

OFF-ROAD



KAWASAKI W300 MRS OFFICINA

CROSS RETROFIT



DE LA PREMIÈRE 800 G/S
À LA DERNIÈRE 1250 GS

BMW, LES 40 ANS D'UNE ICÔNE



LE GUIDE SUPRÊME
ROULE EN AFRICA TWIN

JEAN-MICHEL BAYLE



DEUX TRIUMPH
POUR FAIRE LES SAUTS

1200 SCRAMBLER VS 900 TIGER



YAMAHA XT 600Z ET 700 T7,
GÉNÉRATION TÉNÉRÉ

TÉNÉRACE 01

RÉVOLUTION EN MARCHÉ



LAURENT NIVALLE

CAFE RACER est édité par Les Éditions du Dollar, sarl au capital de 10 000 €. Siège social (rédaction et administration) 4, impasse Trulliot, 75011 Paris. tél. : 01 42 71 00 41 - www.cafe-racer.fr - Directeur de la publication **BERTRAND BUSSILLET** - Assistante **LAURA FOLKERINGA** - laura@cafe-racer.fr - **RÉDACTION** Directeur de la rédaction **BERTRAND BUSSILLET** - bertrand@cafe-racer.fr. Ont collaboré à ce numéro : **ALBIN CARRIÈRE, DENIS BOUSSARD, MATTHIEU BROTEL, FABIO AFFUSO, DYNAMISCHE PHOTO, GARY INMAN, HERMANN KÖPF, JULIEN LACROIX, JEAN-FRANÇOIS MUGUET, LAURENT NIVALLE, GRÉGOIRE SIGAUD, FABIEN ROLLAND, AMY SHORE, OLIVIER TRUYMAN.** Maquette **MAGALI LEVIVIER** - **PUBLICITÉ** Directeur de la publicité **STEEVE GOURDEL** - steeve@cafe-racer.fr - tél. : 06 17 70 93 31 - **DIFFUSION** Abonnements **LAURA FOLKERINGA** - laura@cafe-racer.fr - tél. : 01 42 71 00 41 - Cafe Racer : 4, impasse Trulliot, 75011 Paris. Tarifs d'abonnement 1 an/6 numéros : 35 € - étranger : nous consulter - anciens numéros : www.cafe-racer.fr - **VENTES (DIFFUSEUR DE PRESSE) STAND UP' PRESSE** - tél. : 06 60 18 81 46 - **FABRICATION** Imprimerie SIEP - imprimé en France - **DISTRIBUTION** MLP - commission paritaire n° 0214 k 81643 - dépôt légal à parution - n° issn : 1273-6600 - Tous droits de reproduction réservés pour tout pays. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

À vous de jouer!

CAFE RACER EST VOTRE MAGAZINE. IL A DONC BESOIN DE VOS CONTRIBUTIONS, QU'ELLES PRENNENT LA FORME DE LETTRES, DE PHOTOS, DE CONSEILS, D'ADRESSES, DE REMARQUES. ENVOYEZ-NOUS VOS MOTOS, VOS BONS PLANS, VOS ENVIES. QUE CE SOIT PAR COURRIER POSTAL OU ÉLECTRONIQUE, OU PAR TÉLÉPHONE.
CAFE RACER - 4, IMPASSE TRULLIOT 75011 PARIS - TÉL. : 01 42 71 00 41 - COURRIER@CAFE-RACER.FR - CRCC@CAFE-RACER.FR

WWW.CAFE-RACER.FR

Après le twist, le cross à Saint-Tropez : en créant la première course de motos électriques en ville, en plein cœur de la légendaire cité de la côte d'Azur, les organisateurs d'Elektra Future ont réussi mieux qu'un super coup marketing. Ils ont donné à la mobilité de demain un coup de projecteur exceptionnel ; ils ont offert au sport mécanique du futur une raison d'espérer. Gagner un nouveau public comme de nouveaux pratiquants, tel est en effet l'enjeu pour la moto.

Les révolutions technologiques sont-elles toujours timides ? Non, si l'on observe l'explosion des outils connectés, smartphones en tête, et l'omniprésence dans nos vies des réseaux sociaux qui s'en nourrissent. Un peu, si l'on s'intéresse à l'écart qui sépare le développement des premiers moteurs à combustion interne, dans les années 1870, et la floraison de constructeurs de moto dans la décennie qui précéda la première guerre mondiale. Terriblement, si l'on attend que les motos électriques s'emparent des pavés urbains pour pacifier la ville, fluidifier ses rues, purifier son atmosphère. Même si l'on sait bien sûr que l'électrique n'a pas nécessairement toutes les vertus qu'on lui prête...

À l'image d'Elektra Future et des start-up comme Cake, l'off-road semble devenir le laboratoire de la moto de demain, propre et silencieuse. Parce que sa pratique est la plus soumise aux restrictions d'une société de moins en moins permissive, d'une part. Parce que son usage requiert une conception plus légère, d'autre part. Parce que dans l'off-road, il y a toujours une part d'aventure, aussi. Technologique autant qu'humaine...

Bertrand Bussillet



Elektra Future

GREEN RACING À SAINT-TROPEZ

Les 5 et 6 septembre dernier avait lieu à Saint-Tropez une première mondiale : une course de motocross en plein centre-ville. L'idée est née dans l'esprit audacieux d'Olivier Le Quellec, ancien président de l'office du tourisme de la plus célèbre station balnéaire française et désormais investisseur chez Cake, constructeur suédois de motos électriques.

Car cette course était 100% silencieuse, oui !

TEXTE BERTRAND BUSSILLET
PHOTOS LAURENT NIVALLE



04.



05.



06.



07.

Samedi 5 septembre, milieu d'après-midi. Je descends la longue volée d'escalier du Byblos, le célèbre hôtel qui accueillit le mariage de Mick Jagger et où je suis généreusement invité, pour rejoindre la non moins célèbre place des Lices. Les essais du premier Elektra Future ont débuté, et je n'entends pourtant pas un bruit, sinon celui des boules qui s'entrechoquent, celles des incontournables joueurs de pétanque. Me serais-je trompé d'adresse ? Peu familier de Saint-Tropez, je poursuis ma traversée de la place ombragée pour tomber effectivement sur des palissades en bois qui abritent une piste de terre, boucle de 200 m entre bicross et supercross. Des pilotes y tournent deux par deux, dans le seul bruit des suspensions qui claquent, des pneus qui ripent et des amis qui encouragent. C'est spectaculaire et reposant, novateur et prometteur ! « *Quelle nouveauté de pouvoir enfin revivre les folies des premiers*

championnats motos associant courses et fêtes ! », s'enthousiasme Olivier Le Quellec, l'organisateur.

Olivier, que l'on connaissait notamment pour rouler en flat-track sur une Harley latérale, est chez lui à Saint-Tropez. Défenseur convaincu de la planète, il a marié responsabilité citoyenne et passion mécanique en investissant et en promouvant une jeune marque suédoise de motos électriques, Cake, qui innove tant par sa technologie que par son design. Et avec la Kalk, jolie motocross contemporaine, il a donc décidé de créer la première course de motocross urbaine. Citadins, tout-terrain, motards : grâce à Elektra Future, il n'y a plus d'intrus à chercher !

MISSION ACCOMPLIE

Le chemin pour y parvenir fut tout de même tapissé de ronces... Il y eut d'abord la pandémie, qui repoussa l'évé-

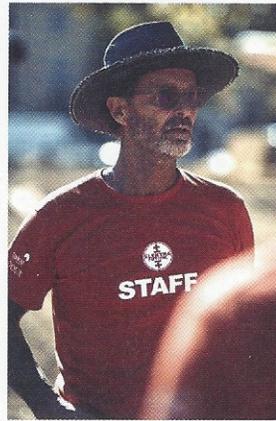
01. Il a fallu quelques tours aux pilotes pour prendre la mesure des machines et oser les doubles sauts. **02.** Les courses inauguraient un format inédit : un duel sur trois tours, avec élimination directe. Show ! **03.** L'attaque en silence, c'est rare ! **04.** Légères comme un VTT, les Cake favorisaient un pilotage agressif. **05.** La vérité se trouve dans l'électricité, dit le slogan. **06.** Mickaël Maschio, double champion du monde de motocross et vainqueur de cette première. **07.** Vol au dessus de la place des Lices.



nement de juin à septembre, et les restrictions sanitaires, qui écartèrent le public. Mais il fallut aussi décider les premiers volontaires, confrontés à un format de course unique : un duel sur trois tours ! « *La première difficulté fut de convaincre que les motos choisies pour cette première et le choix du tracé n'étaient pas fakes*, reconnaît Olivier. *Que l'ensemble conviendrait aux meilleurs pilotes mondiaux.* » Car son ambition était d'accueillir des pilotes de renom. La pandémie a compliqué les choses, là encore, mais 32 pilotes ont finalement répondu présent, professionnels et amateurs, champions comme Mickael Maschio et Antoine Méo, ou

influenceurs comme Dimitri Coste et David Borrás. Si les essais du samedi servaient avant tout à prendre en mains machines et circuit, les courses du dimanche, sur le format donc du duel à élimination directe, furent terriblement vivantes et déchaînées. Quel que soit leur niveau, les pilotes ont assuré le spectacle, avec de block-pass, des sauts et des chutes. Tous ont offert à Cake une bonne promotion de la solidité de sa Kalk ; au public, la preuve qu'on peut s'amuser en ville sans se mettre le quartier à dos. Et à Olivier Le Quellec, la volonté de persévérer : avec Elektra Future, il tient un concept terriblement prometteur.

01. Il y eut bien sûr quelques chutes, dont certaines spectaculaires. Mais jamais de bobo. **02.** Faire du motocross en pleine ville, voilà qui est totalement révolutionnaire!



5 QUESTIONS À :

Olivier Le Quellec

Organisateur

Les projets de motos électriques semblent plus nombreux en off-road que sur la route : est-ce une motorisation plus adaptée au tout-terrain ?

Non, je ne crois pas. La véritable question est la gestion du rapport entre le poids de la moto et la puissance du moteur. Les batteries sont encore lourdes

si elles doivent satisfaire puissance et autonomie. Pour cela, je pense qu'il est plus facile pour un nouveau constructeur de réfléchir à la mise en œuvre d'une moto légère pour le off-road. Il y a moins de contraintes techniques, donc moins d'investissements nécessaires.

Mises à part la TY-E de Yamaha ou la KTM E-Ride, ces motos sont davantage l'initiative de start-up que de constructeurs installés : pourquoi ?

Il est difficile pour les grands constructeurs de remettre en question brutalement leur cœur de business et le lifestyle qui va avec. Pour les start-up, c'est une opportunité extraordinaire et à moindre coût pour construire une marque en assemblant facilement la plupart des pièces nécessaires sans avoir à financer une chaîne d'assemblage pour un moteur thermique nécessitant des centaines de pièces. La conception d'une moto électrique tourne seulement autour d'un moteur, d'une batterie et d'un software.

Quel est l'avenir de votre compétition Elektra Future ?

Nous travaillons sur la création d'un championnat français. J'ai présenté notre projet à Jacques Bolle, alors président de la FFM et vice-président de la FIM, qui a très favorablement réagi à notre projet. Ce championnat sera un formidable moyen pour attirer de nouveaux pratiquants, de nouveaux sponsors qui souhaitent faire valoir leurs engagements dans la mobilité de demain et la nécessaire obligation de respecter notre planète. Il permettra aussi à de nombreux sportifs issus d'autres disciplines de nous rejoindre pour partager courses en duels et soirées festives, rarement possibles lors des compétitions traditionnelles toujours positionnées loin des villes eu égard aux nuisances sonores qu'elles génèrent.