

AC MOTO

Le journal des 2MVM

Juin
2021

En route vers le Village moto !
Les NEWS du jour

COSMO CONNECTED : UN ACCESSOIRE DU FUTUR !

KAWASAKI Z900 RS
Retour vers le passé !

Interview exclusive David MARSAC
"Croire en soi et se faire plaisir avant tout"

Edito

Equipe

Raphaël Allorge

Corentin Caillé-
Bocquel

Evan Fleouter

Mathys Gelade

Brice Gouin

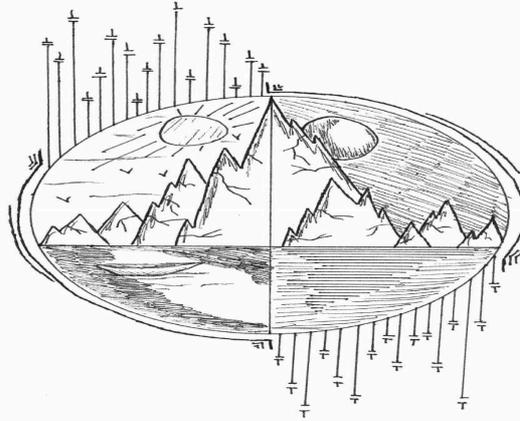
Quentin Jamet

Nicolas Letellier

Matthew Maudet

Morgan Souliman

Dessin :
Mathys Gelade



Le bruit en moto, bonne chose ou pas ?

Une abeille qui butine, quelques pissenlits dans le jardin, le retour des rupteurs et des routes sèches qui nous attendent, nous revoilà à sortir nos motos cheveux au vent !!!

Mais le bruit des motos gêne... pourtant il nous sauve la vie bien souvent... Bien souvent dans des situations où les autres usagers de la route ne nous voient pas.

Car comme on dit tant bien
« Motard bruyant, motard vivant »

Alors oui ! Nos détracteurs diront que la moto est trafiquée pour faire plus de bruit et que nous faisons exprès... Certes, il y en a quelques-uns, qui ont pour but de faire brayer leurs brèles.

Oui ici-bas, le silence est roi, mais pour nous, les deux roues, le bruit est empereur. Le ronronnement de nos motos, c'est une assurance vie. Ce bruit c'est notre visibilité !

Apprenez à nous intégrer plutôt que nous réprimander !

Mathys Gelade rédacteur en chef

Les news du jour

Pour partager vos infos, contactez nous : cdichassagne@laposte.net

Crédits photos :

Enchères moto : <https://www.caradisiac.com>

Gregg Black : [wikimedia.org](https://www.wikimedia.org)

Moto cross : <https://www.piqsels.com>

Moto électrique : <https://www.flickr.com/>



▲ le Charentais Gregg Black déjà d'attaque pour la nouvelle saison d'endurance

Le Confolentais sort de plusieurs jours de tests hivernaux sur la piste du Mans. Un galop d'essai pour Black, qui espère conserver son titre mondial en EWC



► 50% des motards veulent acheter une moto électrique

Dans les années à venir, sans surprise, ce sont les plus jeunes qui sont les plus pressés d'adopter un engin électrique. Ils sont notamment séduits par l'accélération rapide. Par contre, de nombreux motards hésitent encore à cause de l'autonomie et du temps de recharge des motos.

▼ Enchères: une cinquantaine de motos à Rodez le 30 mars

Le 30 mars, une nouvelle vente aux enchères sera proposée avec une cinquantaine de motos. Anciennes, mobs, sportives, grandes routières, tout terrain... il y en aura pour tous les goûts...



◀ Thénézay. Il n'y aura pas de compétition de moto-cross cette année

L'évènement, déjà annulé l'an dernier en raison de la pandémie due au Covid-19, ne se produira pas non plus en 2021





EN ROUTE VERS LE VILLAGE MOTO!!!

13h15 : Départ du lycée Albert Chassagne pour les 1ères années mécanique moto, Baccalauréat Professionnel et CAP.

13h50 : Arrivée au village moto avec les deux classes.

14h05 : Les deux classes se séparent en 2 groupes pour respecter le protocole sanitaire.

14h10 : Les groupes rentrent dans une salle de réunion pour parler avec le gérant du village moto, de son effectif, de son organisation.

15h00 : Les deux groupes sortent de leurs salles avec des connaissances sur le village moto.

15h10 : Un des groupes se dirige vers le concessionnaire Triumph pour aller parler au gérant de la marque et visiter les ateliers. Le 2ème groupe va chez Honda pour faire de même.

16h00 : Les élèves vont visiter les autres concessions : Honda, Kawasaki, KTM, Indian, Triumph, Suzuki ...

16h30 : Les groupes se rejoignent et s'apprêtent à dire au-revoir et rejoindre le lycée.

17h15 : Retour au lycée, fin de cette sortie au village moto pour les élèves.

Photo Jérôme Martin



Photo Jérôme Martin



Crédit photo :
<https://www.caradisiac.com>

-Quels ont été vos sponsors ?

-Durant ces années j'ai pu acquérir différents sponsors, qu'ils soient matériels ou financiers, à commencer par mon team privé «GM TEAM DAVID » ainsi que d'autres sponsors comme AREST, IMAGE ASSOCIÉES dans le financement, IXON et France ÉQUIPEMENT pour le matériel, m'ont permis d'évoluer dans ce domaine. Ils ont contribué aux participations à des championnats.

-Racontez-nous votre parcours.

-A mes 15 ans j'ai commencé la course au guidon de mon MBK 51 que j'avais préparé pour la piste en modifiant l'échappement, l'admission et la transmission. En parallèle j'ai poursuivi mes études en baccalauréat professionnel mécanique moto.

-Qui vous a inculqué cette passion ?

-Mes parents m'ont inculqué la passion dès mon plus jeune âge par leur amour de la moto.

“CROIRE EN SOI ET SE FAIRE PLAISIR AVANT TOUT.”

-Qu'en est-il de votre palmarès ?

-J'ai remporté mon premier titre de champion de France trois fois accompagné de mon DOPPLER 50 puis j'ai évolué en 125cc avec une coupe Aprilia mais aussi en 600cc et 1000cc. En 2001, j'ai effectué ma première participation aux 24h du Mans suivie de 4 autres jusqu'en 2007 au guidon d'une R1 et d'une GSX-R 1000cc. J'ai mis fin à ma carrière sur la piste du Bol d'Or en 2008 au sein de la TEAM RAC 41.

-Pourquoi avez-vous arrêté la compétition ?

-Après 12 ans en tant que pilote, j'ai décidé de mettre un terme à ma carrière parce qu'il est parfois difficile de mener une vie professionnelle intense avec une vie familiale. Pour autant mon plaisir de rouler en moto est toujours présent grâce au TEAM SRT avec Briec Leboulanger où nous roulons au guidon de 125 YZ-F préparées par le lycée Chassagne à Paimboeuf où nous enseignons.

Cosmo connected :

Cosmo connected est un accessoire de moto qui se place derrière le casque

Le cosmo moto renferme un émetteur-récepteur radio Bluetooth 4.0.

L'autonomie de la batterie est de 8 heures en continu. L'accessoire est un feu de freinage / de position amovible pour casque connecté à une application mobile.

Le dispositif associe sécurité visuelle, détection de chute, d'alertes et de transmission des coordonnées GPS aux services d'assistance et alertes sms/emails aux proches en cas d'accident.

Cosmo connected est aussi un site web officiel qui existe pour une raison précise, la sécurité de tous, principalement la sécurité routière des véhicules deux roues (moto, scooter, trottinette, vélo,...)

Cosmo moto est le premier feu connecté amovible pour les motards et scootéristes. Cet accessoire est très pratique car pendant l'action de freinage faite par le motard, le cosmo moto va être connecté au freinage et va prévenir le véhicule derrière lui avec un signal lumineux. Il existe différentes couleurs selon vos envies (blanc, noir, noir mat,...) et possède un design raffiné. Le cosmo moto est sur tous les sites de ventes en lignes (motoblou.com, Feu vert, Darty.com, Amazon.fr, Rakuten, Fnac, eBay,...).

Le prix est entre 69 et 99€.

Crédit photo :

<https://www.maxxess.fr>



- 1) Nettoyez la partie arrière de votre casque à l'aide de la lingette et laissez sécher pendant 1 minute.
- 2) Vérifier la position de la base magnétique du cosmo moto sur votre casque sans ôter la pellicule de l'adhésif.
- 3) Décollez maintenant la pellicule de l'adhésif de la base magnétique.
- 4) Placez celle-ci sur votre casque et appuyez fort pendant 1 à 2 minutes.
- 5) Vous pouvez maintenant y clipser votre cosmo moto sans oublier de le charger complètement une fois avant la première utilisation.

SONDAGE

Que pensez vous de la formation motocycles ?

	OUI	NON
Estimez vous qu'il y a assez de stages sur une année pendant la formation ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pensez vous qu'il y a assez d'atelier dans l'année ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pensez vous que cette formation fera aboutir votre projet professionnel ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Recommanderiez vous cette formation à de futurs lycéens ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Envisagez vous une poursuite d'études ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Si oui, laquelle ?

Brevet de technicien supérieur

Formation en alternance

Formation en apprentissage

Baccalauréat professionnel



**Kawasaki Z900RS,
retour vers le passé !**

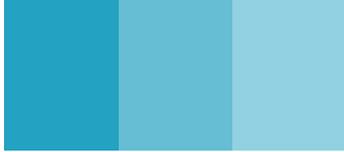
Kawasaki Z900RS, le look néo-rétro au goût du jour !

C'est un fait, s'il y a 5 ans, on nous avait dit que la prochaine tendance forte serait le néo-rétro, nous n'y aurions peut-être pas cru... Mais voilà, les catalogues des constructeurs se sont enrichis de ces motos de niche et aujourd'hui, elles y tiennent parfois le premier rôle ! En 2018, nous voyons revenir Kawasaki sur ce segment avec la nouvelle Z900RS, succédant ainsi à la Kawasaki W800, elle-même déclinée de la W650. Toutefois, mettons tout de suite les choses au point : la nouvelle Z900RS n'est pas 100% inédite, elle est directement issue d'une base moderne, mais avec une ligne ancienne.

On retrouve très nettement cette ambiance avec la nouvelle néo-rétro japonaise. Une ligne classique, des rappels à la mythique Z1 900 des années 70, un phare rond, un ensemble compteur et compte-tours «à aiguille», un freinage contemporain cette fois, une belle finition, etc., on s'y croirait ! Rappelons quand même que les anciennes Zephyr utilisaient des mécaniques presque « datées » et adaptées aux normes tant bien que mal alors que la nouvelle génération Z900RS bénéficie d'un quatre-cylindres en ligne tout ce qu'il y a de plus actuel en terme de technologie.



Le soin apporté à l'assemblage et la finition est remarquable et l'atmosphère «classique» bien réelle, même si Kawasaki aurait pu pousser le mimétisme jusqu'à adopter une ligne d'échappement à quatre sorties comme sur la «vraie» Z1 de 1972 (les designers nous préciseront plus tard qu'un tel système d'échappement aurait trop impacté le poids).



Pour une néo-retro, c'est la forme qui compte, le fond peut-être est moins important, et cette Z900RS n'échappe pas à cette règle : niveau sonorité, Kawasaki sait faire ! C'est vraiment comme à l'ancienne, mais niveau moteur c'est complètement différent, il est plus couplé que la moteur de la Z900 (dont il est tiré) mais moins performant dans les hauts régimes. Le moteur est bon, presque sportif et en plus très agréable à bas régime car de 3000 à 7000 tr/min, car le couple est bien garni. Côté reprise, c'est parfait, elle fait même mieux que la Z900. Bref, son moteur est digne et représentatif de la lignée des Z.

Côté partie cycle, même châssis que la Z900 Z1, du moins sur la forme, les matériaux sont bien différents, et par différents je veux dire meilleurs. La japonaise est très fluide, surtout en ville, elle n'a aucun problème dans les bouchons malgré un poids de 205Kg, on s'y fait très rapidement grâce à la conduite naturelle et linéaire (mais pas ennuyante). Point de vue freinage, rien de neuf, ce sont les mêmes que les dernières Z. Peut-être un peu trop mordant en promenade, ça plaira à certains et déplaira à d'autres.

Une ligne classique rappelant directement les anciennes Kawa des années 70, un look néo-retro avec notamment un phare rond comme à l'époque, un compteur à aiguille, la selle, les ailettes de refroidissement à air (je rappelle qu'elle a un refroidissement liquide), réservoir d'époque, un échappement d'origine chromé et surtout une fausse rampe de carburateur, une fausse rampe à carbu ! Kawasaki a vraiment travaillé le vrai pour faire du faux, tout ça pour dire que Kawasaki a vraiment bossé le look.

Crédits photos :

<https://encrypted-tbno.gstatic.com>
<https://www.sc-project.com>
<https://lh3.googleusercontent.com>

