

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

**Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car**

Deux-roues

Ludovic Lazareth, sculpteur animé



REF. 2001162-0423



COLLECTION

**24 HEURES DU MANS :
100 ANS D'EXPLOITS**



PLAISANCE

**CYRILLE LEMOINE :
LA GLISSE DANS LA P'EAU**



CAMPING-CAR

**FRANÇOIS VALLÉ : CRÉATEUR
DU CAMPER VAN WEEK-END**

Cap' Passion

LE MAGAZINE DE VOS PASSIONS

N°5 - Avril / Juin 2023

Cap'Passion est édité par la société
RUN Services
3 boulevard des Bouvets,
92000 Nanterre

Directeur éditorial :

Yannis Monnet : yannis.monnet@axa.fr

Rédacteur en chef :

Aurélie Fourmond : aurelie.fourmond@axa.fr

Rédacteurs :

Igor Biétry, David Dumain, Arnaud Nemet,
Benjamin Pinier, Marion Seigneur et Thierry
Tracan.

Maquette et mise en page :

Jérémy Ratrimomananjara

Pilotage du magazine :

Aurélie Fourmond, Arnaud Nemet

Collaboration :

Véronique Furlani

Remerciements :

Jean-Marc Ferret, Bertrand Giboulet, Gauthier
Laviron, Ludovic Lazareth, Cyrille Lemoine,
François Vallé.

Crédits photos :

ALX, David Reygondeau, Ludovic Lazareth,
Automobile Club de l'Ouest, ACO / Nicolas
Bremaud, ACO / Stéphanie Bezard, ACO /
Mathieu Bonnevie, Antoine Boullé, Unsplash,
Red Bull, Shutterstock, Pexels, Gryp, Theo
Baracassa, Collection Cyrille Lemoine, L'Ancre
et les voiles, Dana Tentea, Life is a trip, Les
Coflocs, Foxy The Van - CPVW.

Impression :

Cap'Passion est imprimé en France par Print
Forum : 39 Rue de Mons en Barœul,
59290 Wasquehal

Président RUN Services / AXA Passion :

Éric Lemaire.



EDITO

Vous ne le savez peut-être pas, mais le numéro que vous lisez est un peu « spécial ». C'est celui du jour d'après ! Celui qui vient boucler un premier cycle, tout en permettant d'en démarrer un second. Vous l'aurez compris, *Cap'Passion* fête sa première année d'existence !

Une première année qui, au travers de ses quatre premiers numéros, nous confirme que mélanger les passions n'est pas incongru. L'amoureux des beaux objets le sera tout autant s'ils ont des roues, deux ou quatre, s'ils sont anciens, voire même s'ils flottent ! Aussi, notre deuxième année va poursuivre la « convergence » des passions en multipliant les reportages, interviews et découvertes des univers deux-roues, collection, plaisance et camping-car.

Ce n° 5, à défaut de fragrance associée, s'inscrit pleinement dans cette logique et sent bon la rentrée des classes pour tout passionné qui se respecte. Les salons commencent à fleurir ici et là (p. 21, 36, 46 et 51), les courses reprennent (p. 4), les célébrations historiques se profilent (p. 22), les créateurs ont le vent en poupe (p. 14 et 32) et les actualités « Passion » sont légion (p. 60). Bref, le printemps est là et avec lui, l'envie de vivre pleinement ses émotions.

En route vers *Cap'Passion* !

Éric Lemaire

Président de RUN Services / AXA Passion

SOMMAIRE

DEUX-ROUES

- 4 **DOSSIER** : Bagnaia-Quartararo : lutte à contre-courant
- 14 **RENCONTRE** : Ludovic Lazareth, sculpteur animé
- 21 **AGENDA** : Les prochains événements Deux-roues



COLLECTION

- 22 **DOSSIER** : 24 heures du Mans 100 ans d'exploits
- 30 **DOSSIER** : Le Mans Classic
- 32 **INTERVIEW** : Gauthier Laviron, cofondateur de GRYP 3D
- 36 **AGENDA** : Les prochains événements Collection



PLAISANCE

- 38 **DOSSIER** : Cyrille Lemoine, la glisse dans la p'eau
- 42 **JOURNAL DE BORD** : L'Ancre et les voiles : 9 mois à bord
- 46 **AGENDA** : Les prochains événements Plaisance



CAMPING-CAR

- 48 **INTERVIEW** : François Vallé, créateur du Camper Van Week-End
- 51 **AGENDA** : Les prochains événements Camping-car



**Vous et
votre
passion** 52

AXA PASSION

- 52 **VOUS ET VOTRE PASSION** : Jean-Marc Ferret, PDG d'Allshot
- 57 **INTERVIEW** : Bertrand Giboulet, Agent AXA Passion
- 62 Les actus AXA Passion







Dossier

Bagnaia-Quartararo

Lutte à contre-courant

La saison 2023 promet d'être celle d'une lutte entre les deux derniers champions MotoGP en date, deux pilotes que tout oppose ou presque : l'étoile filante Fabio Quartararo et le besogneux Francesco Bagnaia qui monte en puissance lentement, mais sûrement. Deux adversaires qui se connaissent depuis leurs débuts et dont les méthodes – et les motos – sont radicalement différentes.

Par David Dumain / Visuels : Shutterstock, David Reygondeau

Quartararo sur les nerfs en début de saison

Nouvelle saison, nouvelle donne... Fabio Quartararo est d'ordinaire un pilote qui frappe fort d'entrée de jeu, qui se fait remarquer d'emblée. Ce fut le cas lorsqu'il débarqua en Grands Prix, avec un podium avant même ses 16 ans. Ce fut encore le cas à son arrivée en MotoGP avec le record de précocité pour sa première pole en catégorie reine. Il arrive hélas qu'après ses coups d'éclats, le prodige s'essouffle en fin de saison. Un profil inverse par rapport à son rival annoncé, le champion du monde en titre, le discret « Pecco » Bagnaia, qui a pris son temps pour émerger. L'Italien a en effet pour habitude de monter en puissance, comme l'an passé où il a repris la bagatelle de 91 points sur Quartararo sur la seconde partie du championnat, pour aller chercher son premier sacre suprême, son second en Grands Prix.

La première course de la saison 2023 nous a cependant réservé un scénario inédit, avec un Bagnaia outrageusement dominateur à tous les niveaux, quand Quartararo s'est débattu avec sa Yamaha autant qu'avec ses adversaires... et le nouveau règlement.



« Oui, c'est dangereux » lâche Fabio, qui préfère souvent voir d'autres pilotes monter en première ligne pour ce qui relève de la contestation. Cible de son courroux ? Les nouvelles courses sprint qui se dérouleront désormais chaque samedi, et qui pour la grande première sur le circuit de Portimão a laissé un goût amer à certains. Et d'abord à Enea Bastianini, révélation de l'an passé et victime principale de la fièvre qui s'est emparée de nombreux pilotes chauffés à blanc par ce « sprint » de 12 tours, soit la moitié de la course du lendemain. Quartararo ne mâche pas ses mots : « Il va y avoir un gros accident. Bientôt. C'est une jungle. On n'est pas en automobile, où quand on se touche, ça ne pose pas de problème et c'est beaucoup plus sûr. »

Le Français, même s'il ne tient pas à devenir la figure de proue de la contestation, est clairement opposé à ce nouveau format, générant un surplus d'agressivité entre pilotes, lui-même

étant entré en contact avec Joan Mir et Álex Márquez lors de cette course sprint. « Je pense que pour la sécurité, il est préférable de faire deux fois 25 tours plutôt qu'une fois 12 tours » renchérit Fabio, qui a clairement déclaré que les contraintes physiques engendrées par une course supplémentaire n'étaient pas un problème pour lui.

C'est pourtant sur ce point que son rival Bagnaia, vainqueur du sprint inaugural (et des douze points promis au gagnant) faisant figure d'apéritif avant la « vraie » course du lendemain, a exprimé des réserves. « J'étais très fatigué samedi parce que c'était une longue journée. Quand on se qualifie en première ligne, on a des obligations médiatiques alors que l'on doit se préparer pour le sprint, mais aussi manger... Sur certains circuits, il faudra réfléchir à réduire le Grand Prix, parce que Portimão n'est pas aussi exigeant que des circuits comme le Mugello ou Austin. »

ENTRE LA DUCATI DE L'ITALIEN ET LA YAMAHA DU FRANÇAIS, NOMBREUX SONT LES PRÉTENDANTS AUX VICTOIRES ET À LA COURONNE, CAR TOUTES LES MOTOS DU PLATEAU SONT AUJOURD'HUI CAPABLES D'EMMENER LEURS PILOTES AU SOMMET.

Plus longue que jamais avec 21 rendez-vous, la saison 2023 de MotoGP promet d'être aussi une véritable épreuve d'endurance, avec pas moins de 42 courses... Après le premier rendez-vous portugais, quatre pilotes de premier plan ont été contraints de renoncer à leur voyage en Argentine

pour la seconde épreuve : Pol Espargaró, sévèrement touché aux vertèbres, Enea Bastianini, omoplate cassée, Marc Márquez en raison d'une main abîmée dans son accrochage avec Miguel Oliveira, lui aussi blessé et forfait pour le Grand Prix d'Argentine. Au championnat aussi, l'épreuve inaugurale a « fait du vide », Quartararo, dixième, pointant déjà à 29 points du leader Bagnaia. Entre la Ducati de l'Italien et la Yamaha du Français, nombreux sont les prétendants aux victoires et à la couronne, car toutes les motos du plateau sont aujourd'hui capables d'emmener leurs pilotes au sommet.

Un matériel plus homogène

De l'avis de tous, jamais le MotoGP n'aura été aussi disputé. Depuis que les quatre-temps de 1 000 cm³ ont remplacé les explosifs moteurs deux-temps vingt ans auparavant, le prestigieux championnat du monde de vitesse a longtemps subi la domination d'une poignée de pilotes. D'abord Valentino Rossi durant toute la décennie 2000, tout juste contesté par l'Australien Casey Stoner et l'Américain Nicky Hayden, puis est arrivée la génération de prodiges espagnols, Jorge Lorenzo puis Marc Márquez, qui se sont partagés les titres mondiaux de 2010 à 2019. Les

blessures de ces derniers les ont écartés, laissant place à une nouvelle génération qui se partage désormais les lauriers.

La grille de départ compte aujourd'hui autant de vainqueurs potentiels à chaque départ de course, la saison 2021 ayant vu un record de 9 vainqueurs différents alors qu'ils étaient encore 7 à monter sur la plus haute marche en 2022, dont deux nouveaux (Enea Bastianini et Aleix Espargaró). Un phénomène qui ne s'explique pas tant par le niveau de pilotage que par un matériel plus homogène, toutes les marques aujourd'hui alignées prétendant à la victoire (cinq des six constructeurs présents sur la grille ont triomphé en 2022, à la notable exception de Honda...). Preuve de ce formidable contexte compétitif favorable au spectacle, les quatre derniers championnats ont été remportés par quatre pilotes différents sur quatre marques distinctes.

Bagnaia face à une armée de concurrents Ducati

Pourtant, dans ce formidable contexte favorable au spectacle émergent deux talents notables : Fabio Quartararo et Francesco Bagnaia. Les deux pilotes

se sont échangés les premières et deuxième places des deux dernières campagnes, et figurent logiquement aujourd'hui comme les figures de proue de leur marque, Yamaha et Ducati, et les logiques favoris d'un championnat 2023 qui soulève de nombreuses questions.

L'apparition des courses sprint, le samedi, va profondément rebattre les cartes et changer le rythme auquel sont habitués les pilotes de la catégorie reine, avec une immanquable dimension physique supplémentaire. Une inquiétude pour le clan du Français Quartararo.

Pour les deux derniers champions, la situation « interne » est diamétralement opposée au sein de la marque qui les emploie. Si Fabio Quartararo est plus seul que jamais chez Yamaha, avec seulement deux M1 sur la grille de départ et un coéquipier, Franco Morbidelli, étrangement fantomatique, Pecco Bagnaia doit quant à lui composer avec une armée de pilotes Ducati, dont la saison passée a montré qu'ils lui étaient plus ou moins fidèles. Peu de soutiens dans un cas, des alliés menaçants dans l'autre, les situations du Français et de l'Italien sont différentes mais compliquées, dans un cas comme dans l'autre.



Au niveau du matériel, la saison 2022 a révélé une outrageante domination des Ducati sur le reste du plateau, Yamaha en particulier, en ce qui concerne la puissance du moteur, pour le moins essentielle dans tout sport mécanique. Les ingénieurs italiens ont certes été bridés par le règlement pour leurs aménagements sur la partie-cycle, mais ils ont tout de même trouvé quelques chevaux supplémentaires à leur moteur durant l'hiver.

Quartararo de retour dans la course ?

Pour Quartararo, qui a renouvelé son contrat chez Yamaha à la condition que son matériel évolue, l'apport d'un moteur plus puissant était crucial, lui qui a dû composer avec une machine inférieure à celles de ses adversaires sur ce point depuis son arrivée en MotoGP en 2019. Le Français parvenait cependant à « casser la baraque » dès son arrivée dans la catégorie reine avec une M1 volontairement bridée en régime-moteur à ses débuts (Fabio n'étant que le pilote n°2 chez Petronas, Morbidelli l'ayant précédé en MotoGP, nanti d'un titre de champion Moto2).

Mais Quartararo a montré son agacement sur ce point ces dernières années, en particulier l'an passé après une tentative avortée de lui apporter des « chevaux » durant la période hivernale autorisée. « El Diablo » a pu assurer de gros points lors de la première partie de la saison, avant que Bagnaia ne prenne la mesure de sa surpuissante machine et n'effectue sa spectaculaire remontée. Un nouveau moteur Yamaha était donc promis dès les tests de Valence, suivant l'ultime Grand Prix 2022...

Les tests hivernaux ont donc été cruciaux pour constater les progrès des forces en présence, notamment les derniers en mars à Portimão, à l'issue desquels Fabio Quartararo a terminé avec le troisième chrono derrière Bagnaia, cette fois bien déterminé à ne pas rater son entame de saison, et son compatriote Johann Zarco sur Ducati. Un excellent chrono et une Yamaha dont le quatre-cylindre en ligne (contrairement à l'architec-



ture « en V » du moteur sur la Ducati) délivre enfin une puissance propre à afficher des vitesses de pointe comparables à celles de la concurrence. Fabio restait cependant prudent, malgré son excellent chrono : « Au cours des trois ou quatre dernières années, nous avons eu pratiquement la même moto, mais cette année, nous avons changé beaucoup de choses, même trop. Les autres travaillent et évoluent pas à pas, mais pour nous, cela a été

trois ans avec la même moto et tout à coup, c'est complètement différent. Pour moi, nous nous sommes égarés, mais nous avons recommencé à utiliser ce que nous avons par le passé, mais avec de petites modifications. Je m'attends à d'autres problèmes en début de saison, mais si Yamaha continue à travailler et à apporter quelque chose de nouveau, je suis certain que nous pourrons nous battre dans la seconde moitié de saison ».



**POUR QUARTARARO,
QUI A RENOUVELÉ
SON CONTRAT
CHEZ YAMAHA
À LA CONDITION
QUE SON MATÉRIEL
ÉVOLUE, L'APPORT
D'UN MOTEUR PLUS
PUISSANT ÉTAIT
CRUCIAL.**

Même rhétorique et même prudence dans le bilan dressé par le manager de Quartararo, Éric Mahé, qui avait conditionné les évolutions techniques à la reconduction du contrat de son poulain « en bleu » : « On est revenu à la situation normale. On n'a toujours pas la meilleure moto du plateau, mais on va être capable de se battre. On n'est jamais sûr de gagner une course, on n'est jamais sûr de la perdre, mais on

sait si on a les moyens de se battre ou pas : là, on a les moyens de se battre ! »

Reste que le meilleur chrono à l'issue des deux journées demeure celui du plus fort adversaire de Fabio, ce qu'il n'éluide pas : « Si je n'avais pas vu le chrono de Bagnaia, je dirais que nous sommes revenus dans la course. Mais nous sommes définitivement en meilleure position qu'il y a un an ».

Dossier

Bagnaia/Quartararo : une rivalité de longue date

Bagnaia est un adversaire que Fabio connaît bien, pour l'avoir côtoyé depuis ses débuts en Grand Prix. Lorsqu'il débarque en Moto3 en 2015 alors qu'il bénéficie d'une dérogation, car trop jeune, Quartararo va affronter nombre des adversaires qu'il retrouve aujourd'hui en MotoGP. Oliveira, Bastianini, Binder, Martin sont là et brillent, mais il y a aussi un Italien du nom de Francesco Bagnaia, qui termine le championnat à la 14^e place finale, quand Fabio finit 10^e de sa première année en Grand Prix.

Par David Dumain / Visuels : David Reygondeau

La montée en puissance des deux rookies

Un Bagnaia discret pour sa troisième saison de Grands Prix, alors que l'arrivée de Fabio a été spectaculaire, avec un podium dès sa deuxième course. Pourtant, l'année suivante, Bagnaia émerge parmi l'armada de jeunes loups italiens et sauve sa place en Grands Prix avec deux victoires et une quatrième position finale, quand Quartararo prend l'eau chez Leopard Racing pour sa deuxième saison en Moto3.

Tous deux passent ensuite en Moto2, où Bagnaia montera encore en puissance jusqu'à décrocher le titre en 2018. Pour Fabio, ce sont encore des coups d'éclats, avec une victoire à point nommé sur le circuit de Barcelone lors de sa seconde saison, suivie d'un podium à Assen, qu'il partagera avec... Bagnaia. Si l'accession de Bagnaia en MotoGP est logique, puisqu'il

arrive en champion avec 8 victoires dans son escarcelle, celle de Quartararo, dixième du championnat avec une éclaircie de deux podiums, paraît plus hasardeuse.

C'est pourtant le Français qui explosera en catégorie reine, avec d'abord un record de précocité pour sa pole position acquise à Jerez. Sa lutte avec Marc Márquez et ses sept podiums mettront ensuite rapidement « El Diablo » sous le feu des projecteurs. Cinquième pour sa première saison et logiquement couronné « rookie de l'année », Quartararo relègue loin derrière son adversaire italien, seulement 15^e du championnat avec une quatrième place sur « son » circuit de Misano comme meilleur résultat. Mais Bagnaia est un pilote qui monte en puissance, comme il l'avait fait en Moto3, où il avait connu une première saison « blanche » (zéro point), quand Quartararo avait réalisé un podium dès son second Grand Prix, en Argentine. L'un dévoile son

talent de manière spectaculaire, l'autre l'exploite discrètement.

Une adversité abondante et agressive

Leur deuxième saison sera diamétralement opposée : quand le Français aligne trois victoires pour sa seconde saison et entre ainsi dans l'histoire nationale de son sport, l'Italien se blesse et se contente d'un seul podium à Misano, comme avant d'exploser en Moto3. L'italien est alors en ballotage avec Johann Zarco pour prendre la place laissée vacante par Andrea Dovizioso dans le team officiel Ducati, et la décision de l'habiller en rouge ne s'est pas faite sans certains doutes.

En 2021, voilà Quartararo et Bagnaia propulsés pilotes officiels : le premier chez Yamaha en toute logique, le second chez Ducati, in extremis. Ainsi adoubés, les deux pilotes vont se

F. QUARTARARO

F. BAGNAIA

VS





**EN 2021, VOILÀ QUARTARARO ET BAGNAIA PROPULSÉS PILOTES OFFICIELS :
LE PREMIER CHEZ YAMAHA EN TOUTE LOGIQUE,
LE SECOND CHEZ DUCATI, IN EXTREMIS.**





révéler, malgré une adversité abondante et agressive. Encore une fois, Fabio va très vite s'imposer, signant 4 de ses 5 victoires le menant au titre mondial dans la première partie de saison, Bagnaia ne remportant sa première course qu'en Aragon, 9^e et dernier vainqueur d'une folle saison. Mais une fois lancé, Bagnaia ne s'arrête plus... Il remportera ainsi 4 des 6 dernières courses, plantant le décor pour la saison suivante. Pourtant, à mi-saison, c'est bien Fabio Quartararo qui menait la danse, Bagnaia comptant 91 points de retard sur le Français à l'issue du grand prix d'Allemagne.

Deux pilotes au-dessus du lot

La seconde partie de la saison de Bagnaia sera aussi solide que la première partie avait été inconstante, Bagnaia passera de la sixième à la première position en 8 Grands Prix, enchaînant notamment 4 victoires successives et repassant devant le Français en Australie... deux courses

BAGNAIA PASSERA DE LA SIXIÈME À LA PREMIÈRE POSITION EN 8 GRANDS PRIX, ENCHAÎNANT NOTAMMENT 4 VICTOIRES SUCCESSIVES ET REPASSANT DEVANT LE FRANÇAIS EN AUSTRALIE.

avant la fin du championnat. Un revirement spectaculaire, qui est aussi dû aux performances de sa Ducati et à une stratégie d'équipe observée jusqu'au compatriote de Quartararo, Johann Zarco. Peu suspect d'être malveillant ou jaloux envers Quartararo, Zarco tenait cependant à assurer Ducati de sa reconnaissance, pour lui avoir donné sa chance à un moment critique dans sa carrière. Il n'empêche que Bagnaia a bénéficié d'un soutien logistique et humain

important pour conquérir son titre, quand Quartararo luttait seul. Deux situations, deux méthodes... mais deux pilotes au-dessus du lot, en dépit de la qualité du plateau MotoGP.

Pour les deux pilotes, un changement de style s'impose cependant : Bagnaia doit monter en régime plus rapidement et Quartararo tenir la distance. D'autant plus que la saison 2023 sera longue, très longue... Un défi à contre-courant de ce qu'ils ont montré dans leur carrière, l'un comme l'autre, mais une condition nécessaire pour s'imposer dans un combat dont chacun connaît parfaitement l'adversaire. Et ses failles...



La Batcycle, moto de Batman, dessinée par Lazareth pour le jeu vidéo *Gotham Nights*.

Dossier

Ludovic Lazareth, sculpteur animé

Concepteur et bricoleur de génie à l'imagination débordante, Ludovic Lazareth est un homme qui fourmille d'idées. À tel point que lorsqu'on le rencontre, il a bien du mal à tenir en place... Et même si par moments son corps se met sur pause, son cerveau continue de brasser des idées, en mode turbine. Et dire que tout a démarré de très bonne heure, pour le plus grand bonheur de ceux qui aiment les sculptures qui ont une âme... mécanique.

« D'aussi loin que je me souviens, j'ai toujours bricolé. D'abord les jouets Meccano, puis les modèles réduits, ensuite les mobylettes. À 14 ans j'avais un Piaggio Ciao. J'ai essayé de lui mettre une boîte de vitesses, je le faisais fonctionner au protoxyde d'azote et je lui ai greffé un mini-réacteur... Mais ça ne marchait qu'à moitié et le Ciao a fini par prendre feu », glisse Ludovic Lazareth avec un sourire. Plus tard, avant ses 18 ans, il s'attaque aux voitures. Sa spécialité ? Les Mini Cooper qu'il customise à sa guise, disquant les toits, les transformant en cabriolets et surtout, ce qui devient rapidement sa marque de fabrique, adapte des mécaniques autrement plus sulfureuses.

Son truc pour ses Mini ? Leur greffer des V8 survitaminés ! En parallèle de ses travaux pratiques, Ludovic enrichit ses connaissances théoriques sur les bancs du lycée où il passe un bac F1 option dessin industriel, puis continue par un DUT Génie mécanique et termine son cursus scolaire au sein de l'école de design automobile Sbarro. Le cap de la vingtaine tout juste passé, il intègre l'équipe automobile Mega, engagé au Trophée Andros mais aussi au rallye de Monte Carlo, lors duquel il offi-

Par Thierry Traccan / Visuels : Ludovic Lazareth

cie sur un prototype équipé d'un V12 Mercedes. Une voiture qui chante !

La moto, il y vient presque par hasard : « Quand je travaillais chez Mega, il y avait une Yamaha Génésis qui traînait dans l'atelier. Je suis parti faire un petit tour avec, et quand j'ai vu comment ça accélérât, là je me suis dit "Waaaaooooouuh!!!" J'avais 25 ans. Je me suis mis à racheter des épaves que je modifiais, c'est parti comme ça. » Ludovic Lazareth s'installe à son compte en 1998 : « J'ai été le premier à imaginer un quad routier avec un moteur de Suzuki GSX-R 750. À cette époque, on était tous un peu des voyous, on coupait les cadres, on changeait les pots, on transformait les moteurs, on faisait les carénages...

Quand la mode du « tuning » a été dans le collimateur de l'État, j'ai compris que mon business allait mourir. Pour y échapper, je me suis déclaré en 2004 en tant que constructeur français. Aujourd'hui, j'homologue mes motos en les soumettant aux organismes référents, je frappe mes numéros de châssis et tous mes véhicules sont vendus avec des cartes grises Lazareth ». Le désormais constructeur Lazareth se met alors à construire des tricycles, des quadricycles, des motos et même des voitures !

L'univers de ses créations le conduit aussi à collaborer avec plusieurs réalisateurs de cinéma. Il participe ainsi aux films *Taxi 4*, *Taxi 5* et *Valérian* de Luc Besson, *À fond* avec André Dussollier et José Garcia ou *Babylon A.D.* de Mathieu Kassovitz. « J'ai toujours aimé construire, transformer, créer... Pourquoi je décide de faire ça ou ça ? Je n'en sais rien... Je m'assois devant un moteur et parfois, j'en tombe amoureux. La moto m'intéresse parce que le moteur est rendu visible, ce qui n'est pas le cas en voiture. Techniquement, je ne dessine pas de manière artistique, je construis directement en fil de fer ou en coupe de bois. Mon truc, c'est de construire des sculptures qui peuvent rouler. Je peux refaire plusieurs fois le design jusqu'à ce qu'il me plaise. Te dire pourquoi il me plaît, je n'en sais rien, mais il y a un moment où ça matche... »

L'inventeur poursuit : « Ma démarche est d'abord une création artistique, après, on aime ou on n'aime pas. En général, je ne demande rien à personne, sauf si quelqu'un arrive avec une demande précise sur un 2, 3 ou 4-roues, là j'écoute et je vois. Mais en général, je fais à mon idée et je propose ensuite », poursuit Ludovic Lazareth. Une impulsion donc, mais avec cinq personnes qui travaillent dans la

société, pour une production annuelle d'environ quinze machines.

Tout dépend de ce qui est fait, si ce sont des reproductions de modèles existants ou de nouvelles créations : « Pour une création, on part toujours d'une chaîne cinématique existante, qu'elle soit auto ou moto. Les carénages sont faits en interne : les dessins, les moules, les pièces, la peinture... Châssis et parties cycle sont également réalisés dans notre atelier, à Annecy. On ne sous-traite que l'usinage numérique machine 5 axes. Je fais les plans de ce que je veux, à l'ancienne, avec papier/crayon, et nos sous-traitants modélisent et produisent ces pièces. Après, une fois qu'une machine est faite à l'unité, il est plus facile de la reproduire. Le Wazuma R1 (engin à 4 roues dont 2 jumelées à l'arrière et à moteur de R1), j'en ai réalisé 35 homologués et 10 que nous avons vendus non homologués pour le Moyen-Orient ».

En parlant de clientèle, avec des véhicules (tous numérotés et parfois uniques) dont les prix s'étirent entre 25000 € pour un scrambler Triumph et 230000 € pour un Triazuma à moteur Ferrari, on l'imagine plutôt lointaine... « En fait non, 85% de ma clientèle est française, les 15% autres viennent principalement du Moyen-





Le fameux TMAX 530 de Yamaha revisité par Lazareth en tricycle.



Le Triazuma, un puissant 3-roues équipé d'un moteur V8 4,3 l de 500 chevaux.



La LT 410, dernier concept moto de Lazareth, avec une cellule de protection amovible.

Orient ». Alors que recherche cette clientèle: des engins extravagants, des sculptures? «Ce que je propose en réalité, ce sont des sculptures roulantes. Toutes nos réalisations roulent, mais certaines sont plus contraignantes que d'autres. Parmi ma clientèle, 10% roulent 30 000 km par an, 60% roulent 30 heures, et 30% ne roulent pas du tout» précise encore Ludovic.

Et sinon, combien sont-ils à voler ? Zéro, mais peut-être que cela ne saurait tarder : « J'ai imaginé un matin, à force de voir des drones, que notre moto pouvait voler. De cette idée à la réalisation, tout a été très vite. J'ai rencontré un fabricant allemand de turbines en mai 2019 et en janvier 2020, notre moto décollait. Pendant deux ans, à cause du Covid, on a mis le projet entre parenthèses, mais depuis 6 mois, on l'a repris avec un ingénieur aéronautique. La moto décolle et est

stable en stationnaire. Maintenant, il faut qu'elle avance.» Une moto volante, avec quatre roues et autant de turbines fonctionnant au kérosène, mais aussi un moteur électrique pour déplacer cette moto/quad quand elle est posée sur ses roues. Une façon détonnante d'imaginer l'hybridation...

Au-delà de ce projet un peu fou visant à créer un véhicule à l'usage mixte, à la fois roulant et volant, l'hybridation des énergies fait aussi réfléchir et agir Ludovic: «Il y a toujours plein de choses qui m'intéressent à concevoir avec des gros moteurs, Lamborghini, Ferrari, Maserati... J'aime l'exubérance, mais ça ne m'empêche pas de réfléchir à de nouvelles solutions de mobilité, notamment l'hybride. D'ailleurs, j'ai développé une 125 hybride au design sympa sur une base de moto Terrot des années 1930, équipée d'un moteur roue électrique qui permet

une autonomie électrique de 70 km, qui roule à 80 km/h et dont le moteur thermique 125 consomme 1,7 litre aux 100 kilomètres. C'est ma vision de l'avenir. L'hybride j'y crois, le tout électrique beaucoup moins.»

Innover pour ne pas subir, voilà ce qui résume la vie de son entreprise: «En 25 ans de vie professionnelle, j'ai rebondi chaque année... Il faut évoluer sans arrêt. En fonction de ce que nous imposent les politiques, selon les normes d'homologation, si je travaille pour l'export ou le marché français... Le combat est différent mais c'est un combat de tous les jours.» Un combat qu'on espère le voir livrer encore longtemps.



Passion

Vivez
pleinement
vos émotions !



Deux-roues
Collection
Plaisance
Camping-car

Depuis plus de 40 ans,
nous vous protégeons au quotidien.
Avec AXA Passion, nous vous accompagnons
pour répondre à l'ensemble de vos besoins.

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

Interview

10 questions à Ludovic Lazareth

À l'occasion du Salon du 2-roues de Lyon en mars dernier, nous sommes allés à la rencontre de Ludovic Lazareth. Il revient pour nous sur son entreprise et son dernier modèle phare, une impressionnante moto volante, d'ores et déjà homologuée pour la route.

Le grand public vous connaît principalement pour votre travail des deux-roues, mais vous n'avez pourtant pas fait que ça ?

Tout a commencé par l'auto, la moto ne m'a intéressé que plus tard, quand j'avais 25 ans. J'ai ensuite construit un quad, avec un moteur de 750 GSX R. Ça n'existait pas encore ce genre de quad routier avec un moteur puissant. 4 ont été vendus à Dubaï, avec des moteurs de R1, et là j'ai commencé à imaginer pouvoir les faire en France, c'est la première machine homologuée en 2004, sortie de mes ateliers

Aujourd'hui, combien êtes-vous chez Lazareth ?

Nous sommes cinq, l'équipe est montée jusqu'à dix, mais les charges étaient trop importantes. À cinq, on fait forcément moins de volume, mais on a gagné en passion ce que nous avons perdu quand nous étions plus nombreux, il fallait faire de la rentabilité.

Malgré cette réduction d'effectifs, vous arrive-t-il encore d'avoir le temps de travailler dans votre atelier ?

Bien sûr, la majeure partie du temps d'ailleurs. Peut-être 80% à l'atelier et 20% derrière un bureau. La facturation, les salons, le commercial, les rendez-vous clients et autres me prennent du temps, mais je suis toujours à l'atelier, c'est ce qui me fait vivre. Faire du papier, ça ne m'intéresse pas.

Comment se répartissent les tâches dans le processus de création d'un nouveau modèle ?

Mon équipe est constituée d'un chaudronnier qui fait tous types de soudures, du pliage et du façonnage, d'un électricien/mécanicien, d'un dessinateur bureau d'études, d'un peintre, et de moi, qui fais le modelage.



En carrosserie, je ne travaille pas sur ordinateur, tout est modélisé directement sur la machine au fil de fer, à l'ancienne, avec les moteurs, les roues et autres.

En décembre dernier, vous présentiez aux médias votre dernier modèle, la LMV 496, une moto volante. Comment est né ce projet un peu fou ?

En 2016, j'ai greffé un moteur de Maserati GranTurismo 4,7 L sur une moto à quatre roues pendulaires et la presse s'en est emparée. Un moteur italien c'est déjà beau, mais sur une moto, cela se voit !



SCANNEZ POUR VOIR LE PROJET LAZARETH LMV 496 EN VIDÉO





La LM 250 F, inspirée d'une icône des années 1950, la Maserati 250 F, transformée en un 3-roues plus léger et maniable.

« J'AI GREFFÉ UN MOTEUR DE MASERATI GRANTURISMO 4,7 L SUR UNE MOTO À QUATRE ROUES PENDULAIRES. UN MOTEUR ITALIEN C'EST DÉJÀ BEAU, MAIS SUR UNE MOTO, CELA SE VOIT ! »



La LM847, un monstre de 470 chevaux à 4 roues, propulsé par un V8 4,7 l de chez Maserati.



La LMV 496, reprenant les traits de la 847, déploie ses roues pour se transformer... en moto volante !

Du coup, nous l'avons homologuée, nous en avons construit et vendu sept. Puis un matin, j'ai imaginé que les quatre roues pouvaient s'écarter comme sur un drone, via une cinématique particulière. C'est pour cela que la moto volante a un faux moteur tout en carbone et en polyester. Elle a le look du moteur Maserati pour garder la silhouette de la moto initiale.

Quelle était votre source de motivation pour vous lancer dans un projet aussi fou ?

C'était surtout de la R&D. J'ai eu l'idée et l'envie de la construire, mais n'avais pas pour projet de la répliquer et de la vendre. La mobilité du futur ? Peut-être que dans 30 ans, il y aura partout des véhicules qui voleront. On ne peut pas savoir. Tout le monde annonce faire des motos volantes, mais ça n'est pas vrai. Ce sont toujours des hélicoptères ou des avions dissimulés. Ça reste super et je suis admiratif de ce qu'ils font, mais la nôtre est une vraie moto volante.

Elle peut avoir l'appellation « moto » car elle roule sur la route. Puis on la pose à un endroit, elle s'articule et elle peut voler.

La LMV 496 est-elle homologuée ?

Oui, elle est immatriculée et homologuée sur la route en électrique, mais pas pour pouvoir voler en revanche, c'est trop compliqué et trop cher.

Avez-vous déjà eu envie de travailler sur des véhicules de collection ?

Justement, on vient juste de créer une petite moto 125 hybride, avec un look des années 30, style moto « entretube ». Je ne crois pas au tout électrique, mais bien plus à l'hybride. L'utilisation de l'électrique est parfait pour la ville, en termes de pollution et d'autonomie notamment. Dès lors que l'on passe un périphérique ou que l'on arrive sur une autoroute, on bascule sur le thermique, c'est comme cela que j'imagine la mobilité actuelle et future.

L'accueil mitigé de la LiveWire d'Harley-Davidson ne vous a-t-il pas refroidi ?

À mon avis, c'est une hérésie de faire une Harley électrique. Les gens achètent un bruit et une vibration. Je suis amoureux de tout ce qui est moteur thermique, et ne peux me satisfaire d'un bruit électrique, même si cela accélère plus vite.

Vous présentez vous-même vos machines comme des œuvres d'art. Avez-vous déjà envisagé de créer un musée Lazareth ?

Il y en a quelques-unes que je conserve, mais je ne peux pas les garder bien longtemps car c'est de l'immobilisation et de la trésorerie que je n'ai pas. Il y a certaines créations que je peux garder ponctuellement ou que j'ai faites pour moi, que je pourrais exposer, mais je n'en ai pas tant que ça. Mon vrai musée, ce sont les clients et leurs collections.

Événements

Agenda des événements Moto

SALON DE LA MOTO CÔTE D'AZUR

Du 6 au 8 mai 2023 à Antibes

Rendez-vous du 6 au 8 mai à Antibes pour trois jours de fête autour de la moto. Ce festival sera ponctué par un meeting US bike, un show bike assuré par Chris Bruand et un grand rassemblement Harley Davidson le dimanche 7 mai à 16 heures au Fort Carré.



GRAND PRIX DE FRANCE

Du 12 au 14 mai au Mans

Le Mans accueillera cette année le 1000^e Grand Prix de France, du 12 au 14 mai. Ce rendez-vous incontournable pour tous les amateurs de sport automobile comprend 5 courses : Moto GP, Moto 2, Moto 3, FIM Moto E (moto électrique) et Northern Talent Cup (compétition de jeunes pilotes). Au programme, warm up, séances d'essais libres et d'essais qualificatifs : spectacle garanti ! Avec 200 000 spectateurs, il s'agit de l'une des compétitions de sport à moteur les plus suivies de France. La concurrence sera une nouvelle fois féroce entre Fabio Quartararo, Francesco Bagnaia et Aleix Espargaro. En plus des essais et des courses, le Grand Prix moto de France vous permet de rencontrer les pilotes et d'assister aux concerts, ainsi qu'au show mécanique.



SOU'PAPES FESTIVAL

Du 10 au 11 juin 2023 à Avignon

Organisé par l'association des Motards solidaires, le Sou'Papes Festival revient pour une 4^e édition au Parc des Expositions d'Avignon les 10 et 11 juin. Créé par et pour les motards, l'événement avait attiré plus de 20 000 visiteurs en 2022. 53 marques moto seront réunies dans l'espace d'exposition. Et cette année encore, de nombreuses animations vous attendent : spectacle de stunt, show freestyle moto ou motoball, mais aussi de nombreux concerts. Sans oublier le Run des Papes (un sprint sur 100 m) ou des essais de moto électrique.



FÊTE DU 2-ROUES ET DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le 11 juin 2023 à Grasse

La Fête du 2-roues et de la sécurité routière aura lieu le dimanche 11 juin à Grasse. Ce rendez-vous est dédié aux passionnés et à tous ceux qui souhaitent découvrir l'univers du 2-roues : ses codes, ses nouveautés, comment rouler en sécurité, allier plaisir et raison, partage de la route et comportement. L'édition 2023 mettra à l'honneur le néo-rétro et les motos anciennes. Au programme : essais, démonstrations, dédicaces, rencontres, ateliers pédagogiques, roulage encadré par les motocyclistes de la police, baptêmes en trike, initiation, perfectionnement ou reprise de guidon... Il y en aura pour tous les goûts ! L'entrée est gratuite.



*Ces dates sont valides à la date de publication de Cap'Passion et n'ont pas un caractère définitif.



Dossier

24 heures du Mans 100 ans d'exploits

Les 10 et 11 juin 2023, les 24 Heures du Mans fêteront leur centième anniversaire. Depuis 1923, cette incroyable course est une alchimie entre vitesse et endurance, entre hommes et machines. Elle sert aussi de laboratoire à ciel ouvert pour éprouver la fiabilité et la durabilité du matériel automobile. Plongée dans le mythe sarthois.

Les 24 Heures du Mans, c'est une histoire de rivalités, de défis et d'innovations technologiques. Depuis le Paris-Rouen de juillet 1894, première course officielle de l'Histoire, les confrontations se succèdent et leur succès populaire ne fait que croître. La genèse des 24 Heures du Mans remonte à 1906. Le département de la Sarthe remporte une « course », celle de la consultation publique de l'Automobile Club de France pour l'organisation d'un Grand Prix automobile sur ses terres. Ce premier Grand Prix de l'ACF sarthois est disputé sur un tracé de 103 km sur lequel le Hongrois Ferenc Szisz s'illustre, sur Renault... Pour la circonstance, l'Automobile Club de la Sarthe est créé et devient rapidement l'Automobile Club de l'Ouest. Visionnaire, l'ingénieur Georges Durand, secrétaire général de l'ACO (Automobile Club de l'Ouest), évoque déjà à cette époque une course annuelle au Mans.

Premier Grand Prix d'endurance en 1923

Depuis 1911, les États-Unis ont une course automobile réputée : les 500 miles d'Indianapolis où

Par Igor Biétry / Visuels : Automobile Club de l'Ouest

il est non seulement question d'aller le plus vite possible, mais aussi de tenir la distance. Allez vite c'est bien, allez vite longtemps, c'est encore mieux ! Il faudra toutefois attendre le Salon de l'Auto de Paris en 1922, pour que Le Mans

bout de 2205 kilomètres à 92 km/h de moyenne, c'est l'équipage André Lagache et René Léonard qui impose leur Chenard & Walcker. Les 24 Heures du Mans sont nées !

terre, la course automobile est élevée au rang de religion. Les jeunes aristocrates dont bon nombre ont fait la guerre dans le Royal Flying Corps, cherchent des activités pourvoyeuses d'adrénaline. En 1925 et 1926, malgré leur enthousiasme, les Bentley boys sont battus par les fameuses Lorraine-Dietrich françaises.



Affiche du premier Grand Prix d'Endurance de 24 heures (1923).

rentre définitivement dans l'histoire du sport automobile. En effet, Georges Durand, devenu président de l'ACO, le polytechnicien Charles Faroux, patron du journal *La Vie automobile* (*L'Auto*) et Émile Coquille, représentant pour la France pour le fabricant britannique de roues démontables Rudge-Whitworth, mettent sur pied une épreuve qui doit permettre aux fabricants d'automobiles et d'accessoires de démontrer les qualités et la solidité de leurs productions.

Les organisateurs imaginent d'abord une épreuve sur 8 heures, mais Emile Coquille tient à ce qu'une partie de la course se déroule de nuit pour éprouver les systèmes d'éclairage assez peu reluisants en ce début des années 1920. Finalement, quitte à faire de l'endurance et rouler la nuit, ils se mettent d'accord sur une épreuve disputée sur deux tours d'horloge !

Rendez-vous est pris le samedi 26 mai 1923, sur un tracé de 17 km. Trente-trois voitures de série s'élancent pour la première édition du «Grand Prix d'endurance de 24 Heures». Au

Bentley boys Vs Lorraine-Dietrich

Lors de cette première édition, le constructeur britannique Owen Bentley s'offre une retentissante 4^e place. Il est conquis par cette formule qui montre combien ses voitures sont fiables et durantes. Il revient l'année suivante en 1924, confiant le volant aux Français Duff et Clément qui remportent une victoire qui fera date dans le sport automobile. En Angle-

Ce n'est qu'en 1927 que Bentley renoue avec la victoire grâce à l'équipage Benjafield et Davis. Barnato, le principal actionnaire de Bentley, prend lui-même le volant en 1928 et offre à la marque son 3^e succès en terre sarthoise. Il n'en faut pas plus pour que les amateurs anglais de sport automobile considèrent l'épreuve mancelle comme une chasse gardée. D'autant qu'en 1929, quatre Bentley trustent les quatre premières places et terminent 1^{res} et 2^{es} en 1930, devant deux Talbot-London. Certains iront même jusqu'à dire que les 24 Heures du Mans sont une épreuve anglaise organisée en France ! Les équipages de la perfide Albion marquent le pas suite à la récession économique. C'est au tour d'Alfa Romeo de truster les victoires. Il faut attendre 1937 et l'engagement de la Bugatti 57C « Tank » confiée aux experts Jean-Pierre Wimille et Robert Benoist pour renouer avec *La Marseillaise*.

Les grandes marques françaises sont à pied d'œuvre pour faire briller les couleurs nationales : Bugatti



Matra Simca (1972).



bien sûr, mais aussi Delahaye, Delage, Darl'Mat-Peugeot, sans oublier les petites Simca-Fiat qui sont elles aussi engagées dans l'épreuve.

Domination des voitures tricolores après-guerre

Les Français après-guerre brillent notamment grâce au fameux classement par indice de performance. Cet indice est calculé selon la distance parcourue et la cylindrée de la voiture. Il est établi lors de chaque course entre 1926 et 1971. Et à ce jeu, les voitures à moteur Panhard sont récompensées dix fois entre 1950 et 1962. En 1950, c'est Louis Rosier sur Talbot-Lago qui remporte l'épreuve.

La particularité de cette victoire est qu'il ne laisse son fils piloter que deux tours ! Cet exploit faillit être reproduit deux ans après par Pierre Levegh, lui

aussi sur Talbot-Lago. Il abandonne lors de la dernière heure de course alors qu'il dominait de la tête et des épaules les Mercedes d'usine. C'est à la suite de cet exploit que l'écurie allemande lui propose d'intégrer l'équipe dans laquelle il y avait déjà de grandes stars : Juan Manuel Fangio et Stirling Moss, entre autres.

Jaguar éclipsée par l'hégémonie Ferrari

Le pauvre Levegh fut le héros malheureux du plus tragique accident de l'histoire de l'épreuve trois ans en plus tard, en 1955. En marge du terrible affrontement en tête de course entre Mike Hawthorn et Juan-Manuel Fangio, Levegh accroche l'Austin-Healey de Lance Macklin et est catapulté au pied des tribunes. L'accident entraîne la mort d'une centaine de spectateurs. Après ce drame, Mercedes arrête la compétition pendant une

trentaine d'année. Cette tragique édition est remportée par la Jaguar Type D de Mike Hawthorn dont la particularité était d'être la première voiture engagée au Mans équipée de freins à disque. En 1956 et 1957, Jaguar remporte une nouvelle fois les 24 Heures avec sa Type D. Puis vient l'ère Ferrari. Une première en 1954, puis en 1958 et une omniprésence sur la première place du podium de 1960 à 1965 inclus ! L'hégémonie de la Scuderia Ferrari sur l'épreuve entraîne le géant américain Ford à rentrer dans la course dès 1964. Il faudra attendre 1966 pour que les Américaines s'imposent.

Le retour en grâce des Français

En 1969, Jacky Ickx remporte l'épreuve après avoir combattu les Porsche et surtout marqué l'histoire de l'épreuve en décidant de ne plus courir vers sa voiture, comme l'impliquait le départ



WM Peugeot (1988).



Peugeot 908 (2009).



McLaren F1 GTR (1995).



Les Hypercars arrivent en 2021.

en épis, véritable marque de fabrique de l'épreuve depuis 1927 ! Le départ est donné lancé à partir de 1971. Avec les années 70, les Françaises reprennent des couleurs. Si Porsche impose sa fabuleuse 917 en 1970 et 1971, Matra, qui brille en Formule 1, se lance dans l'aventure et permet à *La Marseillaise* de retentir de nouveau sur le podium en 1972. Henri Pescarolo et Graham Hill imposent la MS670 dont le chant du moteur V12 3 litres ensorcelle les oreilles des passionnés. « Pesca » réitère en 1973 et en 1974, avec Gérard Larrousse sur la Matra MS 670B.

Il faut attendre 1978 pour voir une autre Française gagner l'épreuve. Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud imposent la Renault Alpine A442B V6 turbo devant les Porsche 936. En 1980, Le Mans offre une belle histoire aux fans français. Associé à Jean-Pierre Jaussaud, le pilote-constructeur Jean Rondeau remporte l'épreuve et devient le seul pilote-constructeur

vainqueur des 24 Heures du Mans. Les années 80 sont marquées par la prédominance des Porsche et l'avènement des voitures de groupe C qui atteignent des vitesses record.

En 1988 la Peugeot WM P88 n°51, pilotée par Roger Dorchy, Claude Haldi et Jean-Daniel Riaulet, est chronométrée à 407 km/h dans la fameuse ligne droite des Hunaudières. En 1990, l'ACO installe deux chicanes pour limiter la vitesse, ce qui n'empêche malheureusement pas certaines voitures de s'envoler dans le décor.

Le second souffle de l'épreuve au milieu des 1990's

En 1992 et 1993, ce sont les Peugeot qui raflent la mise avec leur fameuses 905. L'intérêt pour les 24 Heures du Mans commence à s'essouffler, les groupes C se res-

semblent toutes et le public ne s'y retrouve plus. Il faut attendre 1995 pour que les GT fassent leur grand retour et s'imposent. Mac Laren F1 GTR, Chrysler Viper, Panoz, Ferrari et les éternelles Porsche donnent un second souffle à l'épreuve.

En 2000, les Audi rentrent dans la danse et s'installent 13^e fois sur la première marche du podium laissant à la Peugeot 908 l'édition 2009. Depuis 2018, c'est Toyota qui tire son épingle du jeu avec des modèles HYBRID. L'ACO a donc décidé en 2021 de créer une nouvelle catégorie: les Hypercars! Et pour cette année du centenaire, de très grandes marques reviennent avec notamment Ferrari, Cadillac, Peugeot ou Glykenhaus. Les 260000 billets ont été vendus en deux mois et tous les records devraient être battus. Les 24 Heures du Mans, après 100 ans d'Histoire, ne se sont jamais aussi bien portées. Vivement 16 heures, le samedi 10 juin, pour le départ!



Dossier

100 ans d'avancées technologiques

Les 24 Heures du Mans ont été créées en 1923 pour permettre aux constructeurs de se confronter aux autres, mais aussi dans le but d'éprouver de nouvelles solutions technologiques, adaptées par la suite sur les voitures de série. Coup de projecteur sur quelques-unes de ces innovations majeures.

L'une des plus emblématiques avancées technologiques est mise en œuvre dès l'édition 1926. Le « S » de Maison Blanche (circuit d'entraînement du Mans) est un lieu connu pour être régulièrement couvert d'une brume particulièrement dangereuse au petit matin. C'est pourquoi, grâce à l'équipementier Marchal, les voitures de l'écurie Lorraine-Dietrich sont équipées en 1926 d'un **phare antibrouillard**. Positionné au milieu de la calandre, « le cyclope » est un feu additionnel longue portée qui sera rapidement doublé de phares antibrouillards. Ceux-ci seront par la suite adoptés par la majeure partie des écuries et installés sur les voitures de série.



Les phares antibrouillards, instaurés dans la compétition en 1926.

Chaque constructeur ayant à cœur de trouver des solutions pour être meilleur que les autres, les techniciens rivalisent d'astuces. À l'image de Marshall, Michelin propose pour la première fois en 1951 un **pneu radial**, dont ils ont déposé le brevet en 1946. Première voiture à utiliser ces gommes, la Lancia remporte le trophée dans sa catégorie. C'est aussi sur la piste du Mans que furent expérimentées **les lignes jaunes**, destinées à guider les pilotes. Devenues blanches, elles sont, depuis, devenues indispensables sur nos routes.

Par Igor Biétry / Visuels : Shutterstock, Pexels



Structure d'un pneu radial (avec sa bande de roulement).



Freins à disque.

On notera aussi l'utilisation, à partir de 1952, **de freins à disque** qui remplaceront très avantageusement les freins à tambour. Le premier constructeur à utiliser cette solution est Jaguar sur la Type D en 1953. Une innovation étudiée par Dunlop et Girling qui contribua à ce qu'elle remporte l'épreuve en 1955-56 et 1957!

Chez Porsche aussi, on teste des solutions techniques innovantes. Bien qu'ils ne soient pas les premiers à avoir étudié et travaillé sur le sujet, ce sont les hommes de Stuttgart qui choisissent de se équiper pour la première fois aux 24 Heures de 1974, d'un **moteur turbo** muni d'un turbocompresseur. La 911 RSR remporte une incroyable 2^e place au général en s'intercalant entre les deux Matra 670B.

Moteur turbo sur une voiture de course.



Moteur hybride.

En 2006, Audi gagne avec un moteur diesel! Le constructeur révolutionne également l'éclairage des voitures avec la première utilisation de **phares à LED** sur la R18 qui remporte l'édition 2008.

En 2012, apparaît **le moteur hybride** avec les récupérateurs d'énergie de freinage et cette même année, Nissan lance la DeltaWing, en partie propulsée par l'électricité. Le prochain grand challenge est la Mission H24, voiture équipée d'un **moteur à hydrogène**. L'électricité utilisée par les moteurs électriques du véhicule est produite par le générateur électrique-hydrogène. Cette voiture, qui roule depuis 2018, sera engagée sur l'édition 2025 des 24 Heures du Mans.

15 DATES CLÉS DES 24 H DU MANS

1923



1^{re} édition des 24 Heures du Mans.

Alfa Romeo, 1^{er} constructeur italien vainqueur au Mans.

1931



Victoire de Jean-Pierre Wimille et Pierre Veyron (Bugatti).



Mise en place des chicanes sur la ligne droite tdes Hunaudières.

1990



1991

Mazda devient le 1^{er} constructeur japonais vainqueur au Mans.

1992

1^{re} victoire de Peugeot. 2 autres succès suivront en 1993 et 2009.





1^{re} victoire de Porsche au Mans. Tournage du film *Le Mans*, avec Steve McQueen.



Fin des départs en épi.

1966

Ford met fin à la domination de Ferrari, 9 fois vainqueur depuis 1949 et invaincue de 1960 à 1965.

1970

WM Peugeot n°51 : record de vitesse de 405 km/h dans la ligne droite des Hunaudières.

1971

1982



Le Belge Jacky Ickx porte à 6 le record de victoires aux 24 Heures.

1988



2000

1^{re} des 10 victoires d'Audi.

2008

8^e succès du Danois Tom Kristensen, recordman des victoires depuis 2005.



2012

Création du Championnat du monde d'Endurance de la FIA. L'Audi R18 e-Tron Quattro est la 1^{re} voiture hybride (diesel/électrique) à remporter l'épreuve. Elle s'imposera également en 2013 et 2014.



Dossier

Le Mans Classic

Célébrations du Centenaire des 24 Heures du Mans oblige, l'édition 2023 du Mans Classic, du 29 juin au 2 juillet, s'annonce d'ores et déjà exceptionnelle !

Plusieurs centaines de voitures de collection et de compétition seront en piste, parmi lesquelles les voitures qui ont marqué l'histoire de la grande course sarthoise.

Par Igor Biétry / Visuels : ACO / Nicolas Bremaud, Stéphanie Bezar, Mathieu Bonnevie

Habituellement organisé tous les deux ans, l'événement a bousculé son agenda pour être au rendez-vous du Centenaire cette année. Les organisateurs, Peter Auto et l'Automobile Club de l'Ouest, ont pour l'occasion réuni les 60 Grandes Voitures du Mans qui ont gagné ou marqué l'épreuve. Impossible pour AXA Passion de passer à côté de ce moment d'Histoire et de passion. Nous serons donc un des partenaires principaux de la manifestation et à ce titre, nous partagerons la passion des voitures de collection avec nos clients auxquels nous proposerons une parade sur le circuit du Mans pendant la manifestation.

À l'origine de la manifestation, Patrick Peter. L'homme est un passionné, organisateur de longue date de grands événements autour de l'Histoire du sport automobile. Si dans les années 80, il organisait le « Grand prix de l'Age d'Or » à Montlhéry, considéré à l'époque comme la messe de l'automobile ancienne, il n'a cessé de monter en gamme, avec notamment la renaissance à la mode classique du « Tour auto ». On lui doit enfin cette idée lumineuse de redonner la parole à ceux qui ont



EN 2020, LE RENDEZ-VOUS RÉUNIT 200 000 VISITEURS, 1 000 COMPÉTITEURS ET 750 VOITURES DE COURSE.

marqué l'histoire des 24 Heures du Mans sur le théâtre de leur exploit. Coup de génie, puisque cette manifestation est devenue la plus grande d'Europe, plébiscitée dans le monde entier.

L'histoire de cette biennale à succès débute en 2002. Les équipages sont unanimes, la presse dithyrambique! L'édition suivante présente six plateaux historiques et durant le week-end, les équipages peuvent découvrir le grand circuit en course de jour comme de nuit. Les stars des 24 Heures du Mans viennent renouer avec leurs exploits. En 2004, le pilote de Formule 1 Maurice Trintignant (oncle de l'acteur Jean-Louis Trintignant) assiste ainsi à l'épreuve. En 2006, pour fêter la victoire historique de Ford durant l'édition 1966, les trois voitures historiques sont au rendez-vous.

Les chiffres de fréquentation battent des records. Le chiffre de 100 000 visiteurs en 2008 place le Mans Classic dans le top 10 des grands événements, toutes disciplines confondues. En 2020, le rendez-vous réunit 200 000 visiteurs, 1 000 compétiteurs et 750 voitures de course. Dans les parcs, l'affluence est également au rendez-vous : 8 000 voitures de collection font le déplacement, les grands clubs français sont de la fête.

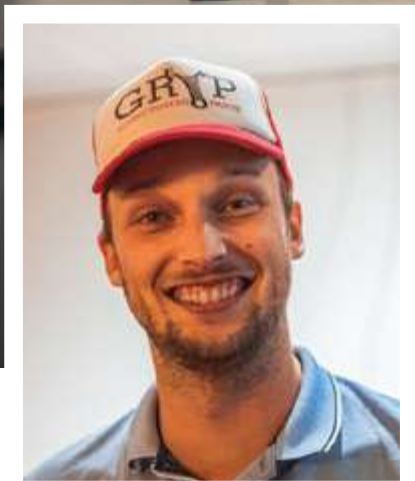
Du 29 juin au 2 juillet prochain, alors que l'on fête le 100^e anniversaire de l'épreuve en 2023, le Mans Classic va sans doute battre encore des records. Les six plateaux phares de 1923 à 1981 seront complétés par le plateau des Groupe C Racing pour les protos de 1982 à 1993, celui d'Endurance Racing Legends qui accueille les GT1

et LMP1 de 1994 à 2010, un plateau qui réunira 70 Porsche historiques, ainsi que, pour la première fois, 75 Bentley d'avant-guerre.

Dans le n°2 de *Cap'Passion* (juil./sept. 2022), Patrick Peter, cofondateur et directeur du Mans Classic, nous confiait comment il était devenu le « père des grands rassemblements en voitures anciennes ». Il revenait également sur les évolutions récentes du Mans Classic.

Retrouvez son interview ici :





Impressions 3D de logos d'automobiles.

Interview

Gauthier Laviron, cofondateur de GRYP 3D

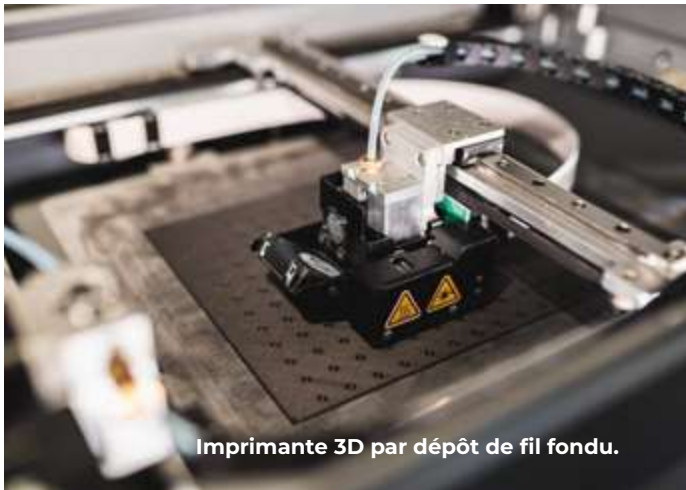
Face à la difficile recherche de pièces détachées pour youngtimers, deux Bordelais passionnés d'automobile ont lancé en 2017 leur start-up spécialisée en impression 3D, GRYP. L'entreprise compte désormais cinq employés et s'est depuis élargie aux véhicules de toutes époques pour répondre à une demande croissante. Gauthier Laviron, cofondateur, nous présente son projet.

D'où vous est venue l'envie de créer GRYP ?

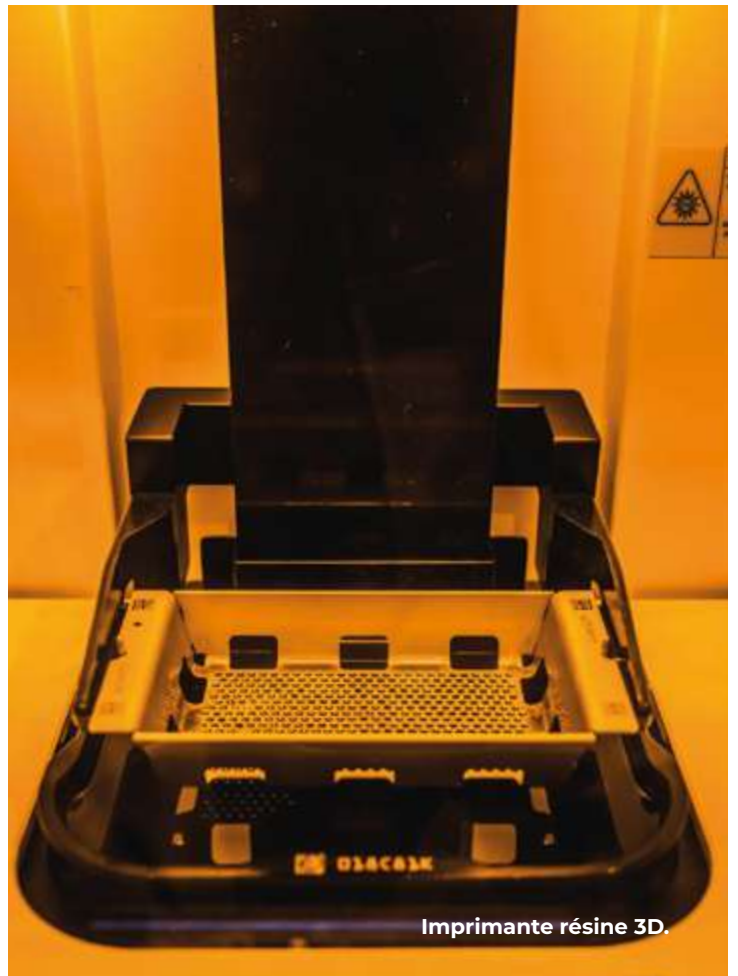
J'ai commencé à restaurer des voitures dès l'âge de 15 ans et je me suis trouvé confronté à la difficulté de trouver certaines pièces détachées. C'est pourquoi avec mon associé, passionné de sport automobile, nous avons fondé GRYP en 2017, avec l'idée de produire des pièces détachées pour les voitures de collection, et les youngtimers en particulier.

Nous avons compris que nous étions en capacité de les refabriquer grâce à l'impression 3D, que j'avais découverte lors de mon expérience professionnelle dans l'industrie automobile, chez Valeo et Renault. Grâce à mon savoir-faire de dessinateur industriel, je dessinais les pièces puis on les imprimait. Avant de lancer les fabrications d'outillages, on réalisait des prototypes en impression 3D. Au début, on fabriquait des pièces avec une imprimante dans mon

Par Benjamin Pinier / Visuels : Gryp, Theo Baracassa



Imprimante 3D par dépôt de fil fondu.



Imprimante résine 3D.



Salle des machines avec environnement contrôlé – Smart Farm By Handdle.

appartement. Puis petit à petit, nous avons acheté une autre machine, puis une autre machine... Aujourd'hui, nous avons 13 imprimantes !

Comment est née cette passion pour les vieilles voitures, et notamment les youngtimers ?

Mon grand-père m'emmenait avec lui dans les casses automobiles, pendant les vacances. Pendant qu'il récupérait de la ferraille, je décrochais des logos sur les voitures, que je collectionnais... Mon autre grand-père était coureur automobile pour Marcadier, dans la région Rhône-Alpes.

À chaque fois que je le voyais, il me montrait des photos de ses courses des années 1960. Tous deux m'ont transmis leur passion de la voiture. Aussi, dès l'âge de 15 ans, lorsque j'ai commencé à travailler, j'ai économisé afin de m'acheter une épave pour la réparer. Et vu mon budget, c'était forcément une youngtimer, une Golf 1 cabriolet.

Quel service proposez-vous chez GRYP ?

Notre business model est basé sur la capitalisation des fichiers. C'est-à-dire que nous ne vendons pas le fichier 3D. Quand un client vient nous voir avec une pièce déformée ou abîmée, nous la redessons ou la scannons en 3D, suivant la complexité. Et ça, c'est gratuit ! C'est la grosse particularité que l'on a par rapport à un imprimeur 3D. Une fois que l'on a redessiné la pièce, on va la fabriquer, l'envoyer au client pour validation et il ne payera que sa pièce. Il va donc payer exactement le même prix que les autres clients qui l'achèteront après lui. Ensuite de notre côté, on commercialise la pièce sur notre site internet ou sur des plateformes de distribution, au prix payé par le client initial. Ce prix est défini en fonction du temps de fabrication, du grammage de matière première et du temps de post-traitement. Ce qui est très important dans notre savoir-faire, c'est la finition des pièces. On ne vend

pas une pièce sortie de machine brute. C'est très rare que la finition soit acceptable.

Aujourd'hui, combien de pièces avez-vous dans votre catalogue ?

Plus on aura de références, plus notre activité sera rentable. Aujourd'hui, nous avons 1 500 pièces au catalogue et cela demande beaucoup d'investissement de départ. Quels que soient le client et le modèle de voiture concernée, nous réalisons sa pièce de la même manière, avec le fichier 3D gratuit. Sur les 1500 références de notre catalogue, seules 500 références font l'objet d'une demande récurrente. Je perds donc beaucoup de temps à dessiner des pièces qui ne seront pas rentables, mais c'est le jeu. C'est pourquoi nous avons aussi une deuxième activité, Gryp Innov : nous produisons des démonstrateurs de vol, des pièces aéronautiques et navales (des pièces détachées de yachts par exemple) pour l'industrie.

Avec le développement de votre entreprise et de vos technologies, avez-vous pu élargir votre activité au-delà des youngtimers ?

On fabrique de plus en plus de pièces pour les véhicules récents, mais on en fait aussi pour les oldtimers. Même s'il y a peu de plastique visible sur les modèles de cette époque, il y en a tout de même, notamment dans les compteurs. Entre l'après-guerre et les youngtimers, il y a une trentaine d'années de fabrication automobile où le polymère a commencé à apparaître et les pièces sont difficiles à trouver, parce que ça n'était pas encore de la fabrication en grande série. On est sur des véhicules très rares, type Delahaye, Delage ou Aston Martin. Et il y a de plus en plus de voitures récentes : des Peugeot 2008, 508...

Les pièces détachées de ces voitures récentes ne sont déjà plus disponibles à la vente ?

Il y a plusieurs cas de figure. Je vais prendre l'exemple des plages arrière. Sur les Peugeot 508, changer les petites pattes en plastique qui la guident dans des rails coûte 900 €... Comme Peugeot achète la plage arrière complète à un équipementier, ces petites pattes en plastique ne sont pas disponibles à la vente aux particuliers. Chez GRYP, nous les fabriquons.

Imprimez-vous des pièces dans des matériaux autres que le plastique, comme la fibre de verre, le carbone ou le métal ?

Oui, nous imprimons des pièces en carbone, en kevlar et en fibre de verre, mais

pas en métal. Mais pour développer ce type d'impression en composite ou en métal, il faudrait que nous déménagions nos locaux hors zone résidentielle, pour des raisons de sécurité. Pour les pièces en métal, la plupart ont une fonction essentielle dans la voiture, elles vont par exemple servir à maintenir un élément crucial pour le véhicule.

Ce sont donc des pièces de sécurité, que nous n'imprimons pas. Cependant, nous fabriquons certaines pièces d'ornement en métal. Je travaille par exemple sur un logo. On pourrait le réaliser en plastique chromé et il ressemblerait à du métal. Mais notre client va faire un concours d'élégance et dans ce genre d'événement, les juges posent un aimant sur le logo pour vérifier que ce soit bien une pièce en métal.

« QUAND UN CLIENT VIENT NOUS VOIR AVEC UNE PIÈCE DÉFORMÉE OU ABÎMÉE, NOUS LA REDESSINONS OU LA SCANNONS EN 3D, SUIVANT LA COMPLEXITÉ. ET ÇA, C'EST GRATUIT ! »



Séance de conception 3D dans les bureaux de GRYP.



Phase de post-traitement des pièces imprimées.

L'impression 3D évolue très rapidement. Êtes-vous confrontés à certaines limites technologiques ?

Aujourd'hui, ce qui nous freine un peu, c'est la démocratisation de certaines matières et technologies. Par exemple, il y a 10 ans, il était déjà possible de faire du transparent, mais nous ne le faisons pas, car la machine coûtait plusieurs dizaines de milliers d'euros et la matière première était très onéreuse. Je me retrouvais donc avec un plafonnier de Peugeot 205 à 500 euros, ce qui est absurde... Même si la pièce est très jolie, personne ne l'achètera ! Aujourd'hui, j'ai investi et je suis capable de proposer un produit à une vingtaine d'euros.

Quelle est la prochaine étape pour GRYP ?

Nous venons de signer un partenariat en exclusivité avec le CESVI France, un centre de recherche qui travaille avec les assureurs pour le calcul des prix des assurances. Ils prennent des voitures avant qu'elles ne sortent en concession,

font des crash-tests à 20 ou 30 km/h et calculent le prix des réparations. Cela aide les assureurs à calculer au plus juste le prix des primes d'assurance pour un véhicule neuf.

Pour notre partenariat avec le CESVI, on est en train de créer un service qui permettra aux experts d'accéder directement à un catalogue avant que les voitures ne sortent en concession. Et pour les véhicules très récents, d'accéder à un catalogue de pièces fréquemment cassées. Comme leur crash-test va mettre en évidence les pièces qui cassent régulièrement, on va les dessiner et les reproduire en amont.

Grâce à ça, les experts pourront par exemple affirmer qu'un choc à 30 km/h sur un Scenic 4 casse uniquement les pattes de fixation des feux avant. Et plutôt que de changer les feux avant complets, vous irez directement chez nous pour commander les pattes de feux, certifiées par le CESVI. L'idée est d'éviter que les prix de l'assurance n'augmentent dans les années à venir.

Quelles sont vos ambitions dans les années à venir ?

Le but est de fabriquer le produit fini le plus rapidement possible et à la demande. L'impression 3D va sans doute beaucoup évoluer dans les prochaines années. Aujourd'hui, je dessine mes pièces, je paramètre mes machines... C'est assez long. Peut-être que demain, mes clients seront capables, grâce à la solution GRYP, de ne pas passer par toutes ces phases.

L'objectif est d'avoir suffisamment de références pour pouvoir installer mon outil de production directement chez mes clients. Notre but est que demain, GRYP rajoute des références en permanence, labellise son catalogue et que ceux qui le souhaitent puissent intégrer l'outil de fabrication chez eux pour pouvoir, en un simple clic, fabriquer les pièces in situ.

Événements

Agenda* des événements Collection

CLASSIC DAYS

Du 29 au 30 avril à Magny-Court

Pour son édition 2023, les 29 et 30 avril, le festival Classic Days de Magny-Court a choisi de mettre à l'honneur Jean-Louis Schlesser. Il fut l'un des grands pilotes éclectiques de ces dernières décennies ; monoplaces, F1, endurance, rallye raids (quintuple champion du monde entre 1998 et 2002)... Jacky Ickx, qui fut l'un de ses adversaires, sera également présent pour une démonstration au volant d'une F1. Jacques Laffite évoquera les grandes heures de la course automobile et un hommage sera rendu aux 24 Heures du Mans à l'occasion du centenaire, avec Jean Ragnotti comme témoin. Plusieurs modèles mythiques seront également présentés et on célébrera les 60 ans de la Porsche 911 et les 70 ans de la Chevrolet Corvette. Et pour la première fois à Magny-Cours, les Classic Days organisent une Bourse d'Echanges au sein du Village.



SUNDAY RIDE CLASSIC

Du 6 au 7 mai au Castellet

Venez nous retrouver sur le circuit du Castellet! Depuis 2009, la Sunday Ride Classic rassemble au Circuit Paul Ricard le plus haut niveau du patrimoine sportif motocycliste, avec plus de 1 000 motos en piste. L'édition 2023 se déroulera cette année le week-end des 6 et 7 mai et présentera 500 motos de collection en démonstration, 8 courses de vitesses, 2 courses de side-cars, 1 championnat d'Europe d'endurance... L'événement mixe compétition, démonstration, expositions et pilotes de renom de toutes générations. Ce rendez-vous des passionnés de sports mécaniques accueille traditionnellement plus de 20 000 personnes sur le tracé du Grand Prix de France de F1.



FESTIVAL VINTAGE CÔTE D'AZUR

Du 3 au 4 juin à Nice

Événement moto de la Côte d'Azur, Le Festival vintage prendra place du 3 au 4 juin au stade Arboras de Nice. De nombreuses animations sont prévues, dans l'esprit vintage et motorbike : expo et concours custom, essais et parades moto, baptêmes trikers, spectacles XtremShow. Sans oublier un espace shopping vintage, des showcases live et une expo US cars. Plus de 50 marques seront présentes sur l'offre 2 roues et de nombreux stands seront consacrés à l'équipement du motard et aux accessoires.

*Ces dates sont les dates valides à la date de publication de Cap'Passion et n'ont pas un caractère définitif.



Passion

Vivre ma passion avec sérénité



Assurance Véhicules de Collection

Avec AXA Passion, vivez votre passion en toute sérénité : expertise du véhicule valable 5 ans, rapatriement du véhicule au domicile (assistance passion), dommages sur circuit lors des Journées Club⁽¹⁾.

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

⁽¹⁾ Selon clauses et conditions du contrat

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 - Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. au capital de 24 099 560,20 € - 451 392 724 RCS Nanterre - Siège social : 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles - Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marty-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances.** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles sur le site axa.fr.



Ref. 969204 A 06 2022 - Crédits photos : Bruno Bergher on Unsplash, Y. Larayedh - Graine du désert



Dossier

Cyrille Lemoine, la glisse dans la p'eau

Cyrille Lemoine, ancien champion de jet-ski, est l'un des Français les plus médaillés de la discipline avec 12 titres mondiaux. Il revient pour *Cap'Passion* sur ses débuts à moto, ses coups durs et ses années au sommet en jet-ski. Il nous donne aussi son point de vue sur l'évolution récente de la discipline, liée à la mise sur le marché d'engins surpuissants.

Le rendez-vous était fixé lors du récent Salon du 2-Roues de Lyon. Plus exactement sur la terre ferme, et mieux encore, sur la piste artificielle du motocross indoor organisé dans un des halls de l'événement. Sur sa Honda 250 CR-F frappée de son numéro 9 fétiche, Cyrille Lemoine bagarre aux avant-postes de sa catégorie. Le style est propre, le coup de gaz assuré, la technique bien en place. Pourtant, on est loin des plans d'eau douce ou salée qui l'auront vu remporter ses 12 titres de champion du monde de jet-ski, faisant du Français l'un des pilotes les plus capés de la discipline.

Des débuts prometteurs en 2-roues

Une histoire qui débute très tôt, guidon en main, mais là aussi avec des roues. Comme toutes ces générations de dizaines de milliers de pilotes, dont quelques-uns devenus célèbres, c'est au guidon d'une Yamaha PW50 que l'histoire débute. Cinq ans après sa naissance au Creusot, le jeune Bourguignon connaît ses premiers émois de pilotage. Une bassine remplie de passion dans laquelle Cyrille s'immerge, poursuivant au cours des années

Par Thierry Traccan / Visuels : collection Cyrille Lemoine

suyvantes son cursus d'apprenti pilote, à commencer par les courses départementales à ses 11 ans, suivies par les courses régionales, puis nationales.

Inscrit dans la pépinière de talents que constitue le championnat de France Minivert*, Cyrille fait ses armes : « Je roulais dans les 10 premiers, j'étais pas mal mais ce n'était pas un truc de fou non plus. Un peu plus tard, j'ai gagné la Ligue en 125 cm³. Et puis l'année suivante, en 1994, je me casse le tibia et le péroné au début de l'été. J'ai passé mes grandes vacances entre hôpital et plâtre... C'était un peu la goutte d'eau, j'en avais marre de me faire mal et avec mon père, on a décidé de passer à autre chose. À l'époque, j'hésitais entre le karting et le jet-ski. »

À l'aise comme un poisson volant

Finalement, Cyrille Lemoine se décide pour le jet-ski. Les deux Honda 125 CR de motocross sont revendues et remplacées par un jet-ski, non pas à bras, dont la géométrie ne colle pas avec sa grande taille, mais par un jet à selle, dont les caractéristiques lui rappellent immédiatement le pilotage de sa moto. De quoi se sentir au guidon comme un poisson dans l'eau... enfin plutôt sur l'eau... ou plutôt comme un poisson volant !

Si les finances sont limitées et que le duo découvre un nouveau milieu, la motivation est énorme.

La jambe consolidée, avec son jet-ski d'origine, il s'attaque à 17 ans au championnat de France. D'emblée les résultats arrivent : « Le gros avantage, c'est que j'avais l'expérience de la moto, des départs en paquets. Le jet avait 15 ans de retard sur la moto, et là je me suis retrouvé avec des gars qui avaient une bonne trentaine d'années. Moi j'avais la fougue de ma jeunesse et peur de rien ».

Pour sa première année de compétition, il remporte le championnat de France en catégorie standard. Les jeunes n'étant pas légions parmi les engagés, il attire l'œil de partenaires qui rapidement lui apportent un soutien technique et financier.

Parallèlement à son engagement en course, et certainement pour profiter complètement de sa nouvelle discipline, il ouvre avec son père un magasin de jet-ski à Chalon-sur-Saône. Mais c'est bien l'adrénaline de la compétition qui motive Cyrille.

Dès l'année suivante, en 1996, il passe dans la catégorie F1, la plus relevée de la discipline. L'apprentissage se poursuit en mode express, il termine troisième en France et septième de sa première campagne européenne. Un an plus tard, il manque le titre mondial d'un rien, cassant son moteur dans le dernier tour... La mécanique, une variable qui n'a rien d'un simple d'ajustement dans une discipline où on les pousse au maximum.



Cyrille Lemoine

Surnommé « Ice Man » dans sa jeunesse pour son regard froid et déterminé, Cyrille Lemoine est né le 30 juillet 1977 au Creusot (Saône-et-Loire).

Il tient aujourd'hui une base de jet-ski et Flyboard à Cavalaire-sur-Mer (83).

Palmarès

13 fois champion de France de 1995 à 2014.

4 fois champion d'Europe.

12 fois champion du monde de 1998 à 2017.

Moisson de titres mondiaux

Durant les années qui suivent, le Bourguignon remporte quelques titres majeurs, à Oléron qui reste la référence des courses d'endurance, mais aussi en Europe où il s'impose en 2000 et 2001 : « Mais de 2002 à 2004, ça a été plus dur. Je pilotais pour la marque canadienne Sea-Doo, c'était le début de la motorisation 4 temps et la marque croyait dur comme fer en cette technologie, contrairement à nos adversaires qui restaient concentrés sur le 2 temps. On faisait beaucoup de développement et on essayait les plâtres... Parfois on cassait trois moteurs dans le week-end, mais malgré ça, ce que je me disais, c'est qu'on travaillait pour l'avenir. Beaucoup de pilotes Sea-Doo à cette époque n'ont pas eu la patience et



* Le championnat de France Minivert est la plus grande compétition de motocross pour les jeunes. De nombreux champions tricolores y ont débuté : Mickaël Pichon, multiple champion du monde et des États-Unis de motocross, ou Johnny Aubert, double champion du monde d'enduro.



Le regard de Cyrille Lemoine sur l'évolution de la discipline :

« Avant, il y avait tout un apprentissage... Le jet-ski, ça se méritait ! »

« Quand j'ai commencé en 1995, un jet-ski d'origine développait 85 chevaux. En 1996, dans la catégorie F1, la plus avancée, un F1 valait entre 130 et 140 chevaux pour un poids, grâce à nos coques en carbone, de 120 kg. Aujourd'hui, les jet-skis engagés en F1 développent 600 chevaux pour moins de 200 kg ! Le 0 à 100 km/h se couvre en moins de 2 secondes ! C'est incroyable. Quand tu lâches les gaz, tu t'envoles littéralement. Mais je trouve que le pilotage du jet n'a pas évolué en bien. Au début, le jet, c'était comme une moto, c'est-à-dire que si tu ne mettais pas ton pied au bon endroit, si tu n'avais pas la bonne position, la bonne accélération, ton jet faisait un 360° et tu tombais. Aujourd'hui, en exagérant à peine, tu tournes le guidon et ça va, même avec 600 chevaux à gérer.

En championnat du monde, les selles creusées sont autorisées, ça veut dire qu'une fois enfoncé dans ta selle, ton dos et ton ventre sont calés. Tu peux donc mettre les gaz à fond sans risquer de partir en arrière, ou de basculer en avant. Pour faire simple, si tu mets un bon pilote de moto dessus, au bout de 15 minutes il va aller vite. Avant, il se serait mis quelques grosses boîtes avant de comprendre le truc... Il y avait un apprentissage, ça se méritait. »

ont quitté le navire. Moi je suis resté et ça a payé les années suivantes... »

Il poursuit : « À partir de 2005, j'ai eu cinq années incroyables. En 2005 et 2006, franchement, il y avait moi et les autres. J'ai tout gagné : champion de France, d'Europe et du monde de vitesse, champion du monde off-shore, champion du monde et champion d'Europe d'endurance... J'ai juste perdu le titre de champion de France sur une casse moteur. » Au bon endroit au bon moment, Cyrille enchaîne les résultats. Et puis comme toujours, à un cycle qui se termine en succède un autre. Les concurrents rattrapent leur retard, la compétition s'équilibre et l'avantage bascule dans un autre camp.

Une fin de carrière douloureuse aux États-Unis

En 2012, Sea Doo décide d'arrêter la course. Le pilote tricolore fait des pieds et des mains pour conserver un budget, défendant sa cause en soutenant qu'on ne peut pas passer de tout à rien d'une manière aussi brutale. Le Canada lui consent un support pour la saison, mais le prévient que ce sera la dernière. En fin d'année, il signe avec un team italien, avec deux saisons compliquées

à la clé... Le moment que choisit Yamaha France pour lui tendre la main. Une association couronnée en 2016 d'un nouveau titre mondial. Le dernier. Le douzième.

Désireux de voir autre chose, toujours passionné de motocross et de supercross et fréquentant certains athlètes de ces disciplines qu'il côtoie grâce à des sponsors communs, il s'envole pour les États-Unis. Là-bas, installé sur la Côte Ouest, il pilote pour un gros concessionnaire local, du genre à vendre plus de jets dans son magasin que ne le font en France tous les concessionnaires de toutes les marques réunis. Hélas, l'idylle ne débute pas de la meilleure des manières. Dès sa première course à Daytona en Floride, lors d'une chute, son jet vient le percuter et lui fracture hanche et tête du fémur... Soulagé de 45 000 \$ de frais d'hôpital et plombé par la douleur, sa saison se termine avant même de commencer.

Jet-ski et macarons

Cyrille reprendra le guidon l'année suivante, mais avec la tête un peu ailleurs, le moment de raccrocher la combinaison en néoprène pour de bon. Quant au cuir, le sien, il en profite pour le tanner aux rayons du soleil californien. Pendant trois ans, il partage son temps entre ses potes du supercross et sa

boutique de macarons qu'il a montée avec son épouse en bord de plage, à Laguna Beach : « Si j'avais été 12 fois champion du monde en MXGP (motocross), je serais plus à l'abri financièrement aujourd'hui... Le jet, ce n'est ni le football ni la F1. Entre 2005 et 2010 c'était plutôt sympa, mais sans jamais gagner des millions pour autant ». Et puis le mal du pays qui le rattrape, la difficulté de se faire de véritables amis aux États-Unis, et l'opportunité de vendre sa boutique, avec une remise des clés pile quinze jours avant que le Covid ne bloque la planète. La chance. Ou le flair. Sûrement un peu des deux...

À sa Bourgogne natale, Cyrille préfère désormais le sud de la France, au climat plus californien sans doute, et l'occasion aussi de continuer dans son cœur de métier. Si vous descendez dans le Sud, mais bien en bas, jusqu'aux pontons du port de Cavalaire, vous pourrez le rencontrer, et profiter de ses conseils expérimentés au moment de prendre le guidon d'un des 24 jet-skis qu'il met à la location depuis sa base, du printemps à l'automne. Ce n'est pas tous les jours qu'on a la chance de se faire conseiller par un chic type 12 fois champion du monde, non ?



Passion

Naviguez l'esprit libre

Assurance Plaisance
Des formules adaptées à vos besoins.
Des garanties spécifiques
pour votre bateau.

Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France. S.A. au capital de 14 627 854,68 €. 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles sur le site [axa.fr](https://passion.axa.fr).



Journal de bord

L'Ancre et les voiles : 9 mois !

Par Marion Seigneur / Visuels : @L'Ancre et les voiles

www.lancreetlesvoiles.org    @lancreetlesvoiles

Voici près d'un an que Marion, Ivan et leurs quatre enfants ont largué les amarres. En juillet dernier, ils nous avaient présenté leur projet dans *Cap'Passion* n° 2: tout plaquer et partir pour un tour du monde à la voile, d'une durée de 3 à 5 ans. Comment se sont passés leurs premiers mois depuis leur départ de Port-Saint-Louis-du-Rhône, en Méditerranée? Voici leur journal de bord, récit de leurs aventures en mer à bord de leur voilier *Eagle*.

« NEUF MOIS, C'EST LE TEMPS QUI S'EST ÉCOULÉ DEPUIS NOTRE DÉPART SUR L'EAU. NEUF MOIS TELLE UNE GESTATION, POUR ÉCHAFAUDER NOTRE NOUVELLE VIE EN MER... »

Jun 2022

Larguez les amarres !

En juin, éreintés par ces longs mois de travaux sur notre voilier à sec, balayé par le mistral glacial à Port-Saint-Louis-du-Rhône, sommes-nous vraiment prêts à nous jeter à l'eau ?* Pas tout à fait. Mais si nous attendons de l'être, jamais nous ne partirons. Suffisamment prêts est bien suffisant...

Et puis la mer a ses grandes dates, il est donc temps. Temps de passer à la prochaine étape, d'oser nous jeter à l'eau et de larguer nos dernières amarres. Pour de vrai, cette fois-ci !

* Avant de prendre la mer, Marion, Yvan et leurs enfants Anne, Claire, Agathe et Antoine, ont dû patienter six mois en cale sèche à Port-Saint-Louis-du-Rhône (13), le temps nécessaire pour remettre en état leur voilier avant de se lancer dans leur tour du monde...

Après une mise à l'eau épique qui prend des allures initiatiques et offre à la solidarité entre marins une opportunité de plus d'opérer, laissant derrière nous cette tranche de vie empreinte d'expériences et de rencontres indélébiles, nous quittons notre havre de calme et notre vie de terriens.

Trois jours de navigation dans des conditions intenses et formatrices nous conduisent à Hyères où nous restons plusieurs semaines, au mouillage. Là, repères renversés, habitudes à déconstruire, à revoir et à reconstruire, tâtonnements, accords et désaccords, conflits d'intérêts et besoins opposés... tout est chamboulé et nous chamboule. L'adaptation à cette nouvelle vie nous impose un surcroît d'énergie et représente un cataclysme à tous les niveaux: physique, sensoriel, psychique, émotionnel, relationnel... Le besoin de décompression et de répit dont nous ressentons un immense besoin après tant d'énergie déployée durant toutes ces années pour mener à bien ce projet se voit donc contrarié.

Mais, guidés par notre mission (oser, s'alléger, rencontrer, apprendre, partager) et nos valeurs phares que sont la confiance, la persévérance et la patience, nous mesurons combien cette expérience nous enrichit. Le jeu en vaut la chandelle. C'est à vivre.

Ah ! Il en faut du courage, du renoncement et de la résistance pour garder le cap d'un tel projet !



Juillet

Cap vers la Corse : première nuit en mer

En juillet, l'énergie et la joie reprennent le dessus. Nous apprenons tous les jours, apprécions de plus en plus les nouveaux gestes de cette nouvelle vie et ressentons l'envie de nous élaner de nouveau... Chaque étape est un engagement, un largage d'amarres... D'escale en escale, de Hyères à Saint-Tropez, nous longeons la côte.

Puis vient le cran au-dessus : la traversée vers la Corse, avec une nuit en mer. J'ai peur, je n'ai jamais navigué de nuit. Lâcher prise, faire confiance à mon capitaine, larguer mes amarres, encore... Les conditions météo parfaitement choisies nous offrent une traversée sans encombre. Bras nus caressés par le vent chaud, regards aspirés vers cette sublime voûte céleste presque écrasante, nous découvrons la navigation de nuit en famille. Mais je n'arrive pas à fermer l'œil de la nuit...

Notre parcours nous permet d'avancer crescendo, ce qui est formidable car, contrairement à Ivan, les enfants et moi n'avons jamais expérimenté de longues navigations et avons besoin de temps. En Corse, nous nous régalons du contact permanent avec la nature : beauté des paysages, délice des bains de mer dans la lumière du soir et des couchers de soleil...

Août

Avaries mécaniques et fureur des cieux

En août les choses se gâtent et nous mettent à l'épreuve. Tout d'abord un problème mécanique. Puis une météo folle : hypervigilants, nous échappons de peu à la tempête qui balaye la Corse et trouvons refuge en Sardaigne.

Dix jours après, accompagnés par les dauphins, nous traversons vers les Baléares en deux jours et deux nuits : nous sommes encore montés d'un cran et victoire ! J'ai réussi à trouver le sommeil en mer.

Septembre

Échaudés par la foudre

En septembre, à Majorque, c'est le coup de grâce : un orage d'une violence inouïe s'abat sur *Eagle* et nous confirme qu'il est plus que temps de nous diriger vers la sortie de la Méditerranée. Apeurés, presque dégoûtés, prenant notre courage à deux mains, nous rejoignons Carthagène où nous retrouvons ancrage et sécurité afin de pouvoir mieux repartir...



**« NOTRE ARRIVÉE
AUX CANARIES CLÔT
CE PREMIER CYCLE
DE VIE EN MER ET EN
OUVRE UN NOUVEAU,
MOMENTANÉMENT
PLUS SÉDENTAIRE MAIS
TOUT AUSSI RICHE :
BACCALaurÉAT POUR
NOTRE FILLE AÎNÉE. »**

**Octobre 2022.
Dérives ibériques**

En octobre, au rythme de la météo et de nos explorations terrestres, nous sillonnons la côte espagnole vers l'ouest

**Novembre 2022.
Aux portes de
l'Atlantique**

Novembre signe une nouvelle étape. Un palier, même. Telle une sentinelle gardant la porte de la Méditerranée, Gibraltar nous ouvre une nouvelle voie. Celle de l'Atlantique, du reste du monde, de navigations plus longues, d'un nouvel engagement.



**Décembre 2022 -
janvier 2023.
Sous le charme
au Maroc**

En décembre et janvier, de Gibraltar à Agadir en passant par Tanger, nous savourons le rythme plus lent qu'a pris notre voyage et les merveilles dont recèlent les terres marocaines.

Durant les navigations, plus rares mais plus grandes qu'en Méditerranée, la longue houle souvent croisée procure à une partie de l'équipage un mal de mer qu'il va nous falloir apprendre à gérer tous ensemble.

**Février 2023.
Faire le point et
faire passer le bac
à notre fille**

Début février, notre arrivée aux Canaries clôt ce premier cycle de vie en mer et en ouvre un nouveau, momentanément plus sédentaire mais tout aussi riche : baccalauréat pour notre fille aînée, Anne, renflouage de la caisse de bord, réparations et préparation d'*Eagle* pour la suite de l'aventure en mer, à l'automne prochain, vers le Sénégal, le Cap-Vert puis le Brésil...



Interview

Marion Seigneur

Comment se passe l'aventure ?

C'est une aventure formidable, avec des moments difficiles, notamment en mer, liés notamment à l'aspect technique du bateau qui n'est pas tout jeune et nous a posé quelques soucis. Mais le voyage intérieur, les explorations et les rencontres que nous faisons en valent largement la peine. C'est vraiment une expérience extraordinaire.

Avez-vous fait la connaissance d'autres familles effectuant un tour du monde en bateau ?

Oui, bien entendu. Mes partages sur les réseaux sociaux sont suivis par de nombreuses personnes qui construisent un projet similaire ou sont déjà en voyage. Quand nous arrivons quelque part, nous rencontrons toujours des gens qui nous connaissent, ça fait tout drôle.

Nous avons même rencontré des followers en pleine visite de l'Andalousie, qui sont venus nous aborder spontanément. C'est un vrai plaisir, cette connexion virtuelle qui devient réelle.

Et puis nous rencontrons toujours plein de monde. En ce moment par exemple, au port d'Arrecife à Lanzarote, les enfants sont toute une bande à jouer ensemble, nous allons tous les matins faire l'école entre plusieurs familles à la bibliothèque municipale. La semaine dernière, nous étions 33 personnes sur *Eagle* pour un apéro, et à Noël nous étions plus de 25 à bord dans le port d'Agadir! Nous n'avons jamais eu une vie sociale aussi importante !

Avez-vous des projets de documentaire ou de livre autour de votre périple ?

Oui ! J'aimerais vraiment écrire un livre. C'est un vieux rêve et mes followers sur Facebook, qui apprécient visiblement vraiment le contenu et le style de partages, m'y invitent souvent. Nous tournons des vidéos au quotidien : pour le moment, l'idée est de trouver le temps de les monter pour les partager sur notre chaîne YouTube. Pourquoi pas un documentaire, un jour, nous verrons... Nous avons aussi un projet de podcast pour décrypter des histoires de changement de vie audacieux, engagés et inspirants.



Le tour du monde de L'Ancre et les voiles

Pays déjà parcourus

Juin 2022 : départ de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Aout 2022 : Sardaigne.

Septembre 2022 : Canaries et côte espagnole.

Décembre 2022 : Maroc.

Depuis février 2023 : Canaries.



Prochaines destinations*

Août : Départ de Lanzarote (Canaries).

Septembre-octobre : Navigation dans les îles Canaries.

Octobre-décembre : descente vers le Cap-Vert et le Sénégal.

Janvier-février : départ vers le Brésil.

**Itinéraire prévisionnel de L'Ancre et les voiles*

Événements

Agenda* des événements Plaisance



LA NAPOULE BOAT SHOW

Du 27 au 30 avril à Mandelieu

La Napoule Boat Show est le rendez-vous des amateurs de plaisance et d'activités nautiques. Le salon se déroulera du 27 au 30 avril prochain sur le port de La Napoule, à Mandelieu. Les professionnels de l'univers du nautisme seront présents pour y dévoiler leurs nouveautés : services, équipements et accessoires de bateaux, sellerie, motoristes, climatisation marine, stabilisateurs gyroscopiques, vêtements techniques... De nombreux modèles, neufs ou d'occasion, seront présentés par les marques françaises et internationales. Créé il y a plus de 30 ans, l'événement regroupe, sur 10 000 m² d'exposition, 100 exposants et marques et 200 bateaux, dont 60% d'occasion. Un rendez-vous incontournable pour préparer la saison nautique estivale.



LES VOILES D'ANTIBES

Du 31 mai au 4 juin 2023

Premier grand événement européen de la saison de la voile classique, le festival Les Voiles d'Antibes se déroulera du 31 mai au 4 juin 2023. Les passionnés de nautisme et de yachting ne manqueront pas ce rendez-vous des plus beaux yachts de tradition du monde. Depuis 1996, Les Voiles d'Antibes marquent l'ouverture du circuit méditerranéen pour les yachts de tradition. Les voiliers s'affronteront une nouvelle fois lors du Trophée Panerai, sur les 23 km de côtes qui bordent le littoral azuréen. Du grand spectacle en perspective, au large des remparts et du Cap d'Antibes... Au programme également, concerts et animations musicales, animations, ou séances de dédicaces.



L'ARMADA DE ROUEN

Du 8 au 18 juin 2023 à Rouen

La 8^e édition de l'Armada aura lieu du 8 au 18 juin à Rouen. Le plus important rassemblement de grands voiliers au monde n'a lieu que tous les quatre à six ans. Un événement qui attire les foules sur les quais de la Seine: 6 millions de visiteurs étaient présents dans la métropole normande lors de la précédente édition... Vous aurez peut-être la chance de monter à bord de l'une des splendides embarcations en tous genres, venues du monde entier : voiliers, cargos, patrouilleurs ou frégates militaires. Parmi les vedettes, signalons la présence du *Belem*, de *l'Atlantis*, de *l'Étoile du Roy*, du *Marité* ou du *Mogador*. Vous pourrez également assister à de nombreux concerts, sans oublier la Grande parade, qui aura lieu le dernier jour de la manifestation. Profitez-en, c'est gratuit !





Passion

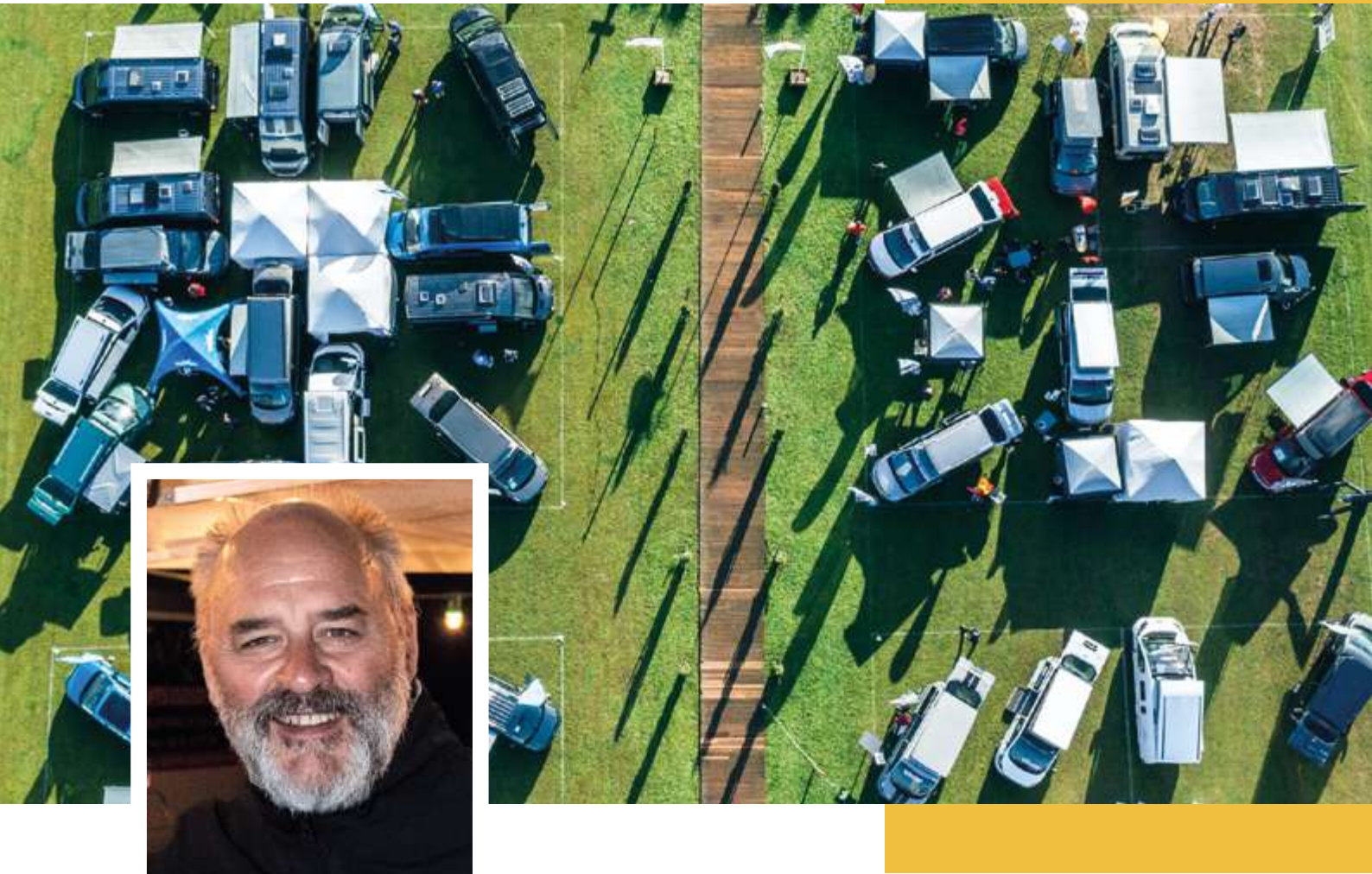
Voyagez en toute tranquillité



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €, 572 079 150 RCS Versailles, Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marly-le-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.





Interview

François Vallé, créateur du Camper Van Week-End

Par Arnaud Nemet / Visuels : CPVW - Dana Tentea, Life is a trip, Les Coflocs, Foxy The Van.

François Vallé est directeur associé de Yogi Éditions et créateur du festival Camper Van Week-End. Après une expérience dans la presse, la communication et la publicité, il crée il y a une dizaine d'années les sites Fourgonlesite.com et Campingcarlesite.com, avant de lancer le Camper Van Week-End ponctué désormais par deux rendez-vous annuels, à Angers et Chantilly. Il revient sur les raisons du succès du festival et l'engouement autour de la vanlife.

Le Camper Van Week-End, c'est à la fois une exposition et un grand rassemblement. Comment a germé l'idée de cet événement ?

Lorsque nous avons créé le Camper Van Week-End avec Benoit Branchu (journaliste au *Monde du Camping-car* et à *Camping-car Magazine* et cofondateur de Yogi Éditions) il y a 5 ans, l'idée était de partir à la rencontre de nos lecteurs. Nous avons choisi Brissac parce que nous sommes tous deux originaires d'Angers.

Au départ, avec 300 visiteurs et 10 exposants, l'événement ressemblait davantage à une fête de mariage ! La première édition nous a servi d'étude de marché. On s'est rendu compte qu'un événement spécifique au van et au fourgon intéressait beaucoup les gens, aussi bien les habitués du voyage en van que ceux qui souhaitaient s'initier à la vanlife, ainsi que les constructeurs.

Nous avons été les premiers à créer un événement de ce type. Depuis, plusieurs festivals dédiés au van ont vu le jour.

Pourquoi avoir lancé un deuxième événement à Chantilly ?

En 2020, tous les grands salons ou rassemblements, dont celui d'Angers, ont été annulés à cause de la crise sanitaire. Pour répondre à une demande des professionnels, nous avons alors décidé en quelques mois de créer un nouveau festival à Chantilly. Malgré de nombreuses difficultés inhérentes à ce lancement, conjuguées à celles dues au protocole sanitaire, la première édition a pu avoir lieu de justesse, en automne 2020...

Comment définiriez-vous l'esprit du Camper Van WE ?

La notion de partage et d'échange est primordiale. L'événement rassemble aussi bien des vanlifers aguerris que d'autres qui ont besoin d'être

rassurés et qui viennent chercher des conseils. Près de 500 véhicules viennent passer une ou plusieurs nuits sur un terrain dédié.

Beaucoup de rencontres se passent au sein de ce bivouac, où les vanlifers ont tout loisir d'échanger. Une dizaine d'équipages de vanlifers aguerris viennent aussi raconter leur histoire et partager leurs conseils. Ils bénéficient d'un emplacement offert au sein de l'espace exposants.

Il y a une vraie proximité entre visiteurs et exposants. L'ambiance est détendue, très bon enfant : contrairement aux salons traditionnels. Ici, les exposants sont en shorts par exemple. C'est un peu une grande fête de famille, avec plus de 10 heures de musique live, le vendredi et samedi : le festival We Love Van.

Le festival connaît un succès croissant : comment l'expliquez-vous ?

En effet, il gagne en notoriété chaque année : l'édition d'Angers / Brissac attire 8500 visiteurs et celle de Chantilly 5500 personnes. Le nombre d'exposants à Brissac est passé cette année à 114 exposants (contre 80 l'an dernier).

Le secteur est devenu à la mode et le salon est plébiscité par les professionnels qui y trouvent le lieu idéal pour mieux faire connaissance avec leur clientèle. Pour Brissac, les inscriptions ont été ouvertes mi-novembre et en 10 jours, 90% des espaces exposants ont été vendus ! C'est le seul salon en France qui regroupe autant de marques sur la même thématique, ce qui fait déplacer les gens. Les exposants viennent souvent de loin pour participer.

« LA NOTION DE PARTAGE ET D'ÉCHANGE EST PRIMORDIALE. L'ÉVÉNEMENT RASSEMBLE AUSSI BIEN DES VANLIFERS AGUERRIS QUE D'AUTRES QUI ONT BESOIN D'ÊTRE RASSURÉS ET QUI VIENNENT CHERCHER DES CONSEILS. »



Comment expliquer un tel engouement autour du van ?

C'est une tendance qu'on constate depuis une dizaine d'années, liée à une envie de liberté. Les ventes de vans et fourgons représentent désormais jusqu'à 60% des ventes des concessionnaires de camping-car !

Le phénomène du van aménagé a connu une nette accélération depuis le Covid, en 2020. On note aussi des changements du côté des fourgons qui sont désormais aussi utilisés dans la vie quotidienne.

Quel est le profil type des vanlifers ?

La clientèle des vans et fourgon est plus jeune que celle du camping-car : souvent en famille, la quarantaine.

On voit de plus en plus de personnes qui plaquent tout pour faire le tour du monde en van et on observe le même phénomène dans d'autres secteurs, comme la voile, par exemple. Beaucoup de vanlifers sont des digital nomads: graphistes, photographes, influenceurs, journalistes...

Quelles sont les tendances du moment ?

On note le succès des tentes de toits et les toits relevables (également présents désormais sur certains fourgons), qui permettent d'augmenter la hauteur du van et d'avoir une pièce supplémentaire. Les teardrops (*mini-caravanes très prisées dans les années 1930 à 1950 aux Etats-Unis, NDLR*) avec un lit et une petite cuisine, sont aussi une proposition intéressante. Elles sont moins chères et plus légères que les caravanes traditionnelles, donc plus facile à tracter, et s'adaptent bien aux campings.

Quelles sont les autres tendances, côté accessoires ou aménagements ?

On observe une demande croissante de sur-mesure ou de solutions préconçues (espaces modulables pour l'aménagement intérieur des vans). Les kits ou malles de voyage sont aussi des solutions intéressantes pour camper et voyager à prix réduit : ce sont des blocs avec cuisine, lit et rangements qui s'encastrent à l'arrière du véhicule, après avoir retiré les sièges arrière.



Camper Van Week-End

Infos pratiques :

Angers / Brissac (5^e édition)

Du vendredi 28 au dimanche 30 avril au Camping de l'Étang à Brissac-Quincé, près d'Angers (49).

Chantilly (3^e édition)

Du vendredi 22 au dimanche 24 septembre au Polo Club du Domaine de Chantilly, à Apremont (60).

Emplacements de camping et zone de bivouac à proximité immédiate du Village Exposants et du festival We Love Van.



Événements

Agenda* des événements Camping-car



EN VAN SIMONE

*Du 12 au 14 mai 2023
à Issoire*

Ce nouveau festival entend fédérer la communauté vanlife au camping du Mas à Issoire (63), en Auvergne. Une occasion idéale pour se renseigner et partager ses expériences: exposition de vans et fourgons aménagés, d'accessoires, bivouac, rencontres, concerts, restauration...

Un espace d'exposition sera réservé à la vente de fourgons et vans d'occasion. Des roadtrips sont également organisés pour les bivouaqueurs. Grâce à des roadbooks dédiés, ils pourront ainsi partir sur les routes à la découverte de la région à bord de leur propre van, ou louer un fourgon pour l'occasion.



VAN ATTITUDE

*Du 2 au 4 juin 2023
à Fouras-les-Bains*

Le nouveau festival Van Attitude prendra ses quartiers sur la presqu'île de Fouras-les-Bains, en Charente-Maritime, du 2 au 4 juin prochains. De quoi passer un moment convivial dans un cadre magnifique, à quelques encablures du célèbre Fort-Boyard. L'événement est en effet placé sous le signe du partage et de l'entraide. L'occasion d'échanger et de découvrir les dernières nouveautés en matière de fourgons aménagés, vans aménagés, accessoires, équipements, malles de voyages, kits amovibles, tentes de toit ou teardrops.





VOUS ET VOTRE PASSION

Jean-Marc Ferret, PDG d'Allshot

Jean-Marc Ferret, client AXA via l'agence de L'Haÿ-les-Roses (92), nous parle de sa passion pour la mécanique et la moto, et de son parcours atypique qui l'a amené à créer des vêtements techniques portés par des gendarmes, policiers ou secouristes. Avec sa société Allshot, il conçoit et commercialise des produits airbag pour la moto et l'équitation et s'apprête à mettre sur le marché un gilet connecté autonome.

Par Arnaud Nemet / Visuels : Allshot, ALX

Pouvez-vous nous présenter votre parcours ? Avez-vous une formation d'ingénieur ?

Non, pas du tout ! J'ai un parcours plutôt atypique. J'ai toujours été passionné de mécanique. J'ai construit mon premier kart à 14 ans et je faisais de l'optimisation sur des moteurs 2 temps. Puis à l'âge de 20 ans, j'ai construit des véhicules et ai monté ma propre entreprise de carrossier constructeur. Je construisais des camions et j'aménageais des cars régie pour les tournages de télévision : je les rallongeais, les surélevais, j'aménageais des racks à l'intérieur...

Puis en 1985, j'ai monté ALX, une entreprise textile qui conçoit et fabrique des uniformes et tenues techniques adaptés aux contraintes spécifiques de différents corps de métier. Très observateur, j'aime à chaque fois trouver des solutions pour répondre à ces contraintes. J'ai ainsi dessiné des tenues qui sont toujours portées aujourd'hui par 100 000 gen-



La tenue actuelle de la Croix-Rouge dessinée par Jean-Marc Ferret.



Le projet de siège auto airbag autonome pour bébés « Carkoon », conçu par Jean-Marc Ferret en 2012.



Jean-Marc Ferret sur le circuit de Dijon-Prenois (ancien circuit de Formule 1).

darmes en France, dont les motards de la Gendarmerie nationale, mais aussi les secouristes de la Croix-Rouge Française, les personnels d'ADP (Aéroports de Paris) ou de l'ONF (Office National des Forêts). Nous avons créé les tenues des convoyeurs de fonds de la Brinks, des gilets pare-balles... Et j'ai aussi dessiné pendant de nombreuses années toutes les tenues pour Sephora et Guerlain, portées dans leurs boutiques dans le monde entier.

En 2002-2003, les gendarmes sont descendus dans la rue pour réclamer plus de matériel. Nicolas Sarkozy a alors décidé de renouveler leur équipement. Ses services ministériels nous ont choisis car ALX figurait en premier dans l'ordre alphabétique dans l'annuaire (*Rires*). Cela nous a fait une publicité formidable. Pour l'anecdote, j'ai aussi dessiné la casquette emblématique de Coluche que je lui ai adressée à Europe 1 sans qu'il me le demande. À réception, il a fait un appel sur l'antenne pour nous inviter dans son émission *Coluche 1 faux*, sur Canal+. Ensuite, il a gardé cette casquette pendant tous les débuts des Restos du Cœur.

Pouvez-vous nous parler de votre passion pour le karting ?

J'en ai fait beaucoup de 1973 à 1977 et passais la plupart de mes week-ends à m'entraîner et préparer des moteurs sur le circuit de Cabourg dont le propriétaire était un de mes amis. Après une coupure d'un an pour service national, j'ai repris le kart. En 1981, je devais faire l'école de pilotage de F3 à La Châtre, mais des circonstances m'ont obligé à me retirer pour m'engager dans une école de pilotage à Montlhéry, sur Alpine turbo. Ensuite, j'ai fait quelques courses et je m'inscris toujours, en fonction de mes disponibilités, à des manifestations. Ma passion m'a conduit pendant presque 15 ans, jusqu'en 2016, à accompagner mon fils sur différents championnats en France et en Europe sur tous les circuits de karting et automobiles.

Et votre passion pour la moto ?

J'ai commencé la moto à l'âge de 14 ans. J'étais passionné de motocross dans les années 1970. J'ai également participé, en prenant pas mal

de risques, aux courses sauvages qui étaient organisées à cette époque tous les vendredis, en nocturne, autour des Halles du grand marché de Rungis (qui ont précédé la création du circuit Carole à Tremblay-en-France).

Quelles sont vos meilleurs souvenirs en 2-roues ?

En 1972, j'ai eu la chance d'assister à une course internationale exceptionnelle organisée autour des Halles de Rungis, à laquelle ont participé de grands pilotes comme Michel Rougerie, Christian Bourgeois, Phil Read ou Barry Sheene. Ces courses, c'était une autre époque. Il n'y avait aucune sécurité et de nombreux jeunes trouvèrent la mort lors de ces affrontements, ainsi qu'une spectatrice... C'était de la pure passion... ou plutôt de la pure folie !

Par la suite, je me suis assagi et j'ai plutôt utilisé ma moto pour des balades, à la découverte des régions françaises. On partait chaque week-end en groupe. C'était un autre temps, les clubs de motards n'exis-

taient pas encore... J'ai assisté chaque année aux courses de motocross à Gaillefontaine, ainsi qu'au Bol d'Or, aux 24 Heures du Mans...

Comment avez-vous eu l'idée de mettre au point des gilets airbag ?

La Gendarmerie nationale, pour laquelle je créais des vêtements, voulait sans cesse de nouveaux équipements. J'ai alors déniché pour eux des airbags au Japon et avec un associé, nous sommes devenus en 2010 importateurs de Mugen Hit-Air, les premiers airbags moto en France. Ces airbags filaires sont toujours intégrés aujourd'hui dans les vestes des motards de la gendarmerie. Puis j'ai revendu cette entreprise car je souhaitais avoir davantage de liberté pour mes propres créations. En 2013, j'ai présenté au Salon de Paris un airbag électronique pour bébé, ainsi que le premier gilet airbag autonome. Mais à l'époque, cela n'intéressait personne ! Avec APC Systems, nous

avons ensuite lancé le premier casque airbag autonome, mais cela n'a pas marché, car le casque était un peu volumineux et ressemblait à celui de Dark Vador... Puis j'ai créé Allshot l'année suivante et nous avons mis au point les airbags moto filaires. Nous étions les premiers sur ce marché, avec Helite.

Vous lancerez dans les prochaines semaines le Ridesafe, un gilet airbag moto autonome connecté. Pouvez-vous nous le présenter ?

La nouveauté, c'est que le gilet lui-même est connecté. Il est muni d'une carte SIM multiopérateurs et en cas d'accident, un boîtier intégré au gilet envoie un signal qui précise l'endroit de l'accident (point GPS) à une plateforme de secours. L'alerte peut donc être déclenchée même si le téléphone du motard est cassé ou éjecté au cours du choc. Notre système analyse l'activité du motard : on peut voir s'il marche, s'il est inerte, s'il est en rotation, s'il reprend la route... Le boî-

tier électronique, très léger, est de la même taille qu'un iPhone.

Nous avons deux modèles, un qui se porte par-dessus les vêtements, pour les motards qui souhaitent une protection maximum, et un autre sous les vêtements. Ces modèles sont dotés d'un airbag de 15 ou 17 litres, en fonction des modèles, qui se gonfle en 55 millisecondes. La particularité de cet airbag est d'être doté de 2 générateurs de gaz argon, un gaz aux performances très efficaces, utilisé dans les airbags des voitures. La batterie dispose d'une autonomie importante, de 65 heures.

Combien d'années de recherche ont été nécessaires pour sa mise au point ?

Cela nous aura demandé 5 années. Ce qui n'est pas si long pour un produit de cette complexité, d'autant que nous avons été freinés par la pandémie. En novembre 2019, nous avons obtenu un prix aux Trophées de l'Inno-



Jean-Marc Ferret aux Trophées de l'Embarqué en 2019.



vation (Trophée de l'embarqué) mais peu après, nous avons été stoppés à cause du Covid et avons perdu près d'un an et demi.

Quelles difficultés avez-vous rencontrées lors de la phase de développement ?

Même si nous maîtrisons la technologie de l'airbag autonome depuis 2013, il a fallu créer un nouveau gilet, ergonomique, avec une technologie embarquée optimisée... La difficulté principale consistait à intégrer de l'électronique au textile.

Comment est composée votre équipe ?

Nous avons une équipe d'ingénieurs et experts multidisciplinaire qui travaillent sur le traitement du signal et les systèmes embarqués et conçoivent le hardware et le software. Nous avons également un designer, ainsi qu'un bureau modèle et un banc de test. Enfin, nous avons un atelier de fabrication dans lequel on fabrique tous nos gilets filaires, pour la France et

l'Amérique du Nord. Nous avons aussi fait appel à une équipe extérieure pour nous aider à mettre au point l'appli.

Et pour les tests, comment avez-vous procédé ?

Nous avons réalisé les tests crash à l'UTAC, il y a deux ans. Nous réalisons tous les autres tests en interne : sur la dynamique du gilet, sur la pression, le générateur de gaz... Puis nous avons testé le gilet en situation l'an dernier. Nous avons sélectionné pour cela plusieurs dizaines de bêta-testeurs pendant 5 mois, en hiver : des gros rouleurs réguliers, sur tous types de motos.

Les motards de la Police nationale utilisent notre gilet airbag depuis déjà 5 mois, ce qui nous permet de recroiser l'ensemble des données avec celles de nos bêta-testeurs. Les policiers ont déjà eu plusieurs accidents, en intervention, et les gilets ont parfaitement répondu aux contraintes.

Quel sera le prix de vente de ce gilet autonome ?

Le gilet sera commercialisé entre 690 € et 750 €, sans abonnement. Les mises à jour s'effectuent automatiquement via une application. Celle-ci vous permet de choisir deux modes, route ou piste (pour rouler sur circuit par exemple).

Envisagez-vous la mise au point de gilets autonomes adaptés à d'autres sports ou activités à risques ?

Nous travaillons en effet sur des gilets autonomes avec un boîtier électronique adapté à la pratique de l'équitation, du vélo, mais également de la trottinette, ainsi qu'aux personnes qui travaillent sur des grandes hauteurs (les ouvriers en travaux acrobatiques sur des éoliennes ou les militaires qui remplacent des pales d'hélicoptères par exemple), pour les protéger des chocs avant et arrière en cas de chute, lorsqu'elles sont accrochées à un harnais.

37^{ème}
RALLYE
 club14

du 18 au 21 mai 2023 à Annecy

L'association Club 14, premier moto-club de France vous donne rendez-vous lors du grand week-end de l'Ascension ! Convivialité, Partage et Passion sont les maîtres-mots qui définissent cet événement.

Pour plus d'infos rendez-vous sur passion.axa.fr dans la rubrique « Événements »



Rencontre

Bertrand Giboulet Agent AXA Passion

Qu'est-ce qui vous a plongé dans l'univers de la moto ?

La moto et moi, c'est une longue histoire... J'ai eu tellement de motos différentes, que j'aurais bien du mal à me rappeler du nom de tous les modèles ! J'ai essentiellement eu des motos d'enduro ou de cross. J'ai participé deux fois à l'enduro du Touquet avec une 125 cc Portal, une marque française qui a aujourd'hui disparu. La 2^e fois, j'ai cassé le moteur au 2^e tour, au bout de la ligne droite... J'ai égale-

ment participé au championnat de France Enduro sur des 300 cc KTM. Je fais toujours de la moto, essentiellement en tout terrain, sur des Yamaha ou des DTMX. Je possède d'ailleurs une DTMX que j'ai restaurée pour qu'elle retrouve son état d'origine.

La mécanique est une de mes passions. J'ai toujours aimé bricoler des moteurs : je les démonte entièrement, puis je les remonte. Lorsque j'étais jeune, j'ai ainsi démonté de nombreuses mobylettes ou des Solex, à commencer par ma mobylette Peugeot 103 Land. Au début, j'avais du mal à les remettre en route ! Aujourd'hui, j'ai la chance d'avoir un atelier pour bricoler au chaud sur mes motos. Pour la peinture du réservoir ou du châssis, je fais appel à des spécialistes, dont l'un est d'ailleurs un client.

Mes modèles préférés sont ceux sortis entre 1977 et 1984. J'ai reconditionné des Yamaha de 1977. Une année importante, car c'était la première fois que Yamaha importait des DTMX. À l'origine, la moto faisait 175 cc et nécessitait un permis moto et d'avoir 18 ans. Yamaha a alors eu l'idée ingénieuse de baisser la cylindrée de ses motos à 125 cc pour rentrer dans la réglementation qui autorise le pilotage de tels modèles à partir de 16 ans. C'était mon cas. Toute une époque : en 1978, j'avais les Stan Smith, le jean 501... (*Rires*)

J'ai aussi restauré des TY en 125 cm³ (trial), des AT2... Il me reste 8 motos en état dans mon garage et d'autres sont



OÙ RETROUVER BERTRAND GIBOULET ?

Agence AXA
48 Place de La Halle,
60300 Senlis

en cours de restauration. J'adore rouler sur ce genre de motos le week-end. Pour la route, je roule en BMW R1250 GS.

Vous avez participé plusieurs fois au rallye AXA Passion / Club 14 ?

Oui, en effet. Je trouve que c'est un très bel événement, fédérateur et lors duquel on est très bien encadrés. Lorsque j'ai participé au rallye autour des lacs italiens, en 2019, j'étais parti en bras de chemise... Or c'était au mois de mai et il faisait encore froid, avec des passages de cols sur lesquels il y avait encore de la neige en bordure de route...

On a visité le musée des motos Guzzi et j'ai été très ému de retrouver le modèle 50 cm³ que j'avais lorsque j'étais jeune ! J'ai participé aussi en mai dernier en Andorre et je suis inscrit à celui d'Annecy. On rencontre des gens, c'est beaucoup plus sympa de participer à ce genre de rallye découverte accompagné. Cette année,



Bertrand Giboulet lors de la spéciale de l'Enduro de Laon en 1994 (manche du championnat de France). Moto KTM 250, moteur d'usine.



Yamaha 125 DTMX restaurée par Bertrand Giboulet.

« AUJOURD'HUI, J'AI LA CHANCE D'AVOIR UN ATELIER POUR BRICOLER AU CHAUD SUR MES MOTOS. POUR LA PEINTURE DU RÉSERVOIR OU DU CHÂSSIS, JE FAIS APPEL À DES SPÉCIALISTES, DONT L'UN EST D'AILLEURS UN CLIENT. »

Je participerai au rallye d'AXA Passion avec un ou deux clients.

Aujourd'hui, quel est votre rapport à la voiture de collection ?

J'ai eu une Porsche 996 cabriolet. En voiture, je ne peux rouler que la tête au vent, comme à moto ! *(Rires)* Avec mes collaborateurs d'agence, nous nous rendons chaque mois au rassemblement sur le parvis du château de Vincennes, en appui de l'association Vincennes en anciennes.

Vous organisez plusieurs événements au cours de l'année. Pouvez-vous nous en parler ?

Avec Jean-Pierre Houdeillé (Chargé de développement commercial chez AXA Passion), nous organisons

7 à 8 journées d'expertise par an au Conservatoire Citroën & DS d'Aulnay-sous-Bois. Nous convions une vingtaine de clients ou prospects par jour à venir faire expertiser leur véhicule de collection.

C'est un moment qui se veut avant tout convivial : les participants ont accès libre tout au long de la journée à un food truck, ainsi qu'au musée. Nous avons également créé le rallye touristique en anciennes « L'AX'À Suivre », qui part de la cathédrale de Senlis et réunit près de 35 véhicules.

La balade, agrémentée d'une visite historique, emmène les participants à la découverte de plusieurs châteaux sur un parcours d'environ 120 km, très vallonné. Le midi, les clients sont

invités au restaurant, avec un parking sécurisé. Par ailleurs, nous sommes bien entendu présents aux salons Rétromobile et Automédon, une excellente occasion de nouer contact avec de futurs clients.

Devenir Agent AXA Passion était-il une évidence pour vous ?

J'ai commencé ma carrière comme commercial au sein du groupe BSN, chez Evian et Athlon (la boisson des sportifs des années 1980) et les jus Fruité. J'avais en charge le secteur de la restauration et la zone hôtelière de Roissy. À partir de 1992, j'ai travaillé pendant 2 ans aux Jeux olympiques d'Albertville. Grâce à une accréditation, je pouvais assister à toutes les épreuves ! Je me souviens m'être retrouvé en boîte de nuit avec Edgar Grosperon (premier champion olympique de ski de bosses)...

Par ailleurs, dans ma jeunesse, je passais souvent le week-end chez un ami dont le père était directeur de région à la GAN. Au printemps, il recevait ses inspecteurs et j'étais impressionné car tous avaient de très belles voitures et arrivaient au bras de jolies demoiselles ! Lorsque j'ai voulu me lancer dans l'assurance, je suis allé voir le père de cet ami afin qu'il me donne des conseils.

En 1995, j'ai lu sur une annonce qu'une agence était à reprendre à Senlis et je me suis lancé. Au départ,



Rallye L'AX'À Suivre 2022, organisé par l'agence de Senlis. Arrivée des concurrents au musée des véhicules de guerre de Blérancourt, dans l'Aisne (02).



je m'occupais essentiellement des entreprises et de la prévoyance. C'est plus tard que je me suis lancé dans l'assurance des véhicules de collection, en avril 2013, encouragé par l'un de mes employés.

Avez-vous des anecdotes à nous raconter, en tant qu'Agent AXA passion ?

Certains clients rechignent à s'assurer en tous risques en anciennes — ce qui est pourtant vivement recommandé, pour différentes raisons (parce que ce type de véhicules prend plus facilement feu que les véhicules modernes, qu'ils sont prisés par les voleurs etc.).

C'était le cas d'un de mes clients qui avait une magnifique Porsche 911 cabriolet des 1970's. Je l'ai rapidement fait changer d'avis lorsque je lui ai révélé quel était le prix réel de sa voiture sur le marché, lors d'une journée d'expertise que nous avons organisée. Je lui ai d'abord proposé de lui racheter sa voiture pour 30 000 €

« NOUS ORGANISONS 7 À 8 JOURNÉES D'EXPERTISE PAR AN. NOUS CONVIONS UNE VINGTAINÉ DE CLIENTS OU PROSPECTS PAR JOUR À VENIR FAIRE EXPERTISER LEUR VÉHICULE DE COLLECTION. »

et pour plaisanter, j'ai commencé à sortir mon chéquier...
En réalité, sa voiture valait 55 000 € mais il n'en avait pas du tout conscience !

Sur un rallye que nous organisons, une femme a insisté pour être prise en photo au volant de la voiture de son petit ami. En sortant de la voiture, elle a cassé la clé dans le neiman, qui est situé à gauche du

volant sur les Porsche... Son petit ami s'est mis à bouillonner et on a frôlé l'incident. Mais heureusement, notre mécanicien présent sur place a rapidement trouvé une solution pour réparer provisoirement la clé et redémarrer la voiture !

Une autre fois, un participant a retrouvé l'un de ses clients par hasard, lors du rallye. Il ignorait complètement qu'il était, comme lui, passionné par les voitures de collection.

Je constate que la passion pour la collection réunit des personnes issues d'horizons très différents.

SI J'ÉTAIS...

UN FILM :



« **Le Marginal** »
réalisé par Jacques Deray,
avec Jean-Paul Belmondo

Pour la fameuse course pour-suite dans les rues de Paris, entre une Ford Mustang Coupé 1967 conduite par Belmondo et une Plymouth Volare. Cette Ford Mustang est d'ailleurs passée en vente aux enchères cette année au salon Rétromobile (sans succès en raison du prix élevé auquel elle est estimée).

UNE VOITURE :



**Une Jaguar
XK140 Cabriolet**

Une voiture très classe, raffinée, avec une très belle mécanique. Pour moi, l'une des plus belles voitures qui existent en collection. Elle était exposée cette année sur le stand AXA Passion, à Rétromobile.

UNE MOTO :



La Honda CR 500

Le moteur de 500 cc est d'une violence extraordinaire... C'est à mon avis le meilleur compromis entre monocylindre et puissance, qui n'a jamais été égalé, même 30 ans après.

UN ÉVÉNEMENT :



Le Rallye des Pionniers

Le Rallye des Pionniers qui a lieu la deuxième quinzaine de septembre au Maroc, organisé par l'association TLO dans l'esprit des premiers Dakar. Le parcours dans les dunes du désert marocain est long de 4 000 km, à partir de Ouarzazate. Deux options sont possibles : compétition ou promenade / découverte. Je n'exclus pas de participer à une prochaine édition, plutôt en voiture. Je possède un 4x4 Toyota Hilux, dont j'ai un peu modifié le moteur pour qu'il ait plus de couple et qui fera très bien l'affaire.

UN SPORT :



La moto d'enduro ou les raids moto

Une de mes filles a participé au 4L Trophy. On avait acheté une camionnette qu'on a complètement démontée pour la remettre en état. J'y suis allé en spectateur et cela m'a donné envie d'y participer à moto. Mais ce n'est pas ouvert aux 2-roues et réservé aux jeunes et étudiants...

Ce qui me plaît, c'est la course en elle-même bien sûr, mais aussi le fait de préparer sa machine, son équipement, se préparer physiquement et s'organiser pour arriver jusqu'au but. J'aime l'aventure, partir à la découverte d'une région en autonomie...



Passion

Roulez confiant

Assurance scooter
jusqu'à 25 %
de réduction⁽¹⁾



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

⁽¹⁾ Jusqu'à 25% de réduction appliquée sur le tarif d'assurance scooter pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • AXA Assurances IARD Mutuelle - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N°ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • AXA Assistance France Assurances - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • Juridica - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 €, 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • AXA Banque - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • AXA Banque Financement - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - orias.fr. Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

L'actu

AXA Passion

Retour en images sur nos dernières actualités

Rallye Club 14 et AXA Passion : sur les routes des cimes à Annecy !



Pour l'édition 2023 de son Rallye, AXA Passion et Club 14 vous ont concocté **un roadtrip d'exception autour du lac d'Annecy, du 18 au 21 mai prochain.**

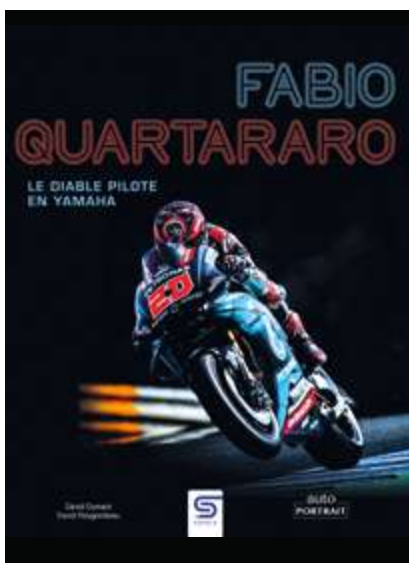
Pour vous évader sur les routes de Haute-Savoie et goûter aux charmes du patrimoine et de la gastronomie locale, inscrivez-vous dès maintenant! L'événement rassemble chaque année, lors du week-end de l'Ascension, des centaines de motards venus sillonner les plus belles routes de France et d'Europe.

Après une vérification administrative et technique des motos, nous vous guideront pour un circuit sur les routes alpines, l'occasion d'admirer de magnifiques paysages de montagne

et de franchir des cols mythiques comme celui de Joux-Plane. Situé à 1 690 m d'altitude, sur la route reliant Samoëns et Morzine, ce célèbre col a été emprunté par le Tour de France et le Critérium du *Dauphiné*. Après ces escapades, une journée découverte vous emmènera dans le massif des Bauges et autour du lac du Bourget. Vous goûterez également aux charmes d'Annecy, la « Venise des Alpes », située en bord de lac, au pied du Semnoz et de la Tournette.

Alors si vous n'avez rien de prévu pour le week-end de l'Ascension, sautez sur votre moto et venez participer à l'aventure !

Fabio Quartararo, le Diable pilote en Yamaha



Notre collaborateur David Dumain, journaliste spécialisé et ancien coureur moto, publie un récit des huit années en GP du prodige niçois, illustré par 100 superbes photographies signées David Reygondeau.

Grâce à des propos et témoignages recueillis au cœur du paddock, le journaliste revient sur l'ascension fulgurante d'« El Diabolo », jusqu'à son titre de champion du monde en 2021. David Dumain et David Reygondeau ont eu la chance d'accompagner le jeune pilote, devenu une icône du sport tricolore, depuis le début de sa carrière. David Dumain collabore avec Eurosport pour le championnat du monde d'endurance depuis 2017. Ancien pilote

moto, vice-champion de France d'endurance en 2006, il a participé à 11 Bol d'or, 9 éditions des 24 Heures du Mans Motos et a remporté les 24 Heures de Barcelone en 2014. Rédacteur en chef de *Moto Journal* de 2007 à 2017, il écrit aujourd'hui pour *Moto Heroes* et a signé plusieurs ouvrages consacrés à la moto. Il est également l'auteur de l'ouvrage *24 Heures Motos 2022* (Sophia Éditions / ETAI, nov. 2022).

David Reygondeau est journaliste et photographe pour la Fédération Internationale de Motocyclisme.

Fabio Quartararo, le Diable pilote en Yamaha, par David Dumain et David Reygondeau (Sophia Éditions / ETAI).

Sunday Ride Classic : tous au Castellet !



La Sunday Ride Classic est le rendez-vous des passionnés de sports mécaniques. Partenaire principal de l'événement, AXA Passion vous donne rendez-vous **du 6 au 7 mai 2023 au Castellet**, pour un week-end de fête dédié aux 2-roues.

Participez à une parade 100 % AXA Passion

Inscrivez-vous pour rouler avec votre moto sur le circuit Paul Ricard, sur les traces des plus grands pilotes, le dimanche 7 mai à midi. Cette grande parade moto 100% AXA comporte deux tours de piste sur le tracé F1, long de 5,8 km. Tout type/âge de motos acceptées. Inscriptions gratuites. Une seule condition, être client AXA et être visiteur de la SRC (avoir un billet d'entrée). Attention, places limitées ! Pour tout savoir sur la procédure d'inscription, surveillez votre boîte mail...

Faites expertiser votre moto sur place

Grâce à AXA Passion, bénéficiez d'une expertise moto sur la SRC, pour un tarif préférentiel de 115 €. Disponible samedi et dimanche, sur réservation.

De nombreuses animations

La Sunday Ride Classic attire plus de 20 000 personnes et mêle compétition, démonstration, expositions et pilotes de renom de toutes générations. L'événement rassemble le plus haut niveau du patrimoine sportif motocycliste, avec plus de 1 000 motos en piste. Outre la traditionnelle course d'endurance européenne le samedi soir, vous retrouverez tout le patrimoine du sport moto lors des parades. Une exposition est consacrée aux moteurs de compétition. Enfin, un salon de la moto permet aux visiteurs d'essayer et de choisir leur prochaine moto.

À noter que votre billet d'entrée vous donne accès à tous les paddocks ainsi qu'aux box. Et pour profiter de tarifs préférentiels, commandez votre billet avant le 24 avril.

Gros succès de la piste enfants au Salon 2 Roues de Lyon



Le Salon 2 Roues de Lyon, du 23 au 26 février dernier, a une nouvelle fois fait le plein de visiteurs et de nouveautés moto. AXA Passion était bien entendu présent au rendez-vous pour échanger avec ses assurés. Dans un espace réservé, les enfants ont pu s'initier à la moto, grâce à un simula-

teur mini-moto. Les plus jeunes ont également pu évoluer au guidon de draisiennes et de vespas électriques, sur une piste spécialement aménagée pour eux. Au cours de ce grand week-end, pas moins de 1 300 enfants ont ainsi pu éprouver leurs premières sensations en 2-roues...

Les Nauticales ont toujours le vent en poupe

Le 20^e salon des Nauticales a une nouvelle fois attiré de nombreux passionnés et amoureux de la mer, du 18 au 26 mars sur le port de La Ciotat, malgré une fin d'édition 2023 perturbée par les grèves et le manque d'essence dans les stations-services.

Plusieurs centaines de bateaux ont été présentés à terre et à flot, dans la perspective des Jeux olympiques 2024, durant lesquels Marseille accueillera l'ensemble des épreuves nautiques. Les équipes d'AXA Passion

étaient présentes au salon pour vous accompagner en ce qui concerne l'assurance de votre bateau.

Près de 300 professionnels de la mer sont venus présenter les nouvelles tendances du marché, avec notamment les embarcations sur foils et le village de l'occasion. Les visiteurs ont également pu découvrir et essayer en mer les nouveautés présentées, échanger avec des personnalités de renom et assister à diverses démonstrations sur l'eau.





Passion

Économisez sur le tarif, pas sur la protection



Assurance Moto
jusqu'à 25 %⁽¹⁾
de réduction



Rendez-vous en agence et sur passion.axa.fr

(1) Jusqu'à 25% de réduction appliquée sur le tarif d'assurance moto pour tout conducteur principal détenant déjà un contrat d'assurance auto, moto ou scooter chez AXA.

AXA France IARD - S.A. au capital de 214 799 030 € - 722 057 460 RCS Nanterre • **AXA Assurances IARD Mutuelle** - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes contre l'incendie, les accidents et risques divers - Siren 775 699 309 • AXA France IARD est mandataire exclusif en opérations de banque d'AXA Banque - N° ORIAS 13004246 (orias.fr) • Sièges sociaux : 313, Terrasses de l'Arche - 92727 Nanterre Cedex • **AXA Assistance France Assurances** - S.A. de droit français au capital de 24 099 560,20 €, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Nanterre sous le numéro 451392724 et dont le siège social est situé 6, rue André Gide - 92320 Châtillon • **Juridica** - La filiale spécialisée en assurance de protection juridique d'AXA France, S.A. au capital de 14 627 854,68 € - 572 079 150 RCS Versailles. Siège social : 1, place Victorien Sardou - 78160 Marlyle-Roi. **Entreprises régies par le Code des assurances** • **AXA Banque** - S.A. au capital de 146 017 296 € - 542 016 993 RCS Créteil • **AXA Banque Financement** - S.A. au capital de 33 855 000 € - 348 211 244 RCS Créteil. Sièges Sociaux : 203/205, rue Carnot - 94138 Fontenay-sous-Bois Cedex. Intermédiaires en assurance pour le compte d'AXA France Vie et AXA France IARD - N° ORIAS 07 025 377 et 07 025 368 - orias.fr. Coordonnées de l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR) - 4, place de Budapest - CS 92459 - 75436 Paris Cedex 09. Le détail des procédures de recours et de réclamations et les coordonnées du service dédié sont disponibles, pour la banque et l'assurance, sur le site axa.fr.

