite. Aucun itinéraire ne justifie de conduire alors que vous n'êtes pas en état de le faire.

✓ Les repères à retenir

☐ Allure adaptée à la visibilité et à l'adhérence.

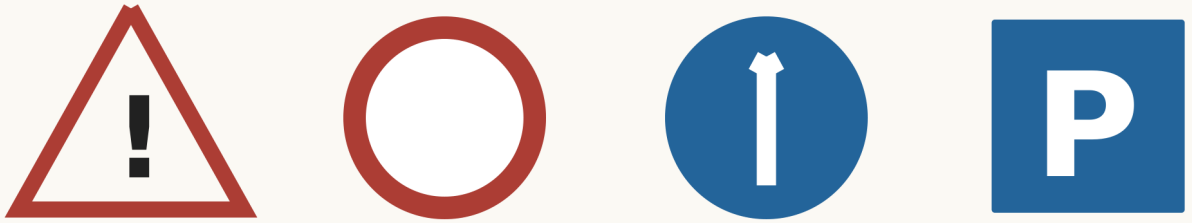
☐ Distances et possibilités de réaction préservées.

☐ Pause prévue dès que la disponibilité diminue.

11 ROULER

Lire les panneaux et la chaussée

Relier les signaux à la visibilité, au relief et au trafic.



Danger

Anticiper la situation

Interdiction

Identifier la restriction

Obligation

Suivre la prescription

Indication

Lire le service indiqué

Un panneau se lit dans son contexte

Symbole + panonceau éventuel + chaussée + visibilité.

Le pays et les indications complémentaires précisent son application.

Repères simplifiés : cette planche ne remplace pas le code de la route.

Repères graphiques simplifiés. Les dessins officiels et leurs indications complémentaires font foi.

Sur la route — Associer chaque signal à la visibilité, au relief et à l'état de la chaussée.

Au Luxembourg — Le dispositif historique de la N25 est décrit dans le texte et documenté dans les sources.

Anticiper plutôt que mémoriser une silhouette isolée

La signalisation doit être lue avec la situation, les panonceaux et les marquages. Pour un motard, l'annonce d'un virage, d'une chaussée glissante, de gravillons ou d'animaux mérite une adaptation suffisamment tôt. Une silhouette aperçue tardivement ne remplace pas l'observation du relief, de la visibilité et de l'état de la route.

Les passages piétons demandent une vigilance particulière, notamment en ville. La présence d'un panneau n'est pas le seul indice : regardez les trottoirs, les véhicules arrêtés et les endroits où une personne peut apparaître. N'interprétez jamais l'absence d'un signal comme l'absence de danger.

Restrictions et accès

Une interdiction concernant les motocyclettes doit être distinguée d'une restriction visant d'autres catégories. Ne résumez pas une règle à « un panneau rouge avec une moto barrée » : le dessin officiel et les indications complémentaires font foi. Les pistes cyclables et les espaces réservés ne deviennent pas accessibles à moto parce qu'ils offrent un passage commode.

Dans un autre pays, les zones environnementales peuvent imposer une démarche ou une restriction spécifique. Crit'Air est un dispositif français, pas une règle générale du Luxembourg. Consultez la source officielle du territoire et de la zone avant d'y entrer. De même, une obligation d'équipement hivernal exige une vérification locale : elle ne constitue pas une invitation à circuler à moto dans des conditions incompatibles avec l'adhérence.

Services et aménagements

Repérez les stations-service et les aires de repos avant que l'autonomie ou la fatigue ne deviennent urgentes. Un stationnement signalé pour motos doit être utilisé selon les règles affichées. Les dispositifs de détection aux feux et les aménagements réservés varient ; ne déduisez pas une priorité ou un droit de passage d'une description générale trouvée dans un guide.

Une annonce de contrôle de vitesse n'est pas un point où l'on commence seulement à respecter une limite. Les voies de détresse et les équipements de secours ont une fonction particulière ; ils ne servent pas de lieu de regroupement touristique.

Les marquages pour les motocyclistes au Luxembourg

L'Administration des ponts et chaussées a présenté en 2018 un marquage spécial sur la N25 destiné à encourager les motocyclistes à garder davantage de distance avec la ligne médiane dans certains virages. Ce dispositif historique rappelle l'importance de conserver une trajectoire à l'intérieur de sa voie ; il ne définit pas une trajectoire à suivre aveuglément.

Cet exemple historique ne prouve pas que tous les virages sont équipés aujourd'hui, ni que chaque marquage rencontré a le même sens. Gardez la trajectoire compatible avec votre visibilité, votre voie et les conditions réelles. Un aménagement de sécurité n'annule pas le risque d'un véhicule venant en face ou d'une surface glissante.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Panneaux lus avec leurs indications complémentaires.
- ☐ Restrictions du pays et du parcours vérifiées.
- ☐ Trajectoire adaptée à la chaussée réelle.

12 ROULER

Communiquer en groupe

Quelques messages compris valent mieux que de nombreux gestes.



À l'arrêt, chacun peut écouter, demander et confirmer.

Se comprendre avant de partir

Les gestes de motards ne forment pas un code universel garanti. Un bras levé peut annoncer un arrêt dans un groupe et demander l'attention dans un autre. Le briefing doit donc définir un petit vocabulaire commun et le faire démontrer. Les signaux ne remplacent ni les clignotants, ni les feux, ni les règles de circulation.

Ce guide retient les intentions suivantes : mise en route, ralentissement, changement d'allure, quinconce, obstacle, arrêt, carburant, pause, difficulté mécanique et séparation. Toutes doivent pouvoir être communiquées, mais leur expression doit rester simple et compatible avec le contrôle de la machine.

Choisir des gestes sans se mettre en difficulté

Le mouvement d'une main vers le bas peut être convenu pour ralentir ; pointer vers le réservoir peut demander un arrêt carburant. Un obstacle peut être signalé du côté concerné seulement si le pilote peut le faire sans perdre sa stabilité. Si le geste réclame de lâcher les deux mains, il n'a pas sa place en roulant. Le signe en T proposé pour une pause dans certains usages doit rester un geste à l'arrêt ou être remplacé par une consigne réalisable d'une seule main.

Ne demandez pas une accélération qui obligerait quelqu'un à dépasser sa marge ou une limitation. Le besoin réel est généralement de rétablir la cohésion ; il se traite en ralentissant la tête du groupe et en prévoyant un regroupement. Un arrêt urgent ne doit pas entraîner un freinage brutal en chaîne : chaque pilote reste responsable de l'espace qui le sépare du précédent.

Trois rôles complémentaires

L'ouvreur connaît le parcours et choisit un rythme compatible avec les participants. Le serre-file observe l'arrière et signale une séparation ou une difficulté, lorsqu'il peut le faire en sécurité. Les autres pilotes conservent leur place convenue et relaient seulement les messages compris, sans transformer le groupe en exercice permanent de gestuelle.

Un intercom facilite l'échange mais peut tomber en panne ou distraire. Réglez-le avant le départ, limitez les conversations aux informations utiles et gardez une procédure qui fonctionne sans électronique. N'improvisez pas un dépannage d'appareil en mouvement.

Une règle pour les messages ambigus

Si vous ne comprenez pas un signe, ne lancez pas une manœuvre irréversible pour lui obéir. Maintenez une conduite prévisible, gardez vos distances et attendez un endroit sûr pour clarifier. Le groupe doit savoir que cette prudence est attendue, pas considérée comme une faute.

Avant le départ, chacun doit connaître le prochain arrêt, le lieu de regroupement et la manière de joindre l'organisateur après immobilisation. Cette information protège mieux qu'un vocabulaire de dix gestes appris trop vite.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Quelques messages simples démontrés à l'arrêt.
- ☐ Prochain arrêt et regroupement connus.
- ☐ Procédure prévue sans intercom.

LES GESTES DU MOTARD

Communiquer en groupe

1 RALENTIR



Paume vers le sol, mouvement vers le bas.

2 S'ARRÊTER



Bras abaissé, paume vers l'arrière.

3 FILE INDIENNE



Un doigt levé.

4 QUINCONCE



Deux doigts levés. Jamais côte à côte.

5 DANGER À GAUCHE



Montrer l'obstacle avec la main gauche.

6 DANGER À DROITE



Montrer l'obstacle avec le pied droit.

7 CARBURANT



Désigner le réservoir.

8 CLIGNOTANT OUBLIÉ



Ouvrir et fermer la main.

9 PAUSE BOISSON



Pouce dirigé vers la bouche.

10 BESOIN D'UNE PAUSE



Poing fermé, petit mouvement vertical.

11 SUIVEZ-MOI



Bras levé, main ouverte.

12 PASSE DEVANT



Inviter un motard à prendre la tête.

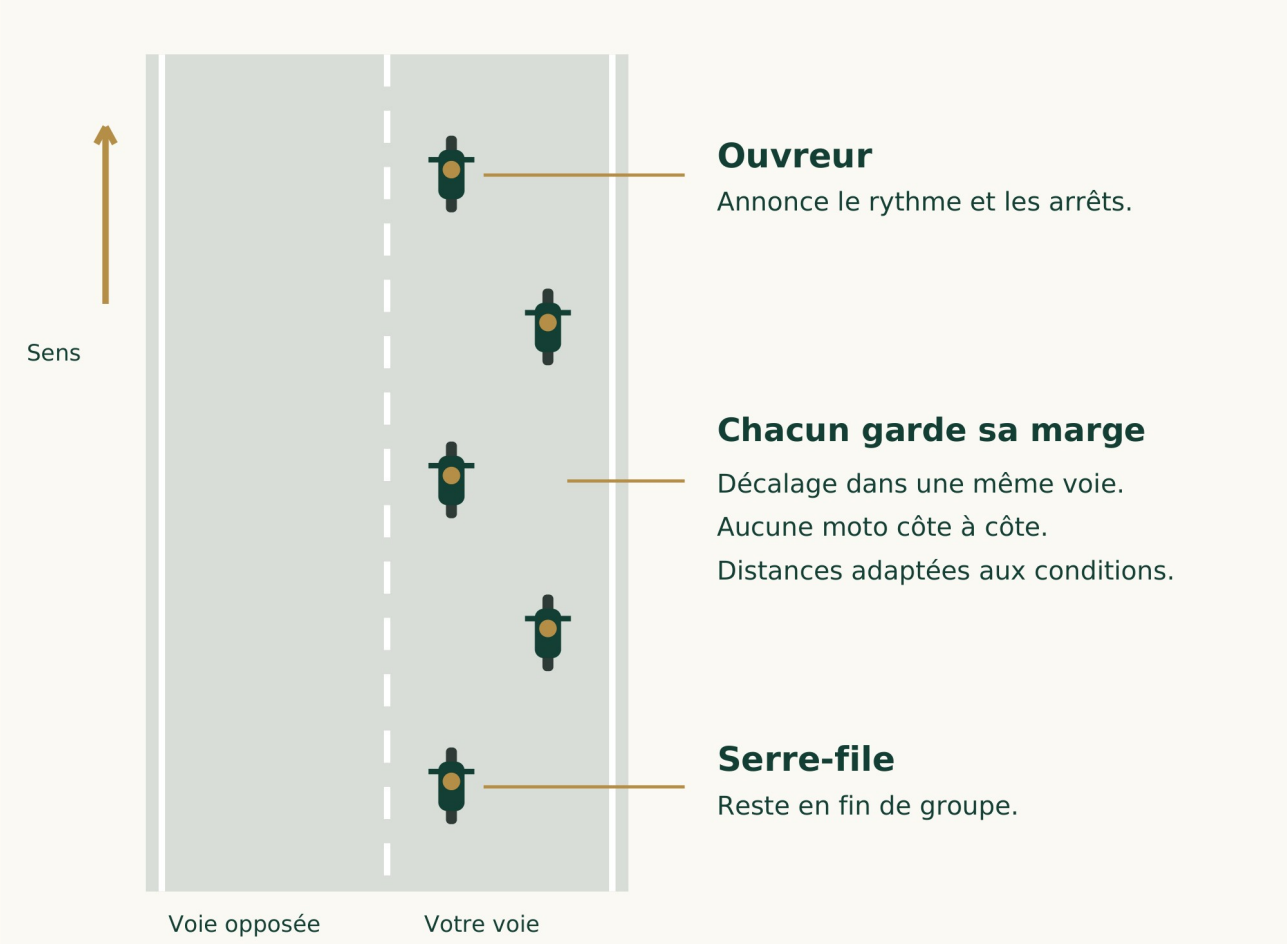
Gestes à convenir avant le départ.
Garder la maîtrise de sa moto et ne faire un signe que si les conditions le permettent.
Les clignotants restent indispensables.

Steve Cimolino • La Bible du motard — Repères : MSF, Guide to Group Riding.

13 ROULER

Rouler ensemble sur la route

Une organisation qui respecte le rythme de chacun.



Vue de dessus, hors échelle. Exemple sur une portion droite lorsque les conditions le permettent.

Dans les passages délicats — Abandonner la disposition décalée lorsque la largeur, les virages ou la visibilité l'exigent.

Pour chacun — Adapter ses distances et garder sa propre décision de conduite.

Préparer le groupe

Partagez le parcours et ses principaux arrêts, vérifiez l'autonomie des machines et prévoyez un point de repli. Faites un tour des participants : expérience récente, duo, bagages et contraintes personnelles peuvent justifier un rythme plus calme ou des pauses supplémentaires. L'équipement et les contrôles de la moto se font avant le départ collectif, pas au dernier moment sur la chaussée.

Désignez un ouvreur et un serre-file. Un groupe important peut être réparti en unités plus faciles à suivre. La place de chacun doit être comprise : une position stable permet de remarquer une absence. Dans le cadre des balades ordinaires décrites ici, aucun participant ne doit s'attribuer le pouvoir de bloquer la circulation. Les éventuels régimes particuliers d'encadrement à l'étranger doivent être vérifiés séparément.

Quinconce et espace disponible

Sur une portion suffisamment large, droite et dégagée, une disposition décalée peut améliorer la vision. Elle ne diminue jamais la distance nécessaire avec la moto qui précède. Dans les virages, les rétrécissements et les passages délicats, chacun doit retrouver sa trajectoire et son espace propres, sans rouler côte à côte ni couper la voie opposée.

L'ouvreur évite les variations d'allure qui se répercutent vers l'arrière. Un groupe s'allonge naturellement aux intersections et dans le trafic. La solution n'est pas de demander aux derniers de rattraper : on réduit le rythme ou on rejoint le point de regroupement prévu.

Dépasser et traverser une intersection

Chaque dépassement est une décision individuelle fondée sur la visibilité et la possibilité réelle de le terminer. Le passage du premier ne constitue pas une autorisation pour les suivants. Ne suivez pas une roue sans regarder au-delà. Si le groupe est coupé par un feu, les premiers attendent à l'endroit convenu, sans créer d'obstacle.

Conservez les clignotants et les contrôles habituels. Un changement de file ne devient pas sûr parce qu'un message a circulé dans l'intercom. Après la manœuvre, vérifiez que le signal a été arrêté pour éviter une intention trompeuse.

Arrêts et imprévus

Choisissez de préférence une aire ou un espace réellement séparé du trafic. Un bas-côté large peut rester exposé : largeur ne signifie pas protection. Laissez de la place aux autres véhicules et au départ des motos. Recomptez les participants avant de repartir ; assurez-vous que chacun a compris le prochain tronçon.

Sous la pluie ou dans une visibilité médiocre, augmentez les marges et réduisez l'allure. Sur route sinueuse, respectez la trajectoire de chacun. En ville, acceptez de perdre temporairement le contact visuel plutôt que d'accélérer pour rester groupé. Si quelqu'un souhaite s'arrêter ou quitter la sortie, organisez sa séparation à l'arrêt.

Le critère de réussite

Une bonne organisation libère l'attention pour la circulation. Si le groupe devient une pression permanente, simplifiez : moins de motos ensemble, étapes plus courtes, pauses plus fréquentes. La convivialité doit survivre à la décision de rouler plus lentement.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Ouvreur, serre-file et rythme convenus.
- ☐ Aucun rattrapage imposé aux derniers.
- ☐ Arrêts et séparation organisés en sécurité.

14 ROULER

Faire face aux imprévus

Protéger les personnes, alerter et organiser la suite.



Une panne : se mettre à l'abri, puis organiser l'assistance.

D'abord éviter un second accident

Une panne ou une chute interrompt le programme : la priorité devient la sécurité des personnes. Immobilisez-vous à un endroit protégé si la situation le permet, rendez-vous visible et éloignez-vous des voies de circulation. Sur autoroute, mettez-vous à l'abri derrière une glissière lorsqu'elle est accessible sans danger. Ne restez pas à côté de la moto pour surveiller les bagages et ne tentez pas de réparation dans une zone exposée.

Alerter avec des informations utiles

En présence de blessés ou d'un danger immédiat, appelez le 112. Au Luxembourg, le 113 permet de joindre la police. Donnez votre position, le sens de circulation, un repère visible et la nature de l'événement. Répondez aux questions et restez en ligne jusqu'à ce que l'opérateur vous indique de raccrocher. Les consignes du service d'urgence priment sur un résumé imprimé.

Évitez de déplacer une personne blessée, sauf nécessité absolue liée à un danger immédiat. Pour les gestes de secours, suivez l'opérateur et agissez selon votre formation. Ce guide ne décrit pas de technique de retrait du casque ou de prise en charge médicale : ces gestes s'apprennent en formation pratique. Une formation aux premiers secours constitue un complément utile à la formation de conduite.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 14

En cas de panne sans blessé

Depuis un emplacement sûr, contactez l'assistance prévue par votre contrat. Préparez l'immatriculation, le modèle, votre numéro de dossier ou d'adhésion et une description simple du problème. Précisez si la moto est chargée et si un passager vous accompagne. Demandez où la moto sera emmenée et comment les personnes pourront poursuivre leur trajet. Une proposition de dépannage doit être comprise avant d'être acceptée.

Après un accrochage

Une fois les personnes protégées, relevez les informations utiles et décrivez les faits avec précision. Prenez des photographies seulement si vous pouvez le faire sans vous exposer. Le constat et les échanges de coordonnées se préparent dans un endroit sûr. N'utilisez pas ce moment pour débattre au bord de la chaussée. Informez ensuite l'assureur selon les modalités et délais de votre contrat.

Décider si le voyage peut continuer

Une moto qui redémarre n'est pas nécessairement apte à repartir. Après une chute, un doute sur les freins, les pneus, la direction, une fuite ou une pièce desserrée impose un contrôle avant circulation. Le pilote peut aussi être trop secoué pour reprendre. Le groupe organise alors l'attente, l'assistance ou le retour ; il ne transforme pas l'imprévu en épreuve de courage.

À préparer : gardez hors ligne votre numéro d'assistance, les références utiles et un contact à prévenir. La fiche d'urgence rassemble ces informations sans les publier.

✓ Les repères à retenir

☐ Personnes mises à l'abri avant les démarches.

☐ Secours ou assistance contactés selon la situation.

☐ Reprise du trajet décidée après contrôle.

15 VOYAGER

Trouver l’inspiration pour ses balades

Transformer une envie de destination en parcours vérifié.



Une invitation à explorer ; ce paysage est une évocation.

Une ressource ne devient pas automatiquement un itinéraire

Un guide ancien peut donner une excellente idée de destination tout en contenant une route modifiée, un restaurant fermé ou un passage désormais interdit. Séparez l’inspiration, qui peut traverser les années, des informations pratiques qui exigent une vérification récente. Les temps de route doivent laisser place aux pauses, à la météo et à la découverte.

Livres et collections

La sélection initiale évoque « 85 Virées à Moto », édition France 2010 chez Michelin, ainsi que les Guides Verts. Ces références invitent à relier les routes à des paysages et à des visites. Une édition ancienne ne garantit ni la disponibilité actuelle d’un road-book téléchargeable ni l’actualité des adresses.

« Les 100 Plus Beaux Détours de France » et « Les Plus Beaux Villages de France » permettent de repérer des étapes patrimoniales. Consultez les sites officiels des réseaux et les offices de tourisme pour les accès, le stationnement et les périodes d’ouverture. La sélection d’un village ne signifie pas que toutes ses rues se prêtent à la circulation ou au stationnement de plusieurs motos.

Pour l'hébergement, les réseaux hôteliers comme Logis et les offices de tourisme peuvent servir de point de départ. Demandez directement ce qui compte pour votre groupe : parking, horaires d'arrivée, repas, annulation et capacité réelle. Une présentation séduisante ne remplace pas ces réponses.

« La France des Routes Tranquilles », publiée par Sélection du Reader's Digest en 1977, conserve un intérêt d'inspiration ; ses cartes ne doivent pas servir seules à naviguer. Les hors-séries de Moto Magazine consacrés aux routes peuvent également donner des idées, sous réserve de vérifier l'édition et la disponibilité des fichiers associés.

Ressources numériques

Le portail touristique germany.travel constitue un point d'entrée pour découvrir l'Allemagne. Une ancienne page sur une route thématique peut avoir changé d'adresse : repartez du portail officiel et recoupez avec les offices locaux. Touren-Fahrer et Moto Trip sont d'autres références mentionnées pour les récits, parcours et partages communautaires.

Une trace proposée par un autre motard mérite une lecture complète avant importation. Regardez la date, le type de véhicule, les portions non revêtues et les points de ravitaillement. Un trajet disponible au téléchargement n'est pas une autorisation d'emprunter tous les chemins qu'il traverse.

Construire sa propre bibliothèque

Gardez pour chaque parcours son nom, sa source, sa date de vérification, sa distance indicative et les pays traversés. Ajoutez vos observations après la sortie, sans publier de coordonnées privées ni de photographies de personnes sans autorisation. Le partage le plus utile explique aussi les limites : passage délicat, arrêt supprimé, fichier recalculé ou météo qui a modifié le programme.

✓ Les repères à retenir

☐ Date et origine du parcours identifiées.

☐ Accès et arrêts revérifiés.

☐ Programme adapté au groupe et aux conditions.

16 VOYAGER

Préparer et transférer un itinéraire

Conserver le trajet voulu jusque sur l'appareil de navigation.

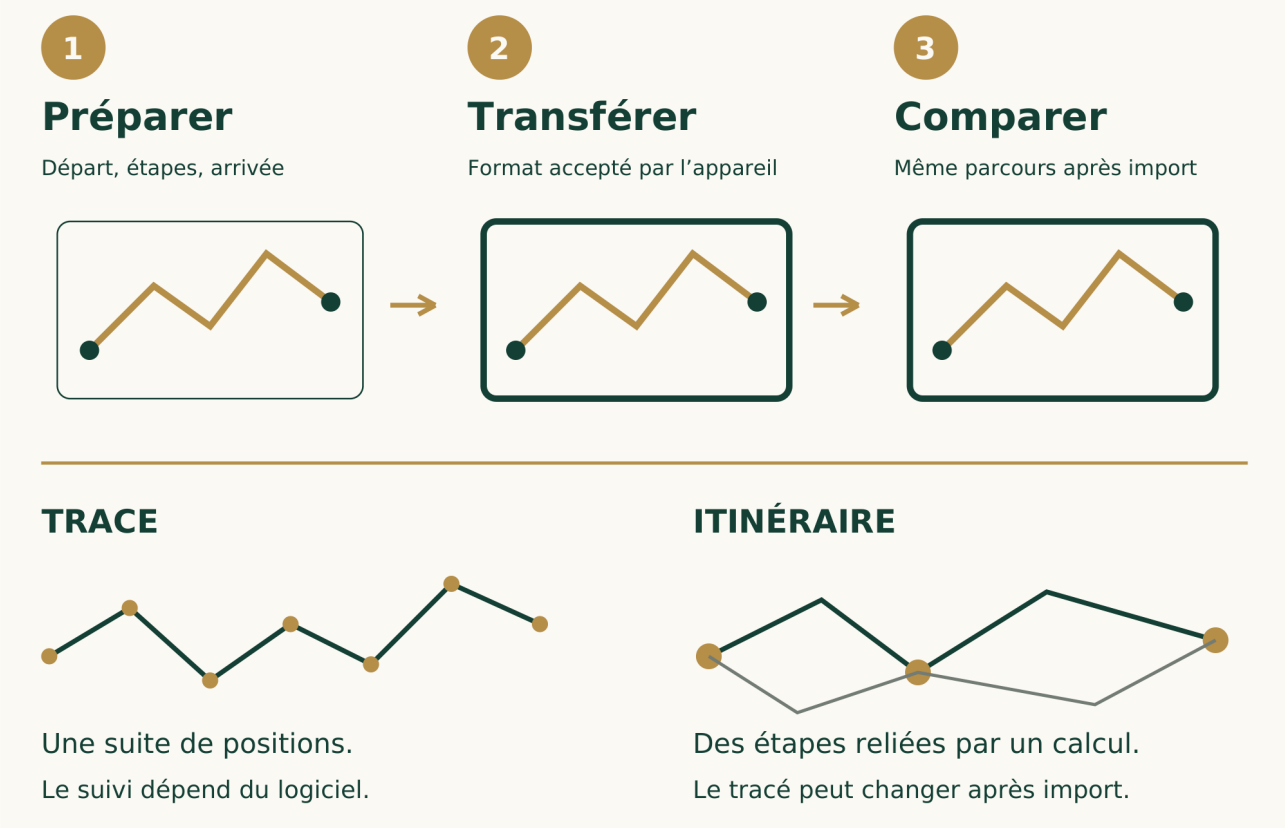


Schéma indépendant d'une marque de GPS. Tracés fictifs.

Après importation — Comparer les étapes, le sens et les routes empruntées, puis tester à l'arrêt.

En secours — Prévoir une copie hors ligne et connaître les points de regroupement.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 16

D’abord le voyage puis l’outil

Fixez départ, arrivée, autonomie, pauses et étapes indispensables avant de choisir un logiciel. Un mode « routes sinueuses » peut produire un parcours séduisant mais trop long, difficile ou inadapté au groupe. Relisez le résultat segment par segment et prévoyez une solution plus courte. Le GPS sert la décision du pilote ; il ne la remplace pas.

Les plateformes citées

RouteYou, Kurviger, MyRoute-app et Calimoto figurent dans la sélection initiale. Elles proposent, selon leurs versions et offres, des fonctions de préparation, partage ou navigation. Rever et Scenic sont aussi mentionnés pour les usages mobiles et les traces. Vérifiez directement les formats, cartes, abonnements et systèmes compatibles avant de construire tout un voyage autour d’une fonctionnalité.

Une carte différente, un réglage d’évitement ou une mise à jour peut modifier le parcours calculé. Conservez une version de référence clairement nommée et partagez les arrêts essentiels hors application.

Trace et itinéraire

Une trace décrit une succession de positions ; un itinéraire peut contenir des points entre lesquels l’appareil recalcule le trajet. Les deux ne réagissent donc pas nécessairement de la même façon à l’importation. Comparez le parcours affiché sur l’appareil à celui que vous avez préparé, notamment aux frontières, aux passages sensibles et autour des étapes obligatoires.

GPX est largement utilisé, mais deux appareils peuvent interpréter différemment les données d’un même fichier. ITN est associé aux itinéraires TomTom compatibles ; KML appartient à l’écosystème Google Earth et à certains outils de conversion. BaseCamp accepte notamment GPX et GDB. Choisissez le format indiqué par la documentation de votre appareil, puis contrôlez le résultat.

LE PLAISIR DE LA MOTO / 16

Garmin et TomTom

BaseCamp reste une référence de la rubrique pour préparer et importer des données Garmin. La compatibilité doit être contrôlée pour le modèle exact, et non étendue à tous les zūmo sans distinction. Consultez la documentation de l’appareil pour le transfert et le type de données accepté.

Chez TomTom, l’application mobile MyDrive a été retirée des magasins d’applications en janvier 2025. TomTom renvoie vers son planificateur web Plan.TomTom.com. Il faut donc éviter une procédure qui demanderait aujourd’hui de télécharger cette ancienne application mobile. Les fonctions disponibles et la synchronisation dépendent du produit concerné.

Une méthode de transfert fiable

Enregistrez le parcours validé, exportez un format accepté, puis utilisez la connexion ou le service officiellement prévu pour votre appareil. USB, connexion sans fil et synchronisation cloud ne sont pas interchangeables sur tous les modèles. Après importation, ouvrez le trajet sur le GPS, contrôlez les étapes et vérifiez le résultat d’un éventuel recalcul.

Testez la navigation avant le voyage. Préparez données hors réseau, alimentation, fixation et solution de secours. En roulant, arrêtez-vous avant de corriger un fichier ou de résoudre une incohérence. Si l’écran vous invite à une manœuvre interdite ou dangereuse, suivez la route et la signalisation, pas l’écran.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Format compatible avec l’appareil choisi.
- ☐ Étapes comparées après importation.
- ☐ Navigation testée et secours hors ligne prévu.

17 VOYAGER

Organiser un voyage sur plusieurs jours

Prévoir des étapes réalistes et une solution de repli.



Prévoir l'essentiel et garder une place pour l'imprévu.

Construire une journée qui laisse de la place

Un voyage agréable ne consiste pas à remplir toutes les heures disponibles. Choisissez une étape principale, quelques arrêts et une solution plus courte. Le temps affiché par le GPS n'inclut pas tout : préparation, carburant, repas, visites, recherche de stationnement ou imprévus. Pour un groupe, chaque arrêt prend davantage de temps qu'en solo. Réservez une marge qui reste réellement libre.

Vérifier chaque pays séparément

Pour chaque territoire traversé, vérifiez la validité du permis, les documents requis, les obligations d'équipement et les restrictions de circulation. Ajoutez les péages, vignettes ou zones particulières lorsqu'ils concernent votre parcours. Ne transposez pas une règle française au Luxembourg, ni une tolérance observée à l'étranger à votre prochaine destination. Conservez les liens officiels et la date de vérification dans votre dossier.

Relisez les garanties d'assurance et d'assistance avec les questions concrètes de votre voyage : personnes couvertes, pays, véhicule, remorquage, hébergement éventuel et retour. Demandez une confirmation si une clause reste ambiguë. Cette préparation ne suppose pas qu'un service soit automatiquement inclus ; elle sert à savoir qui appeler et à quoi s'attendre.

Penser à l’arrivée avant de réserver

Demandez à l’hébergement où les motos pourront stationner, à quelle heure vous pouvez arriver et comment accéder au bâtiment si la réception ferme. Vérifiez les conditions d’annulation et les possibilités de repas. Une arrivée tardive après une journée exigeante peut rendre un bel hébergement peu pratique. Pour plusieurs motos, faites préciser la capacité réelle du parking.

Prévoir le carburant ou la recharge

Planifiez les ravitaillements d’après la moto la plus contraignante et les conditions du parcours. En moto électrique, vérifiez connecteur, puissance acceptée par la machine, accès aux bornes et moyens de paiement. L’autonomie affichée dépend de l’usage ; prévoyez un autre point d’arrêt si le premier est indisponible. Un réseau de recharge présenté sur une carte ne garantit pas l’accès effectif à chaque borne.

Garder un voyage simple à partager

Donnez aux participants une version datée du parcours, les étapes essentielles et les coordonnées des hébergements. Conservez une copie hors ligne, distincte du seul téléphone utilisé pour naviguer. Si vous voyagez seul, convenez avec un proche d’un mode de nouvelles raisonnable. Évitez de diffuser publiquement vos documents, vos coordonnées privées ou vos absences.

Enfin, préservez les lieux traversés : allure calme dans les villages, stationnement autorisé, bruit limité et respect des riverains. Une pause donne aussi l’occasion de rencontrer un territoire. Le voyage ne se résume pas aux kilomètres entre deux hébergements.

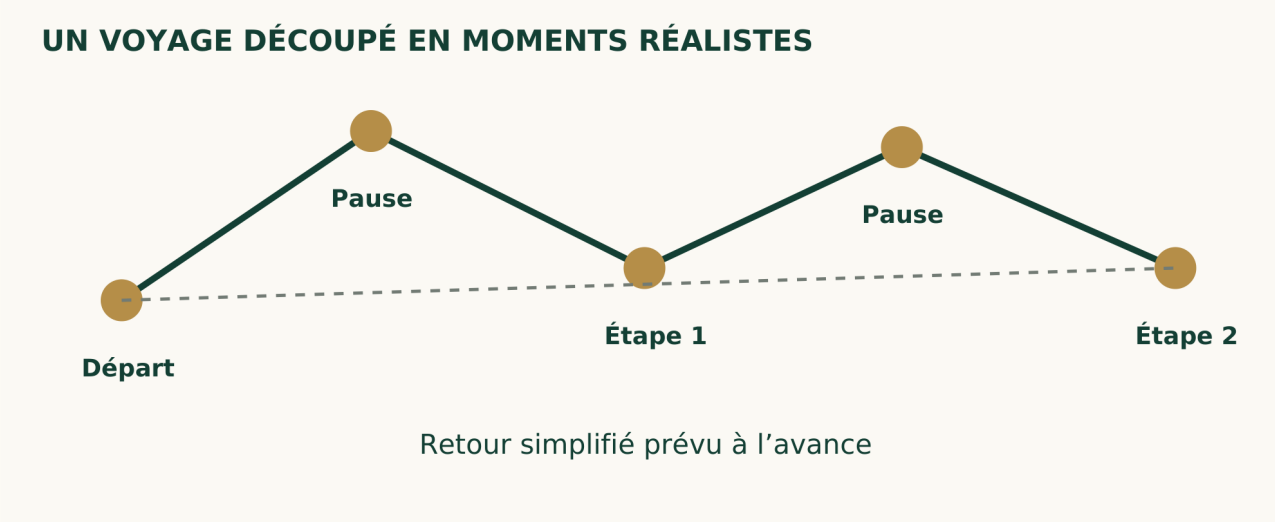
Mise en pratique : préparez pour une même journée un parcours principal et un retour simplifié. Les deux doivent conduire à un point d’arrivée connu de tous.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Règles et documents vérifiés pour chaque pays.
- ☐ Étapes réalistes et hébergements confirmés.
- ☐ Parcours raccourci et retour possibles.

REPÈRES VISUELS / 17

Donner du rythme au voyage



Exemple d'organisation, sans destination ni distance imposée.

Une étape réaliste — Laisser de la place pour la circulation, les pauses et les visites.

Une arrivée préparée — Confirmer l'hébergement et le stationnement avant la journée de route.

Une solution courte — Prévoir un retour plus simple si la météo ou la fatigue modifie le programme.

18 VOYAGER

L’ACL et la Maison du Motard

Découvrir les activités et identifier le service utile.



Évocation de la convivialité motarde ; ni lieu ni événement ACL représenté.

Un point d’entrée au Luxembourg

L’Automobile Club du Luxembourg propose des activités et des services liés à la mobilité. Dans l’univers moto, sa Maison du Motard rassemble des clubs et des passionnés autour de sorties, voyages, formations et échanges. L’ACL met en avant des valeurs de respect, de tolérance et de responsabilité ; cette dimension collective complète l’apprentissage individuel.

Le programme officiel permet de rechercher des balades au Luxembourg et dans les régions voisines. Les parcours accompagnés, les rencontres et les formations offrent des occasions de découvrir un territoire ou de revoir ses habitudes. Les dates, lieux et conditions d’inscription doivent être consultés pour chaque activité, sans supposer qu’un programme ancien se répète à l’identique.

Distinguer activité et assistance

Une sortie organisée, une adhésion et un contrat d’assistance sont des choses différentes. Avant un voyage, vérifiez ce que prévoit réellement votre formule : territoire, véhicule, bénéficiaires, dépannage, remorquage, rapatriement et exclusions éventuelles. L’existence d’un service ne signifie pas que chaque intervention est incluse pour chaque personne.

Pour un besoin concret, demandez à l'ACL quel service est proposé et sous quelles conditions. Vérifiez les bénéficiaires, les limites et les démarches avant le départ. Conservez les coordonnées utiles avec les références de votre adhésion ou de votre contrat.

Préparer une demande d'aide

Conservez les coordonnées utiles dans votre téléphone et sur un support accessible. En cas d'immobilisation, commencez par vous mettre à l'abri autant que possible. Lorsque vous appelez, indiquez le lieu précis, le sens de circulation, le type de moto et la nature apparente du problème. Ne démontez pas un élément dangereux pour pouvoir fournir un diagnostic plus détaillé.

En présence de blessés ou d'un danger immédiat, l'urgence relève des secours ; le 112 est le numéro européen d'urgence. L'assistance routière ne remplace pas les services d'urgence. Suivez les instructions de l'opérateur et ne vous exposez pas pour récupérer une photo ou une pièce.

Participer utilement

Pour une formation, choisissez un contenu adapté à votre expérience et à votre objectif. Pour une balade, lisez le niveau annoncé, la distance, les conditions de participation et l'équipement demandé. Signalez vos besoins au bon interlocuteur avant le départ plutôt que de laisser le groupe les découvrir en route.

Les activités ont chacune leur lieu de rendez-vous ; certaines partent du siège de l'ACL à Bertrange. Consultez la fiche de l'activité choisie et vérifiez l'horaire, l'adresse et les conditions de participation.

✓ Les repères à retenir

☐ Activité, lieu et conditions d'inscription vérifiés.

☐ Garanties d'assistance relues séparément.

☐ Coordonnées utiles conservées.

19 DÉCOUVRIR

Suivre l’actualité moto

Croiser les sources et distinguer essai, publicité et expérience.



Lire, comparer et prendre des notes avant de décider.

Croiser les regards

Un essai, une fiche constructeur, un reportage et une vidéo ne répondent pas à la même question. Le constructeur décrit son produit ; un journaliste rapporte un essai dans un contexte donné ; un utilisateur partage une expérience particulière. Comparez plusieurs sources et recherchez les dates, la version du modèle et les conditions de l’essai.

Les qualificatifs « meilleur », « incontournable » ou « référence » ne constituent pas une méthode de comparaison. Une publication peut être utile sans devenir une autorité sur la réglementation ou la réparation de votre moto. Pour ces sujets, revenez aux textes officiels et au manuel du fabricant.

Quelques sources complémentaires

Moto-Station, Moto-Net et Le Repaire des Motards offrent des points d’entrée francophones. Visordown et MCN, Motorcycle News, sont des références anglophones de la sélection. On peut y chercher essais, comparatifs, actualités, dossiers et compétition, en distinguant toujours information rédactionnelle, publicité et contribution de forum.

Une fiche technique doit correspondre au millésime et au marché du véhicule. Un modèle portant le même nom peut avoir évolué. Pour un rappel de sécurité ou une procédure d'atelier, vérifiez ensuite la communication officielle du constructeur et, si nécessaire, l'identification du véhicule.

Papier et vidéo

Moto Journal, Moto Revue, BIKE et Motorrad permettent de prolonger la lecture sur papier ou dans leurs éditions numériques. Vérifiez la date de parution et distinguez un dossier de fond d'une actualité. Une ancienne comparaison reste intéressante pour l'histoire d'un modèle, mais elle ne décrit pas nécessairement son offre actuelle.

Pour la vidéo, la sélection citait High Side, MotorLive TV, Biker TV, 100% Bitume et FortNine. Les noms de chaînes doivent être vérifiés sur leurs pages officielles afin d'éviter les homonymes. Un montage spectaculaire ne montre pas nécessairement les conditions de tournage, l'encadrement ou les tentatives non retenues.

Lire un essai avec méthode

Demandez-vous qui parle, avec quelle moto et dans quelles conditions. Le véhicule était-il prêté ? Des accessoires ont-ils été ajoutés ? Le roulage a-t-il eu lieu sur route ouverte ou sur circuit ? Un pilote très expérimenté peut apprécier un comportement qui ne convient pas à votre usage.

Pour un équipement, cherchez la référence exacte, les essais documentés et les conditions d'utilisation. Une impression de confort ne suffit pas à établir un niveau de protection. Pour un itinéraire, vérifiez si le récit décrit un voyage récent ou un souvenir ancien.

Éviter la surconsommation d'information

Conservez quelques sources complémentaires plutôt qu'un flux continu de recommandations. Notez ce qui mérite une vérification ou un essai personnel. L'objectif est de mieux décider, pas de changer de moto ou d'équipement à chaque nouveauté. Une actualité intéressante peut rester une simple information, sans achat ni changement de pratique.

✓ Les repères à retenir

☐ Date, auteur et conditions de l'essai identifiés.

☐ Publicité et information distinguées.

☐ Points techniques recoupés avec les sources officielles.

20 DÉCOUVRIR

Dix motos pour explorer l’histoire

Comprendre les machines qui ont marqué plusieurs générations.



Évocation artistique d’une moto ancienne ; galerie illustrée en fin de chapitre.

Une sélection culturelle

Les dix modèles retenus par le site sont des portes d’entrée dans l’histoire, non un classement objectif de toutes les motos produites. Leur intérêt vient de choix techniques, d’usages et d’images qui ont marqué des générations. Les versions modernes ne doivent pas être confondues avec les machines d’origine portant parfois un nom voisin.

Des repères de 1922 à 1988

Indian Chief est associée à une longue tradition américaine remontant à 1922. Triumph Bonneville T120, apparue en 1959, incarne une autre histoire, britannique, prolongée par des modèles contemporains d’inspiration rétro. Les récits de célébrités demandent une identification précise de la moto concernée : un nom de pilote ou d’acteur ne suffit pas à authentifier une version.

Harley-Davidson Electra Glide, en 1965, marque notamment l’arrivée du démarrage électrique dans cette lignée. Elle n’est pas la première Harley équipée du Panhead : cette famille de moteurs remonte à 1948. Son imaginaire reste lié au voyage et aux grandes routières américaines.

Honda CB750, lancée en 1969, est un jalon majeur dans la diffusion de la grosse moto japonaise à quatre cylindres. BMW R 80 G/S, présentée en 1980, associe les univers de la route et du terrain ; les lettres G/S renvoient à Gelände et Straße. Il serait excessif d'en faire la première moto de toute l'histoire capable de sortir du bitume.

Honda Africa Twin, apparue en 1988, prolonge l'imaginaire des rallyes et du voyage. L'histoire d'un modèle et celle de ses machines de compétition parentes sont liées sans être identiques : une moto de série n'est pas simplement la machine de course avec un éclairage.

Des sportives de 1994 à 2004

Ducati 916, présentée en 1994, reste associée au dessin de Massimo Tamburini et à l'univers Superbike. Yamaha YZF-R1, en 1998, est un autre repère de la sportive moderne. Suzuki Hayabusa, en 1999, a marqué les esprits par son positionnement de très haute performance. Kawasaki Ninja ZX-10R, en 2004, complète la sélection avec une autre génération de sportive.

Les chiffres de vitesse maximale et les superlatifs historiques demandent une méthode de mesure, un millésime et une source. Ils ne sont pas nécessaires pour comprendre l'intérêt culturel de ces machines et ne doivent pas devenir une invitation à rechercher ces performances sur route.

Regarder une ancienne autrement

Pour découvrir une moto de collection, intéressez-vous à sa documentation, à son authenticité et à son entretien. Les pneus, les freins et les commandes peuvent demander une adaptation importante par rapport à une machine récente. Une restauration brillante ne garantit ni conformité ni aptitude à un long voyage.

Les musées, archives et historiques officiels des constructeurs permettent de prolonger cette exploration. Lire l'histoire d'un modèle enrichit le regard ; essayer ou acheter une ancienne nécessite ensuite une évaluation technique distincte. La légende ne remplace jamais le contrôle de la machine réelle.

✓ Les repères à retenir

- ☐ Version historique distinguée du modèle actuel.
- ☐ Archives et documentation consultées.
- ☐ État réel contrôlé avant tout achat ou essai.

GALERIE ILLUSTRÉE / 20

Dix regards sur l’histoire



Indian Chief

Lignée née en 1922 ; évocation des années 1940.



Triumph Bonneville T120

1959 • Le caractère du bicylindre britannique.

Interprétations artistiques générées par IA, non photographies d’archives. Les détails ne permettent pas d’authentifier un millésime.

GALERIE ILLUSTRÉE / 20

Dix regards sur l’histoire



Harley-Davidson Electra Glide

1965 • Le grand tourisme américain.



Honda CB750 Four

1969 • Un jalon du quatre-cylindres japonais.

Interprétations artistiques générées par IA, non photographies d’archives. Les détails ne permettent pas d’authentifier un millésime.

GALERIE ILLUSTRÉE / 20

Dix regards sur l’histoire



BMW R 80 G/S

1980 • La rencontre de la route et du terrain.



Honda Africa Twin

1988 • L’imaginaire des rallyes et du voyage.

Interprétations artistiques générées par IA, non photographies d’archives. Les détails ne permettent pas d’authentifier un millésime.

GALERIE ILLUSTRÉE / 20

Dix regards sur l’histoire



Ducati 916

1994 • Une silhouette marquante du Superbike.



Yamaha YZF-R1

1998 • Une nouvelle génération de sportive.

Interprétations artistiques générées par IA, non photographies d’archives. Les détails ne permettent pas d’authentifier un millésime.

GALERIE ILLUSTRÉE / 20

Dix regards sur l’histoire



Suzuki Hayabusa

1999 • Une silhouette aérodynamique singulière.



Kawasaki Ninja ZX-10R

2004 • Un autre repère de la sportive moderne.

Interprétations artistiques générées par IA, non photographies d’archives. Les détails ne permettent pas d’authentifier un millésime.

FICHES PRATIQUES / 01

Comparer deux motos

Consignez uniquement ce qui a été observé ou documenté. Marquez « à vérifier » lorsque l'information manque. Faites chiffrer les interventions avant de comparer le coût total.

Date.....

Usage principal et critères indispensables.....

Critère	Moto A	Moto B
Modèle et millésime		
Prix et kilométrage		
Compatibilité avec le permis		
Position et manœuvres à l'arrêt		
Historique et factures		
État à faire contrôler		
Révision et pneus à prévoir		
Atelier et pièces disponibles		
Équipement et accessoires inclus		
Coût total estimé		

Questions à poser.....

Décision et raison principale.....

FICHES PRATIQUES / 02

Le contrôle avant départ

Date et kilométrage.....

Moto et charge prévue.....

La machine

☐ Pneus examinés et pression contrôlée selon le manuel et la charge.

☐ Freins, commandes, éclairage et clignotants contrôlés.

☐ Niveaux et transmission vérifiés selon les procédures du modèle.

☐ Absence de fuite ou d’anomalie nouvelle.

☐ Bagages fixés, sangles retenues, charge et supports compatibles.

Le pilote et le parcours

☐ Équipement complet essayé, casque fermé, visibilité satisfaisante.

☐ État personnel compatible avec la conduite.

☐ Météo, parcours, ravitaillement et solution de repli vérifiés.

☐ Documents valides, gilet et coordonnées utiles accessibles.

☐ Navigation et communication réglées avant le départ.

Une anomalie à résoudre

Observation.....

Action avant de partir.....

Un doute sur un organe de sécurité appelle un contrôle, pas un essai en circulation.

FICHES PRATIQUES / 03

Le briefing du groupe

À compléter avant le rassemblement, puis à expliquer lorsque tous les participants peuvent écouter. Les numéros personnels se partagent uniquement avec les personnes concernées.

Date et destination.....

Ouvreur et serre-file.....

Nombre de motos et de personnes.....

Prochain arrêt et lieu de regroupement.....

Autonomie la plus contraignante.....

Parcours principal et possibilité de raccourcir.....

Les points à annoncer

☐ Chacun garde ses distances, son rythme et sa décision de dépasser.

☐ Le groupe accepte d'être séparé par les feux ou le trafic.

☐ Aucun rattrapage imposé et aucun carrefour bloqué.

☐ Les signes et la procédure sans intercom sont démontrés.

☐ La demande de pause et le départ individuel sont expliqués.

Procédure si une moto manque.....

Contact à utiliser une fois à l'arrêt.....

FICHES PRATIQUES / 04

Préparer un voyage

Dates et destination.....

Participants et pays traversés.....

Sujet	Vérification et référence	Fait
Permis et restrictions		☐
Documents du véhicule		☐
Assurance et assistance		☐
Équipements exigés		☐
Accès et restrictions locales		☐
Hébergements et stationnement		☐
Carburant ou recharge		☐
Fichiers GPS et copie hors ligne		☐

Programme indicatif

Jour	Départ et arrivée	Arrêts essentiels	Solution courte
1			
2			
3			

Marge prévue pour les imprévus.....

Point restant à vérifier et date de vérification.....

FICHES PRATIQUES / 05

Le carnet d’entretien

Recopiez les intervalles et spécifications du manuel de votre modèle. Les colonnes ci-dessous ne constituent pas un programme universel. Conservez les factures avec ce suivi.

Moto et millésime.....

Référence du manuel.....

Atelier et coordonnées.....

Date	Kilométrage	Opération ou observation	Prochaine échéance

Anomalie à signaler au prochain contrôle.....

Intervention à prévoir avant de circuler.....

FICHES PRATIQUES / 06

La fiche utile en cas d’urgence

Gardez cette fiche à un endroit accessible et connu de votre compagnon de route. Elle contient des informations personnelles : ne la diffusez pas publiquement.

Appels utiles

112 — secours en cas d’urgence, notamment pour les blessés.
113 — police au Luxembourg.
En dehors du Luxembourg, vérifiez les coordonnées locales utiles avant le départ.

Nom.....

Contact à prévenir et téléphone.....

Assistance et téléphone.....

Référence du contrat ou de l’adhésion.....

Moto et immatriculation.....

Lieu où sont conservés les documents utiles.....

Pour décrire la situation à l’opérateur

Lieu précis et sens de circulation.....

Repère visible ou position.....

Nature de l’événement et dangers présents.....

Nombre de personnes concernées.....

Protégez-vous avant d’appeler. Répondez aux questions, suivez les consignes et restez en ligne jusqu’à autorisation de raccrocher.

FICHES PRATIQUES / 07

Le carnet de route

Date et parcours.....

Distance parcourue.....

Compagnons de route.....

Météo et conditions rencontrées.....

Les étapes à retenir

Lieu	Ce que j’ai apprécié	À savoir pour une prochaine fois

Au retour

Une observation sur la moto.....

Une amélioration pour le prochain départ.....

Un souvenir de la journée.....

Avant de partager une adresse, une trace ou une photographie, vérifiez son actualité et respectez les personnes concernées. Un retour d’expérience utile explique aussi ce qui a changé par rapport au programme.

REPÈRES

Lexique du motard

ABS — Système antiblocage des roues au freinage. Son comportement et ses limites dépendent du modèle ; il ne supprime pas les contraintes d'adhérence.

Adhérence — Capacité de contact entre le pneu et la chaussée. Elle varie avec les pneus, le revêtement et les conditions.

Angle mort — Zone qui échappe au champ de vision direct ou aux rétroviseurs d'un conducteur.

Charge utile — Charge admissible définie par le constructeur. Vérifier ce qu'elle inclut et les limites des accessoires.

Couple moteur — Grandeur liée à l'effort de rotation du moteur ; elle ne résume pas à elle seule les sensations ou la facilité de conduite.

GPX — Format de données géographiques pouvant contenir des points, des itinéraires et des traces.

Homologation — Reconnaissance de conformité à des exigences définies. Elle doit concerner le produit et l'usage exacts.

Intercom — Dispositif de communication entre personnes ou appareils. Il peut distraire et ne remplace pas un briefing.

Itinéraire — Parcours qui peut être recalculé par un logiciel entre des points ; vérifier le résultat après importation.

Ouvreur — Participant qui guide la tête d'un groupe selon le parcours et le rythme convenus.

Précharge — Réglage initial d'un ressort de suspension selon la conception du véhicule. Ce réglage n'augmente pas la charge maximale autorisée.

Quinconce — Disposition décalée de motos dans une même voie, seulement lorsque les conditions le permettent, sans réduire les distances.

Serre-file — Participant placé en fin de groupe pour suivre sa cohésion et signaler une difficulté en sécurité.

Trace — Suite de positions décrivant un parcours. Son affichage et son suivi dépendent de l'outil utilisé.

Transmission — Ensemble transmettant le mouvement à la roue motrice, notamment par chaîne, courroie ou arbre selon la moto.

DOCUMENTATION

Sources et prolongements

Les références ci-dessous prolongent le manuscrit et la révision. Les repères sur les permis, la prévention, les urgences, la Maison du Motard et le retrait de MyDrive mobile ont été revérifiés le 27 octobre 2026. Les archives historiques et les notices sont des pistes documentaires : consultez la version correspondant au modèle et à la date de votre besoin.

Pour chaque lien, le titre est cliquable dans les versions numériques. Les adresses courtes imprimées permettent de retrouver les organismes et les archives depuis leur moteur de recherche. Les textes officiels et les notices du produit exact priment sur ce guide.

Permis et prévention

Guichet.lu — Passer le permis de conduire
guichet.public.lu

Transports.lu — Catégories de permis
transports.public.lu

SNCA — Questions sur le permis
snca.public.lu

Police Grand-Ducale — Conseils aux motards
police.public.lu

Police Grand-Ducale — Bilan de la campagne moto 2026
police.public.lu

Police Grand-Ducale — Comportement en cas d’accident
police.public.lu

Police fédérale belge — À moto en groupe
www.police.be

Ponts et chaussées — Marquage spécial sur la N25, 2018
travaux.public.lu

CGDIS — En cas d’urgence appelez le 112
112.public.lu

DOCUMENTATION

Activités et navigation

ACL

ACL — Maison du Motard
www.acl.lu

ACL — Balades à moto
www.acl.lu

Navigation

Garmin — Importation des données BaseCamp
www8.garmin.com

Garmin — Formats pour BaseCamp
support.garmin.com

TomTom — Retrait de MyDrive mobile
help.tomtom.com

La rubrique à l’origine du manuscrit

Moto Club Europa — La Bible du Motard
www.motoclubeuropa.com

La rubrique est le point de départ des seize thèmes du manuscrit : esprit motard, types de motos, permis, constructeurs, signes, groupe, entretien, reprise, sécurité, ACL, signalisation, équipement, balades, itinéraires, actualité et histoire. Cette édition les a réorganisés et complétés pour une lecture suivie.

Comment actualiser une information

Notez la question, le modèle ou le territoire concerné, puis recherchez la page officielle correspondante. Conservez la date de consultation. Pour une règle de circulation, vérifiez le pays et les éventuelles restrictions locales ; pour une opération technique, utilisez le manuel du millésime exact. Si deux documents semblent se contredire, faites préciser le point avant d’agir.

DOCUMENTATION

Archives des constructeurs

Les dix modèles du chapitre 20

Honda — CB750 FOUR 1969
global.honda

Honda — Africa Twin
global.honda

Ducati — La 916 de Massimo Tamburini
www.ducati.com

BMW Group — Cent ans de BMW Motorrad
www.bmwgroup.com

Harley-Davidson — Histoire des moteurs
www.harley-davidson.com

Harley-Davidson — HOG 31, Electra Glide, pages 64 et 65
www.harley-davidson.com

Yamaha — Histoire de la série R
global.yamaha-motor.com

Suzuki — Anniversaire de la Hayabusa
www.globalsuzuki.com

Triumph — Chronologie
www.triumphmotorcycles.com

Indian Motorcycle — Histoire
www.indianmotorcycle.com

Kawasaki — Chronologie Ninja ZX-10R
content2.kawasaki.com

POUR REFERMER LE LIVRE

Préparer la prochaine sortie

Le livre se referme, mais la préparation reste simple : une moto suivie, un équipement adapté, un parcours réaliste et des compagnons qui peuvent dire ce dont ils ont besoin. L’expérience se construit dans ces habitudes autant que dans les kilomètres.

Choisissez maintenant une idée à mettre en pratique. Elle peut être modeste : revoir la fixation des bagages, vérifier son contrat d’assistance, demander un conseil à un instructeur ou préparer un meilleur point de regroupement. Une amélioration réellement adoptée vaut davantage qu’une longue liste oubliée au départ.

Trois engagements personnels

Ce que je vais vérifier.....

Ce que je souhaite apprendre.....

Ce que je partagerai avec mon groupe.....

Ma prochaine destination

Lieu et période envisagée.....

Pourquoi cette sortie me plaît.....

Ce que je dois préparer.....

Le plaisir de rouler se prolonge lorsque la route reste un espace de découverte et de respect.

ÉDITION ET CRÉDITS

Crédits

La Bible du motard



Édition française revue et enrichie — octobre 2026.
Le plaisir de la moto.
Auteur : Steve Cimolino.
Éditeur : Éditions Les Vieux Livres.
Site de l’auteur : https://cimolino.lu

Texte et conception

Document de départ : « La Bible du motard », manuscrit fourni par Steve Cimolino. Reprise des seize thèmes du manuscrit initial, réorganisation en vingt chapitres, ajouts pratiques, révision rédactionnelle et conception de mise en page réalisées avec l’assistance de ChatGPT.

Illustration et mise en page

Couvertures et illustrations peintes créées avec l’outil de génération d’images de ChatGPT. Les scènes sont des évocations : elles ne représentent ni Steve Cimolino, ni un lieu ou événement documenté. La galerie historique propose des interprétations artistiques et ne remplace pas les archives des constructeurs. Aucune photographie de tiers n’est reproduite. Les schémas originaux sont composés séparément pour garder des légendes lisibles ; ils sont simplifiés et hors échelle.

Conception inspirée de la maquette validée : papier ivoire, titres vert profond, repères dorés et ouvertures de chapitres illustrées. Composition en Liberation Serif et Liberation Sans. Hiérarchie de lecture, tableaux de comparaison, fiches à compléter, liens documentaires et pagination conçus pour une consultation sur écran ou sur papier. Format de lecture : 21,59 × 27,94 cm.

Références et mentions

Les noms de marques, de modèles et de services appartiennent à leurs titulaires respectifs. Leur présence ne signifie ni partenariat ni approbation de l’ouvrage par les organismes cités. Les sources officielles et les archives sont regroupées en fin de livre.

Cette édition ne comporte pas d’ISBN attribué. La couverture intégrée est une couverture de lecture ; un fichier de couverture destiné à un imprimeur devra être adapté à son gabarit, au papier et à l’épaisseur définitive du dos.

Révision éditoriale : 27 octobre 2026. Les obligations et les services sont susceptibles d’évoluer. Pour préparer une nouvelle édition, conserver les références et noter les informations à actualiser.

Le plaisir de la moto

Choisir une moto qui vous ressemble, préparer une escapade, partager la route et prendre le temps de découvrir : le plaisir de rouler commence bien avant le premier virage.

De l'achat d'une première machine aux voyages à plusieurs, La Bible du motard rassemble les repères utiles pour s'équiper, entretenir sa moto, rouler en groupe et aborder les imprévus avec méthode.

Accessible aux débutants comme aux motards expérimentés, ce guide invite à développer de bonnes habitudes, à respecter ses limites et à profiter pleinement de chaque sortie.

20 chapitres pour comprendre et préparer
7 fiches pratiques à compléter
Un lexique et des sources pour aller plus loin

La liberté de rouler, le plaisir de partager.



STEVE CIMOLINO