

Championnats de France d'enduro : Mende et Corte !

Si les Mondiaux sont terminés, il n'en est rien au plan national, puisque deux épreuves (sur cinq) restent à disputer : Mende (48) les 29 & 30 septembre, puis Corte (20), eh oui, dans l'île de Beauté les 27 & 28 octobre. D'autant que dans plusieurs catégories, comme l'E2, entre un certain Mika Pichon et Seb' Guillaume, ça va chauffer !

Erratum

Une erreur s'est glissée dans la rubrique Matos du n°14 à propos des compléments alimentaires Amino Energy. Voici le bon contact (en Allemagne) : (00 49) 68 31 70 44 39. www.food4sport.eu

Finale 125 National et Quad Europe à Castelnaud

Alors que tous les autres titres français sont attribués, Castelnaud-de-Lévis (82) accueille le 7 octobre la finale du championnat de France National 125. A priori Benjamin Boidras semble bien parti pour être sacré, mais il risque d'y avoir de la bagarre pour les accessits entre Nicolas, Poll, Thuilliez, Grange, etc. Egalement au programme, la Coupe d'Europe de QuadCross, série jusque-là dominée par le Britannique John Mitchell, mais en finale de laquelle les Français Jérémie Warmia et Romain Couprie (qui a raté une épreuve) devraient assurer le spectacle...



MX FAMILY

La chronique de Jordi Tixier

Dans chaque numéro, Jordi Tixier, top-Cadet, vous fait part de ses dernières aventures...

"Beaucoup de trucs depuis ma dernière chronique... et des bons ! D'abord, une grande aventure, le "championnat du monde" Junior en Bulgarie : Sevlievo est une super piste, le circuit de F1 du cross ! Après de courtes "vacances" sur le chemin de l'aller en Croatie, histoire de s'acclimater à la chaleur, j'ai fait de bons essais, sans plus (6ème), ainsi qu'une première manche satisfaisante (6ème), mais "en-dedans". Mais en seconde manche, là j'ai tout donné, j'ai roulé enfin à mon meilleur niveau, pour finir trois sur les talons de Roczen et Anstie : au général, troisième "mondial", j'étais content ! Retour en avion, à fond, pendant que papa se tape les bernés tout seul en camping-car (le pauvre !) pour aller au SX Espoirs à Gorges, Bruno Verhaeghe me récupérant à l'aéroport. En Normandie, Gérard Charraut avait fait un super boulot : on a eu peur, parce qu'il a plus des cordes avant la course, mais ça s'est arrêté à temps et la piste était parfaite. Bon, je gagne assez facile, encore une réelle satisfaction. Une semaine de répit et direction l'Italie, San Severino, pour l'avant-dernière épreuve du championnat d'Europe : je me



sentais super bien et je gagne la première manche, avant de finir deux dans la suivante. Yes ! Le week-end d'après, Coupe des Régions à Laplume : là aussi, tout s'est bien passé, j'ai été devant dès que j'ai pris la piste, c'était top... Enfin, finale de l'Europe à Faenza, avec le MX3 et là encore, j'ai pas mal roulé, malgré des départs... moyen en première manche (je pars 8, je fais 3) et désastreux en seconde : 15ème au premier tour, j'attaque comme un dingue pour échouer à une demi-roue du vainqueur, le Russe Tonkov. Il me reste deux courses en 85, Marseille et Bercy : je suis, hum, remonté ! Oubliées, les galères du printemps... C'est génial : grâce à mes résultats, j'ai des propositions de KTM, Yamaha et Kawasaki. J'essaie leurs 125, on va voir ça pour 2008... A bientôt !"

+ INFIRMERIE



Infirmière de luxe, avec de grands noms hors-service : Chris Pournel, bien sûr, qui a fait très peur à son entourage (et rétrospectivement à tout le monde) en Irlande du Nord (voir par ailleurs dans ce numéro), mais aussi Pascal Lauret, poignet cassé en Tchèque (déjà, entre Coppins et lui, Loket n'a pas été tendre avec les pilotes !), en bonne voie de guérison, et David Vuillemin, qui s'est fait rouler dessus à Millville, qu'on a cru juste "froissé" et qui en fait souffrait de multiples fractures... Rien de très sérieux, mais il a loupé la fin du MX US, les Nations et sera-t-il d'attaque pour faire ses débuts sur la Suzuki-Makita à Bercy ? Sinon, bonnes nouvelles de la part de tous ceux qui faisaient cette rubrique dans le n°14, tous ayant repris la piste à présent...

SYMPA!

CRF à l'italienne

C'est la moto de l'un des animateurs du championnat de France Vétérans, Philippe Bernard. Cette 450 CRF est préparée en Italie par des experts de ses amis (qui ont une grande expérience des GP et du MX3 en particulier) et truffée de pièces spéciales en alu anodisées issues du catalogue Kite Performance, que le Marseillais distribue en France. Classe, non ? Si le bestiau vous plaît, si ses composants vous intéressent, un bon conseil, voyez donc : www.mxworld.fr



14 OCTOBRE 2007



Girls, girls, girls !

Le Moto-Club de Chateau-Gontier (53) organise le 14 octobre une épreuve réservée aux Féminines. Quelques-uns des plus grands noms du MX européen au féminin seront de la partie, Livia Lancelot en tête. Allez les filles !

DES VALEURS SÛRES
AU COEUR DE VOS ÉMOTIONS



YAMAHA

YZF 2008

A découvrir en concession !



YAMAHA

YAMAHA

IPONE

Yamaha Motor France et

www

YAMAHA



GAME



KTM 250 MC5 1977

La renaissance d'une star

Dans l'histoire d'une marque, il y a toujours un modèle qui se distingue des autres par ses performances, son style, son palmarès, un engin qui reste dans les mémoires. C'est le cas de la KTM 250 cross modèle 77, à la ligne élégante et au palmarès copieux. C'était il y a trente ans...

PAR JEAN-PAUL VERUDEQUIN

En 1970 un certain Manfred Klier est champion d'Autriche de motocross 250 cc. Sa machine ? Une KTM. Il s'agit d'un prototype propulsé par un moteur maison dont l'échappement passe au-dessus du moteur quand, à l'époque, on voit en majorité des pots «en bas», ou bien des échappements latéraux. Cette moto, totalement inconnue, fait une apparition au Grand Prix de Grande Bretagne et, l'année suivante, Sigi Lerner marque les premiers points de la marque en Mondial. C'est en 1972, lors du GP des Pays-Bas, que se produit un événement historique qui déclenche la collaboration entre KTM et l'Union Soviétique. Deux CZ officielles (motos tchèques très en vogue à l'époque, utilisées par les Russes) ayant été dérobées pendant la nuit, le manager KTM propose à la délégation soviétique de prêter des machines. Les discussions politiques vont bon train (nous sommes à l'époque de la guerre froide) et finalement Pavel Rulev et Vladimir Kavinov utilisent ces motos capitalistes très supérieures aux CZ. Avec brio. Après d'autres négociations, Gennady Moiseev, numéro un russe, utilise à son tour une KTM. Ainsi, la marque s'engage-t-elle avec l'URSS pour une aventure qui va durer sept saisons. Classé cinquième du mondial 73, Moiseev remporte en Yougoslavie son premier GP au guidon de l'Autrichienne. Et il confirme l'année suivante en décrochant son premier titre mondial, même si cela se fait dans des conditions «politiquement incorrectes» face au Tchèque Jaroslav Falta. Cette année 74 est aussi, pour l'usine de Mattighofen, celle du premier succès en enduro européen avec l'Italien Imerio Testori, champion 500 cc. La moisson de titres a commencé ! Blessé, Moiseev ne peut défendre son bien l'année suivante, mais il est de retour en 1976 face au Finlandais Heikki Mikkola (Husqvarna). Les deux Soviétiques Moiseev et Kavinov se classent second et troisième, confirmant leur

potentiel pour 1977. Cette année-là, Mikkola parti en 500 chez Yamaha, Moiseev obtient un second titre, et de fort brillante manière cette fois. Il s'impose au guidon d'une machine sur laquelle il a conservé une fourche Ceriani «droite», alors que la mode est aux axes déportés. Son équipier n'est pas en reste puisqu'il se classe second et c'est le jeune Belge André Malherbe, lui aussi sur une MC 77, qui complète le podium ! Si les officiels russes disposent de machines usines, André utilise quant à lui une moto de série améliorée. Ce triplé, grandiose, est un moment aussi rare qu'exceptionnel pour

la jeune marque. Et l'année 77 est aussi, pour la firme autrichienne, celle de nombreux titres nationaux pour la 250 MC (en Autriche, Belgique, Suisse) et d'une saison exceptionnelle en France en particulier. Jean-Jacques Bruno remporte le championnat 250 Inter, tandis que le Normand Didier Duflos s'impose en 250 Senior. Et en 125, KTM fait une razzia avec le titre de Patrick Boniface chez les Inters et un incroyable triplé en 125 Junior grâce à Patrick Gervaise, Philippe Grégnanin et Alex Titone ! Quitte à risquer l'écoeurement, sachez que KTM remporte aussi cinq titres de champion de France en



Complète mais en sale état, la KTM a nécessité un gros boulot : effectuée au rythme "amateur", la restauration a d'ailleurs pris plus d'un an et demi. Le plus compliqué aura été de retrouver certaines pièces, en particulier l'habillage...



Le moteur KTM est à la fois simple et très robuste. Démonté, sablé, repeint, il a été remonté tel quel, avec uniquement des "consommables" (roulements, joints, segments...) neufs.

1977, année mythique

enduro la même saison. Voici donc pourquoi le millésime 77 mérite le plus grand intérêt. Au niveau mondial, l'aventure «KTM chez les Soviets» se poursuivra encore deux saisons, Gennady Moiseev conservant son titre mais Kavinov loupant le doublé pour deux points. En 1979, les deux pilotes, dépassés par la nouvelle génération, se classent trois et quatre, à l'avantage du fidèle lieutenant Kavinov. Une époque prend fin : les Russes disparaissent progressivement du monde du motocross et KTM doit attendre le fils prodige Heinz Kinigadner pour retrouver le succès, aux dépens de Jacky Vimond, au milieu des années 80.

La MC 250 de série

Présentée au salon de Cologne 1972, la 250 KTM cross entre en production en 1973 et c'est en jaune que cette première version est commercialisée, bien que les machines officielles fussent déjà rouges. Moteur noir, carters magnésium, fourche Ceriani, amortisseurs Girling, carburateur Bing de 36 mm, allumage Motoplatt, freins KTM magnésium, la bête ne manque pas de puissance avec ses 36 ch à 7 000 tr/mn. L'année suivante, le rouge est de mise et le moteur devient gris. Un nouveau bras oscillant permettant la position incli-



Pour KTM : une moisson de titres mondiaux et nationaux exceptionnelle

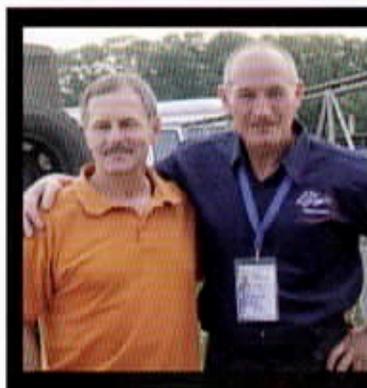
née des amortisseurs apparaît ainsi qu'un silencieux. Pour 1975, les changements sont minimes mais la version usine évolue du tout au tout. Ainsi la MC5 voit-elle le jour en 1976 et elle enterre instantanément sa devancière. Nouveau cadre, nouveau bras oscillant pourvu d'éléments Marzocchi, fourche à axe déporté Ceriani, boîtier de filtre à air alu, garde-boue arrière fixé à la selle, pédale de frein alu, réservoir sans sangle de fixation. La version 77 n'évolue que sur quelques points, notamment l'arrière du cadre et une double position pour le montage des repose-pieds. Cette moto est la dernière représentante de cette époque où les cadres étaient gris, la couleur de l'habillage variant selon les cylindrées. En 1978, le coloris... orange (déjà !) est choisi pour le cadre et la fourche, toute la gamme tout-terrain adoptant le même look et l'échappement «cobra» fait son apparition.

Renaissance d'une championne
Redonner vie à une illustre machine devenue «objet inanimé» attaqué par la rouille, abandonné dans une grange et dépouillé de nombre de ses composants, cela peut paraître, pour certains jeunes lecteurs notamment, totalement farfelu, surtout lorsqu'il s'agit d'une moto de cross

ayant pas mal souffert. Une championne vieille de trente ans, au passé glorieux, rien de tel pour expliquer l'évolution de la discipline et le talent des pilotes qui, à son guidon, ont vécu des heures inoubliables. Alors restaurer cette KTM 250 MC5/77 aura été un challenge des plus instructifs, une joie extrême lorsque le dernier écrou a été serré, que la machine a retrouvé sa beauté juvénile. Vingt mois se sont écoulés entre la récupération de l'épave et la fin du travail, la machine étant recomposée avec des pièces d'origine qui ont nécessité des recherches sur les marchés américain et européen. L'échappement a été en partie reconstruit. Le moteur, lui, totalement déshabillé, sablé, dégraissé au

four puis repeint, les carters étant en magnésium. Ce bloc, fort sain, n'a demandé que des pièces basiques, roulements, joints, segments. Du carburateur Bing, seul le corps a été conservé, tous les composants internes remplacés. Pour la partie-cycle, le travail a été plus important : après une séance de soudures, le cadre a été sablé, traité, peint. Au chapitre suspensions, la fourche Ceriani a nécessité de nouveaux ressorts, des spy, des cache-poussière et une peinture. Pour les amortisseurs Marzocchi AG2, monte d'origine, reconditionnement total en Italie : corps et ressorts ont été sablés et peints, tiges, joints, bagues et silent-blocs remplacés. Toute la visserie est neuve (inox),

les axes de roues, de fixation moteur, ainsi que les rayons ont connu la joie du zingage. Un peu de chrome sur le sélecteur et le kick, une housse de selle, un guidon, des leviers, des câbles, des plastiques neufs d'origine (dénichés aux USA et en Italie), ainsi que pignon, chaîne, couronne, mâchoires de frein, tendeurs de chaîne ont complété ce puzzle. Les jantes Sun, d'origine US, qui équipaient cette KTM étant tordues, elles ont été remplacées par des frangines d'occasion en état satisfaisant car... point de jantes neuves identiques sur la planète ! Tous les composants réunis, le montage a eu lieu dans l'excitation qu'implique une telle renaissance. Et le résultat parle de lui-même ! ■



SOUVENIRS DE CHAMPIONS

Pour Jean-Jacques Bruno, qui fête cette année ses 50 ans, «C'était une super bonne moto ! Gilbert Cuénin, mon préparateur, avait fait du très bon boulot et le seul problème dont je me souviens, c'était les amortisseurs : ni les Marzocchi, ni les Bielstein ne donnaient satisfaction et nous avons fini par obtenir des amortisseurs hollandais performants. Mais, à l'époque, il était difficile de se procurer de la pièce spéciale... La saison s'est idéalement déroulée et j'ai remporté mon premier titre Inter cette année-là, après le Junior en 74». 1977, année mythique, pour KTM ! Trente ans plus tard, Jean-Jacques a retrouvé Vladimir Kavinov lors d'un motocross en Ukraine : «Il s'est jeté dans mes bras. Ce fut très agréable de le revoir». La nostalgie, camarade...



105€



89,90€



169€



89,95€



159€



49€



279€



45€

CASQUE AIROH MR CROSS

Disposant de tous les atouts des modèles adulte de la gamme, le Mr Cross est destiné aux minots qui rêvent de ressembler à Antonio Cairoli.
www.airohfrance.com

PYJAMA FOX

La tenue de nuit des futurs champions. Disponible en version Carmichael ou Stewart du 3 au 8 ans.
www.uvson.fr

BOTTES GAERNE GX1

Un niveau de confort et de protection digne d'une botte haut de gamme à un prix serré. Disponibles en noir, blanc, bleu, rouge, orange et vert fluo.
www.gaerne.com

GUIDON AFAM OMX

Fabriqués dans un alliage d'alu de 4mm d'épaisseur, le guidon Afam OMX offre un excellent rapport qualité prix.
Afam au 03.20.93.19.19

TENUE SCOTT ANAHEIM

Portée notamment par Matt Rebeaud.
www.uvson.fr

CASQUE LAZER MX7 RAMON RÉPLICA

Lazer décline son célèbre MX7 en version Steve Ramon replica. Doté d'une coque en fibres composite et carbone.
www.lazerhelmets.com

CASQUE SHARK SXR

(289 €) Le SXR innove grâce au bumper placé sur la mentonnière qui amortit les chocs. Existe aussi en déco Pourcel, Despres (photo) et Alessi contre 329 €. www.shark-helmets.com

KIT POWER UP YOSHIMURA

(250 : 895 €, 450 : 1195 €) Grâce à son arbre à cames, son boîtier CDI et son joint de culasse hautes performances, le kit Yoshimura donnera des ailes à votre Suzuki RMZ 250 ou 450.
BIHR au 0821 000 555 ou www.bihr.eu

DÉCOLLEUR MANUEL BIKE LIFT

Fournisseur de matériel pour les ateliers professionnels, Bike Lift propose ce décolleur de pneus démontable de grande qualité. BIHR au 0821 000 555 ou www.bihr.eu

BOITES À CLAPETS ET CULASSES 111

Disponible pour la plupart des machines de 50 au 500 cm².
infos au 06.77.63.11.28 ou sur www.european111byAF.com



329€



895€



269€



249€

299€

K H Y K S

100% CROSS

Toutes les marques sont à Marne-la-Vallée !

Une cinquantaine de motos de cross neuves et d'occasion en permanence. Reprise, expédition et financement possible.

KTM

Honda

Yamaha

Kawasaki

Suzuki

Contactez nous au 01 64 02 23 37 ou sur www.khyks.com

EMBRAYAGE COMPLET
 60/80/85 CC 62€
 125 CC 91€
 250 CC 102€



PROMO KIT



TRANSMISSIONS

KIT CHAÎNE RENFORCÉE

Kit Chaîne 428 TSR : 65€	Kit Chaîne 420 TSR : 80€
Kit Chaîne 428 EK : 45€	Kit Chaîne 520 TSR : 80€
Kit Chaîne 520 TSD : 95€	Kit Chaîne 520 TSK : 110€

(le kit chaîne comprend pignon, couronne et chaîne)

COURONNE ALU ET ACIER TORUS	31€
PIGNON TORUS	9€
Chaîne TORUS 420 TSR	25€
Chaîne TORUS 428 TSR	31€
Chaîne TORUS 520 TSR (super renforcé)	48€
Chaîne TORUS 520 TSO (joint torique renforcé)	66€
Chaîne TORUS 520 TSX (joint torique renforcé en X)	79€
Chaîne REGINA 520 RH (SÉRIE OH)	55€
Chaîne REGINA 520 ORING-ORN	75€
Chaîne REGINA 428 DRD (60-60cc)	29€
Chaîne REGINA 428 DRD (80cc)	36€
GRAISSE POUR CHAÎNE : Bombe 500 ml	9€
VIS DE COURONNE INOX + ÉCROU (le jeu de 8)	8€
DÉRIVE Chaîne	15€
DÉRIVE Chaîne Pro	29€
Revêtement de Chaîne diam. 32 ou 42 et spécial KTM	9€

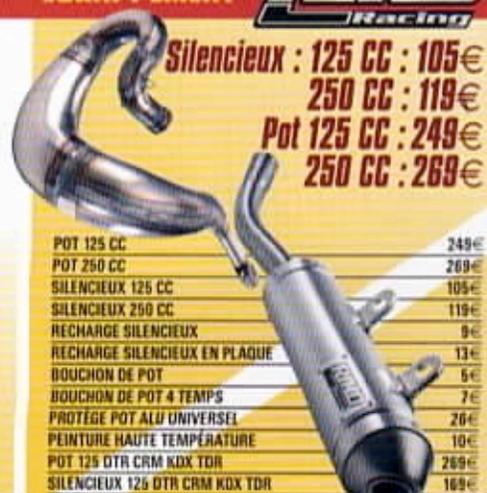
PISTONS VERTEX



PISTON 80/82/85 CR YZ KX RM	74€
PISTON 125 CC + SEGMENT + AXE + CIRCLIPS	87€
PISTON 250 CC + SEGMENT + AXE + CIRCLIPS	110€
PISTON 500 CC	140€
SEGMENT VERTEX 125 CC	22€
SEGMENT VERTEX 250 CC	28€
KIT BIELLE RENFORCÉ 80-85-80-85-125 CC	125€
KIT BIELLE RENFORCÉ 250 CC	139€

Nous pouvons également vous fournir des pistons PROX, WIPAC ou TECHNUM sur demande, nous consulter par téléphone pour les tarifs !

ECHAPPEMENT RINO



Silencieux : 125 CC : 105€
 250 CC : 119€
 Pot 125 CC : 249€
 250 CC : 269€

POT 125 CC	249€
POT 250 CC	269€
SILENCIEUX 125 CC	105€
SILENCIEUX 250 CC	119€
RECHARGE SILENCIEUX	9€
RECHARGE SILENCIEUX EN PLAQUE	13€
BOUCHON DE POT	6€
BOUCHON DE POT 4 TEMPS	7€
PROTÈGE POT ALU UNIVERSEL	26€
PEINTURE HAUTE TEMPÉRATURE	10€
POT 125 DTR CRM KDX TDR	269€
SILENCIEUX 125 DTR CRM KDX TDR	169€

SILENCIEUX RINO

299€



Modèle CROSS	299€
Modèle ENDURO FIM	345€
KXF 250 450	
RMX 250 450	
CRF 250 450	
YZF-WRF 250 (01-05)	
YZF-WRF 400 425 (99-02)	
YZF-WRF 450 (03-05)	
KTM SX-EXC 250 400 450	
520 525 620	
840	
TTR 600 (97-02)	

Gilet intégral 211 Motocross Enduro
 Taille : S-M-L-XL-XXL **129€**

PROTECTION 211
 GENOUILLÈRES ARTICULÉES 211 **29€**
 TOUR DE COUP 211 **29€**
 LUNETTES 211 **29€**
 Coloris : vert, rouge, blanc, jaune, noir et orange

PROTEGES MAINS UNIVERSEL UFO GLEN HELEN
29€

PNEU M897
 POUR TERRAIN MIXTE
 LA QUALITÉ A PETIT PRIX

120/90X19	41€
120/100X18	41€
80/100X21	35€

Frais de Port : 7€ par pneu

OFFRE SPECIALE BOTTES
Bottes Four Noir
 (en photo) taille 43-44-45
 178€ **-50%** **89€**
-50%

Bottes Gaerne SG 1
 Bleu/Noir : taille 37-38-39-40-41-47
 Blanc : taille 40
 Noir : taille 37-38-39-40
 Rouge : taille 37-38-39-40-41-42
 Bleu/Blanc : taille 38-40-41
289€ -40% 179€

Bottes Gaerne RX2
 Bleu : taille 37-38-39-40
 Rouge : taille 37-40-47
239€ -40% 143€

EN CADEAU

- Pour 30€ d'achat = 1 pochette de 5 stickers
- Pour 80€ d'achat = 1 spray nettoyant de freins TOP FUEL
- Pour 110€ d'achat = 1 jeu de poignée crouchouc
- Pour 230€ d'achat = 1 litre d'huile de boîte TOP FUEL RACING BOX
- Pour 350€ d'achat = 1 litre d'huile de boîte TOP FUEL RACING BOX + port gratuit
- Pour 450€ d'achat = 1 litre d'huile de boîte TOP FUEL RACING BOX + 1 spray nettoyant de freins TOP FUEL + port gratuit
- Pour 800€ d'achat = 1 kit chaîne TORUS 520TSR + port gratuit

LEVE MOTO:
40€
 Manche démontable au niveau du bras

Catalogue 2007 Le Catalogue 2007 sera disponible mi-février.

NO FEAR ENFANTS

Pantalon elektron 99€ **-40%** **59€**
 Bleu/Blanc - taille 24-28-28

Gants quartz 28€ **-30%** **20€**
 Noir/Gris - taille 4-5-6-7

PLAQUETTES DE FREINS
IKOMI MÉTAL DU SEMI-MÉTAL
20€

Bon de commande

Num : Prénom :

Adresse :

Code Postal : Ville :

Tél : Cyl/Marq/An :

Règlement : Par chèque Par CB

N° :

Date Expiration :

Articles commandés	Prix	Quantité	Total

(Les frais de port sont de 7€, et 7€ par pneu)
 Contre remboursement : 7€ port + 8€ de contre remboursement



TEAM US, NATIONS'07 WINNER Depuis trois ans, les Américains ne lâchent plus le Trophée Chamberlain, même s'ils ont gagné avec trois équipes différentes : Carmichael-Windham-Tedesco à Ernée, Stewart-Tedesco-Villopoto à Materley Basin l'an dernier et, cette fois, RC-Villopoto et Tim Ferry "at home" !



MOTOCROSS DES NATIONS LES RIGANS

On s'en doutait, les Américains sont restés maîtres chez eux, intouchables. 1/3, 1/5, 1/10, une remarquable seconde place, au bout du suspense, face aux Belges. Seb' Pourc



INFERNAL AV ! Mieux que RC (1), Ryan Villopoto (2) aura été le premier artisan de la victoire US, grâce à ses deux succès en manches 1 et 2 : sur sa 250 KX Pro Circuit, le kid du Washington a d'abord réussi... deux holeshots (face à une armada de 450 à chaque fois !) puis dominé... le monde entier, tout seul !

BUDDS CREEK

LES TROP FORTS

Qui dit mieux ? Personne. Mais, excellente surprise, l'Équipe de France prend
Pela Renet et Nico Rubin ont fait du super boulot !

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS RACEFOTO



CHAUD DEVANT ! Premier départ : RV déboule en tête, au nez et à la barbe de l'Allemand Max Nagl (37) et sa grosse 450 KTM... Du coup, l'Australien McFarlane (en jaune) va se mettre par terre, retardant Cairoli (en bleu) et le Sud-Af' Swanepoel (20). Leurs trois équipes (AUS, I, RSA) ne vont pas s'en remettre.

Sûr, battre les Ricains, ça allait être mission impossible : sur leurs terres, les Ricky Carmichael, Ryan Villopoto et finalement, après bien des débats, Tim Ferry, remplaçant un James Stewart out, seraient les maîtres. Pensez, à Budd's Creek, Maryland (tout près de Washington DC, la capitale) où comme chaque année depuis des lustres se dispute une épreuve de championnat AMA (c'était il y a trois mois), cela ne faisait aucun doute. Indiscutablement. Et, en effet, personne n'a été à la

hauteur : s'ils n'ont pas réussi le score parfait, comme à Maggiora jadis avec la Dream Team Bailey-Johnson-O'Mara (trois fois 1/2), ils n'en ont pas été loin, et cela malgré deux sacrés coups de théâtre : au départ de la première manche, c'était RC qui prenait une tôle et s'élançait quasiment dernier, puis rebolote avec Ferry en seconde manche ! Mais, les deux hommes réussissant l'un et l'autre des remontées de folie, le Team USA a vite oublié ces petites frayeurs et s'est offert la victoire dans un fauteuil. Maintenant, s'il a roulé comme une bête en première manche

pour finir trois aux basques de Chad Reed et s'il a ensuite, pour sa dernière apparition officielle en motocross, remporté avec une aisance démoniaque la troisième manche, le GOAT n'a pas été le meilleur local en piste, puisque c'est le wonderkid Villopoto, auteur de deux holeshots sur sa deux-et-demie s'il vous plaît, qui a fait le plus fort, avec deux imparables succès. Ah, il peut s'en aller tranquille, le Carmi, la maison US est bien gardée ! Et, avec ce RV succédant à RC (même gabarit, même attaque surréaliste, même rage de vaincre...), on a l'impression qu'on va en prendre pour

des années, qu'on n'a sans doute pas fini de subir la domination de ce petit rouquin de... 19 ans. Quelle démonstration du champion US Lites MX/SX '07 : deux fois, il s'est envolé et personne ne l'a revu, ni sa 250 KX Pro Circuit. C'est lui, avionesque du début à la fin de ses deux courses, qui réalise le meilleur chrono de la journée, et pas qu'un peu : près de deux secondes plus vite que son aîné à la Suzuki ! Ce dernier, heureux comme tout, sur le podium, de remplir son contrat en rapportant une fois de plus le Trophée Chamberlain, était toutefois légèrement déçu de n'avoir fait



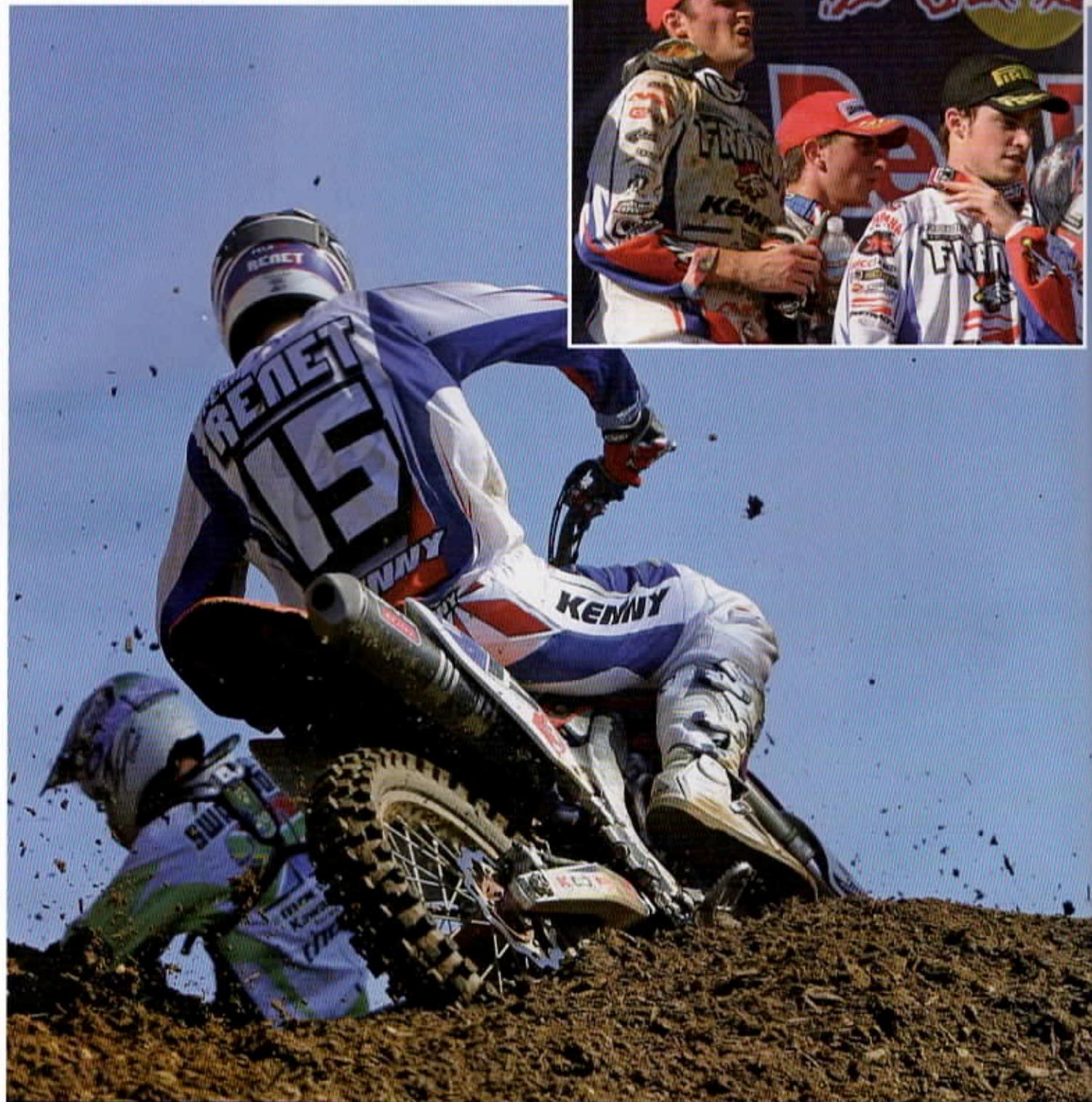
MÊME PAS PEUR ! Nico Aubin, pour ses premières Nations et sa première apparition aux USA, était aux anges sur le podium : "C'était la dernière course de Carmi en MX et j'ai roulé avec lui, je suis ravi. Ce qu'a fait Villopoto est sidérant, alors finir deux derrière les Américains, c'est top !". Well done, young boy !

claquer un doublé pour ses adieux. Mais, bon, ça ne changera rien à sa légende. Excellente prestation, pour en finir avec les vainqueurs, du troisième homme : Solide, Ferry n'a pas démerité et s'est montré digne de ses deux équipiers, ceux-ci fussent-ils inégalables. 5/2, il a largement contribué au succès des AMA-boys. Maintenant, la grande question de ce MX des Nations, c'était de savoir qui allait accompagner les hôtes de l'épreuve sur le podium. Au petit jeu des pronostics, six ou sept équipes avaient la cote : la Belgique, qu'on ne peut jamais négliger, l'Austra-

Le GOAT n'a pas été le meilleur, c'est Villopoto, au guidon de sa 250, qui a été l'artisan n°1 du succès US !

lie de Chad Reed, la Nouvelle-Zélande de Ben Townley, l'Afrique du Sud de Grant Langston, l'Italie de Tony Cairoli, ainsi que la Grande Bretagne de Tommy Searle et la France. Déjà, aux essais, Ben Townley s'est blessé, exit le team Kiwi. Et, James Noble s'étant crashé lui aussi, les Anglais roulent quasiment pour du beurre... OK, la France ne disposait pas de son team numéro un, DV puis Chris Pourcel ayant dû déclarer forfait, mais après tout les jeunes Aubin et Renet pouvaient créer la surprise. Et ils l'ont fait ! Dès la première manche, MX1/MX2, Seb' Pourcel (4ème) et Nico-

las Aubin (10ème) positionnent la France au second rang. Chad Reed a beau finir second, McFarlane ayant abandonné, l'Australie est loin. Philippaerts termine 6ème, mais Cairoli, qui attendait tant de ces Nations, s'est pris un pain assez violent en essayant de déborder McKenzie et doit se retirer, roue avant bloquée. Langston est tombé (22ème) et Swanepoel n'est que 13ème. Côté belge, si Ramon limite les dégâts, le jeune Van Horebeek doit s'arrêter. Bref, seuls les Français font un tir groupé derrière la paire RV-RC, ils figurent donc en seconde place devant les Espa-



PELA DANS LE COUP Pierre-Alexandre Renet n'a pas failli, réalisant une manche de folie (5ème), puis effectuant une grosse remontée dans la suivante. Il n'en revenait toujours pas, sur le podium : "Si on m'avait dit, en début d'année, que je ferais partie de l'Equipe des Nations aux US et qu'on finirait seconds..."

gnols (Barragan 5, Camapano 14), CQFD. Et, en deuxième manche, ça continue : Aubin à nouveau héroïque, 6ème... sans lunettes et Renet épatant, 5ème ! D'autant que Cairoli, décidément fébrile, se remet par terre en essayant de suivre Villopoto, Swanepoel fait de même, Byrne lâche prise en vue de l'arrivée et Lozano, le troisième espagnol, est hors du coup (24ème)... Seuls, les Belges reprennent du poil de la bête, De Dijcker se classant second (à... une minute de la 250 Kawasaki n°2 !) et le kid du MC Tilloy, "The Jerre" prend cette fois une remarquable 10ème place.

Et ça sent bon pour l'Equipe de France : podium quasi-assuré au départ de la dernière manche !

Mais ça sent drôlement bon pour la France, quasi-assurée de finir sur le podium au départ de la dernière manche ! Reste à savoir à quelle place... Car en troisième manche, si Seb' part dans le bon wagon, Renet loupe son envolée : au premier tour, la Kawasaki-GPKR pointe 3, mais la Honda-NGS n'est que 26ème ! Et l'ainé des Pourcel, tendu, fatigué, qui se fait passer successivement par Ferry, puis Langston, Barragan, Philippaerts et même Atsuta... Comme Ramon caracole devant, 2ème et que De Dijcker figure lui aussi dans le top-ten, l'Equipe de France est mena-

cée, puis carrément débordée par les Belges. Mais, au fil de la course, les positions varient : Ramon est doublé par Ferry, Renet remonte peu à peu jusqu'au top-20, puis au top-15, mais ça ne suffit pas. Tout à coup, le grand De Dijcker, épuisé (il s'est abîmé un bras aux essais), s'écroule complètement et sort du top-10 ! Et notre Seb' qui se reprend et profite de l'abandon de Barragan. Enfin, sur le fil, Langston (merci l'ami !) qui passe Ramon au dernier tour : la France deuxième ! Quelle course ! Et quelle belle surprise : bravo les gars, du beau boulot ! ■



SEB' EXACT AU RENDEZ-VOUS Seul rescapé de l'Equipe de France initialement prévue, Seb' Pourcelet a terminé meilleur Euro en première manche et souffert dans la troisième : 5ème MX1 au général, RAS. "On ne croyait pas trop en nous, Nico et Pela débutant aux Nations, pourtant on a répondu présent !".

MOTOCROSS DES NATIONS *Budds Creek (Maryland/USA) 23 septembre*

1ère manche (MX1-MX2)

1. Ryan Villopoto (USA-Kawasaki); 2. Chad Reed (AUS-Yamaha); 3. Ricky Carmichael (USA-Suzuki); 4. Sébastien Pourcelet (F-Kawasaki); 5. Jonathan Barragan (E-KTM); 6. David Philippaerts (I-KTM); 7. Tanel Leok (EST-Kawasaki); 8. Steve Ramon (B-Suzuki); 9. Tommy Searle (GB-KTM); 10. Nicolas Aubin (F-Yamaha); 11. Billy McKenzie (GB-Kawasaki); 12. Julien Billi (CH-Honda); 13. Gareth Swanepoel (RSA-Kawasaki); 14. Carlos Campano (E-Yamaha); 15. Rui Gonçalves (P-KTM); 16. Colton Facciotti (CAN-Yamaha); 17. Jean-Sébastien Roy (CAN-Yamaha); 18. Paulo Gonçalves (P-Honda); 19. Andreas Hultman (S-Honda); 20. Martin Barr (IRL-Yamaha); 21. Arnaud Tonus (CH-KTM); 22. Grant Langston (RSA-Yamaha); 23. Kazumasa Masuda (J-Honda); 24. Gert Krestinov (EST-KTM); 25. Jiri Cepelak (IRC-KTM); 26. Daniel Siegl (D-Yamaha); 27. Ivo Steinbergs (LET-Honda); 28. Frederik Karlsson (S-Yamaha); 29. Jan Brabec (RTC-Honda); 30. Davis Livs (LET-Honda); 31. Wellington Garcia Matos (BRA-Honda);

32. Vicente Israel (CHL-Honda); 33. Tommy Morton (IRL-Honda); 34. Jeremy Van Horebeek (B-KTM); 35. Leandro Nunes Da Silva (BRA-Honda); 36. Akira Narita (J-Yamaha); 37. Antonio Cairoli (I-Yamaha); 38. Jeremias Israel (CHL-Honda); 39. Max Nagl (D-KTM)

2ème manche (MX2-Open)

1. Villopoto; 2. Ken De Dijcker (B-Honda); 3. Searle; 4. Tim Ferry (USA-Kawasaki); 5. Pierre-Alexandre Renet (F-Honda); 6. Aubin; 7. Campano; 8. Yoshitaka Aisuta (J-Honda); 9. Barr; 10. Van Horebeek; 11. Marcus Schiffler (D-KTM); 12. Facciotti; 13. R. Gonçalves; 14. Cairoli; 15. Davide Guarnieri (I-Yamaha); 16. Masuda; 17. Lauris Freibergs (LET-Yamaha); 18. Antonio Balbi (BRA-Honda); 19. Wyatt Avis (RSA-KTM); 20. Tonus; 21. Krestinov; 22. Siegl; 23. Karlsson; 24. Alvaro Lozano (E-KTM); 25. Wayne Garrett (IRL-KTM); 26. Marc Riston (CH-Honda); 27. Nunes Da Silva; 28. Benjamin Israel (CHL-Honda); 29. Brabec; 30. Michael Byrne (AUS-Suzuki); 31. Steinbergs; 32. V. Israel; 33. Filip Thureson (S-Suzuki); 34. Algar Leok (EST-

Yamaha); 35. Michal Kadlec (RTC-Yamaha); 36. Swanepoel; 37. Blair Morgan (CAN-Yamaha); 38. James Noble (GB-Honda)

3ème manche (MX1-Open)

1. Carmichael; 2. Ferry; 3. Langston; 4. Ramon; 5. T. Leok; 6. Philippaerts; 7. Aisuta; 8. McKenzie; 9. S. Pourcelet; 10. Billi; 11. De Dijcker; 12. Byrne; 13. Nagl; 14. Renet; 15. Roy; 16. Guarnieri; 17. Schiffler; 18. Lozano; 19. Hultman; 20. Freibergs; 21. Ristoni; 22. P. Gonçalves; 23. Narita; 24. Kadlec; 25. Cepelak; 26. Balbi; 27. Garrett; 28. Morton; 29. Garcia Matos; 30. Morgan; 31. Barragan; 32. Noble; 33. J. Israel; 34. Livs; 35. Reed; 36. B. Israel

FINALE B (CONSOLANTE)

1. Martin Davalos (ECU-KTM); 2. Antonio Balbi (BRA-Honda); 3. Nunes Da Silva (BRA-Honda); 4. Roberto Castro (COS-Kawasaki); 5. Roman Morozov (UKR-Yamaha); 6. Sergey Oryshchenko (UKR-Honda); 7. Fabian Rodriguez (GTM-Honda); 8. Erick Vallejo (MEX-Honda); 9. Wellington Garcia Matos (BRA-Honda); 10. Humberto Martin (VEN-Ya-

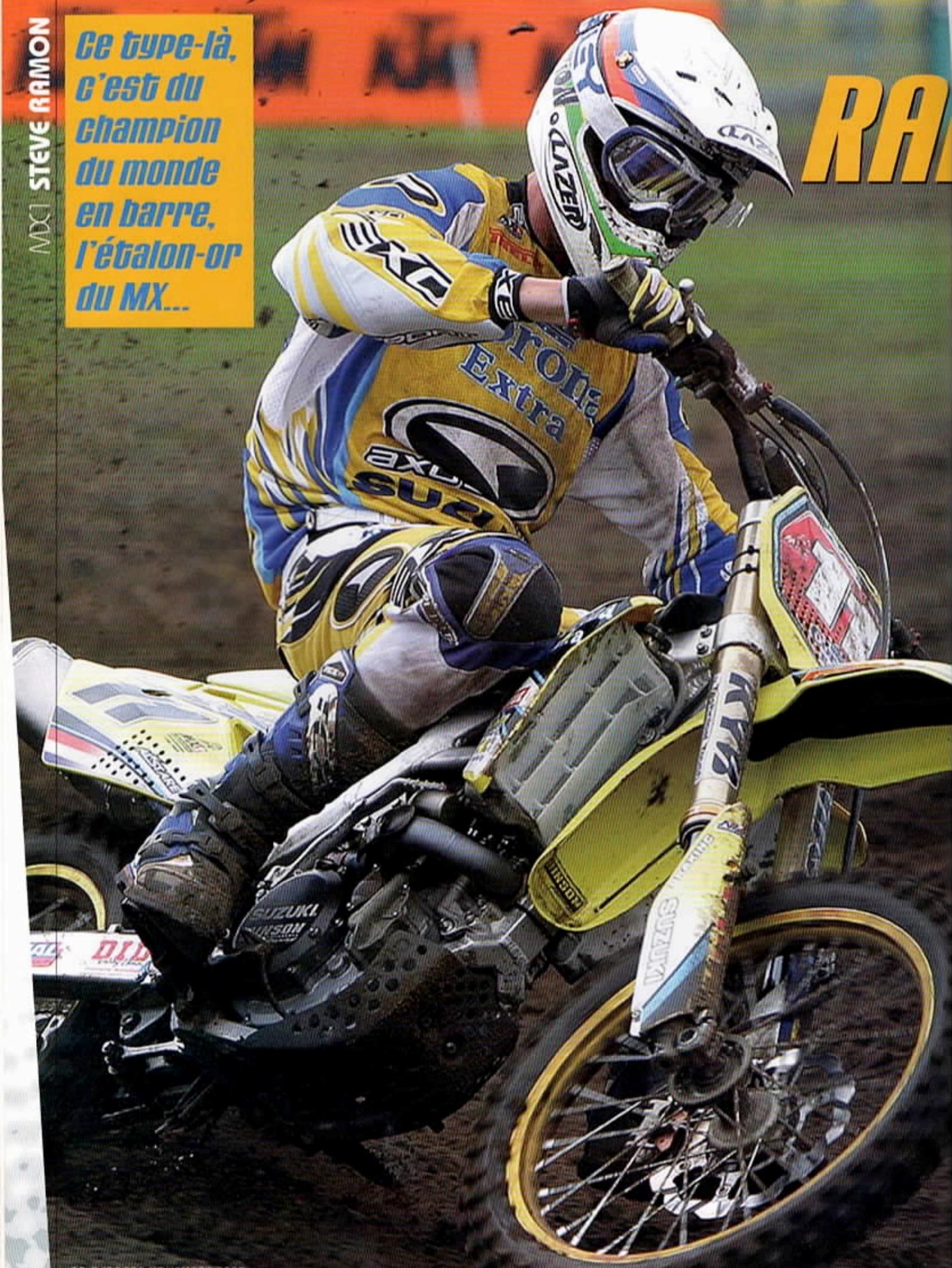
maha); 11. Antonio Medrano (GTM-Yamaha); 12. Panagiotis Kouzis (GR-KTM); 13. Michel Sandoval (VEN-Yamaha); 14. Michalis Panagiotopoulos (GR-KTM); 15. Andros Beneraula (ECU-Yamaha); 16. Oleksandr Paschynsky (UKR-KTM); 17. Henry Rojas (DOM-Suzuki); 18. Sarah Geger (PUR-Yamaha); 19. Valdimar Thordarson (ISL-Yamaha); 20. Gino Aponte (PUR-Yamaha); 21. Necctarios Papevassiliou (GR-KTM); 22. Einar Sigurdarson (ISL-KTM); 23. Cesar Santiago (PUR-Honda); 24. Aron Omarsson (ISL-KTM); 25. Gerardo Gandara (GTM-KTM); 26. Jetro Salazar (ECU-KTM); 27. Juan Hector Collins (MEX-Honda); 28. Fernando Macia (VEN-Yamaha); 29. Johan Mora (COS-Kawasaki); 30. David Chakon (COS-Kawasaki)

NATIONS

1. USA 8 pts; 2. France 34; 3. Belgique 35; 4. Italie 57; 5. Grande Bretagne 63; 6. Espagne 68; 7. Japon 77; 8. Suisse 84; 9. Allemagne; 10. Canada; 11. Estonie; 12. Afrique du Sud; 13. Irlande; 14. Suède; 15. Lettonie; 16. Brésil; 17. Rép. Tchèque; 18. Chili; 19. Portugal; 20. Australie

*Ce type-là,
c'est du
champion
du monde
en barre,
l'étalon-or
du MX...*

RAMON



ION "EN BEAUTÉ"



Certes, ce n'est qu'en partie à cause des malheurs de Josh Coppins (le pauvre...) que Steve Ramon rafle la mise. OK. Mais d'abord, si le jeune Belge s'est trouvé en position aussi favorable, c'est qu'il a marqué tous ces points (et lui seul !), ensuite c'est ainsi, le plus beau c'est lui, toujours...

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS RACEFOTO

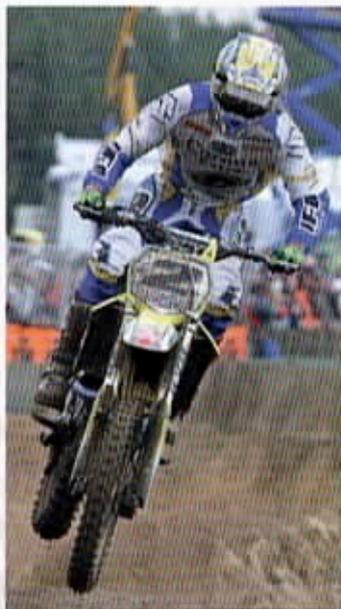
L'histoire joue parfois de ces tours de cochon... Voyez Joshua Coppins, le vaillant Néo-Zélandais cavale depuis des siècles derrière une couronne mondiale et arrive 2007, "son" année : non seulement le dictateur Everts, plus totalitaire que quiconque dans l'histoire du motocross, s'est retiré de la scène politique, mais en lui laissant les clés, son team, sa moto, bref le kit complet du parfait petit champion du monde. Et, en effet, ça marche, elle fonctionne à merveille, la panoplie : boum-badaboum, le Kiwi enfila les victoires comme qui rigole lors des onze premiers GP (neuf manches et cinq overall, plus un abonnement au podium), une série de succès qui lui assure un leadership des plus confortables et pour tout dire quasi-définitif, du moins c'est ce qu'on croyait, avec au soir du Grand Prix d'Italie un avantage de quelque 107 points sur... Steve Ramon. Celui-ci, fidèle à son habitude, joue placé mais rarement gagnant (deux victoires de manche seulement, en France et en Suède), ce qui ne manque pas

d'énervier les observateurs avertis et ses fans hardcore (qui sont souvent les mêmes). Car, cette saison "The Bomb" roule comme une patate, par rapport à son standing s'entend : c'est que c'est du champion du monde en barre, ce gars-là, une sorte d'étalon-or du motocross... Bref, comment peut-on être aussi fort, élégant, inventif (souvenez-vous, Stefan en personne reconnaissait qu'il effectuait volontiers un ou deux tours aux essais derrière le n°11, parce que c'était toujours instructif) et ne pas exploser définitivement à la face du monde ? On a même pensé, un temps, que la cohabitation avec Everts, justement, lui pesait d'un trop grand poids et qu'il allait peut-être enfin totalement s'épanouir une fois le tentes-champ' hors-circuit, or il n'en a rien été. Jusqu'à ce que l'histoire... Coppins déglingué en Tchèque, incapable malgré tout son courage de sauver son pactole, la couronne est donc tombée (encore une fois c'est une image, les points il est allé les chercher !) dans les bras de Steve. Champion MX1, ça va peut-être le faire, comme dédicé : l'an prochain, verra-t-on enfin le vrai Ramon ? ■

FRENCHIES. "Victime" en quelque sorte de l'éblouissant rush final de Kevin Strijbos, qui "reprend sa place" et l'éjecte du podium, Seb' Pourcel ne termine finalement "que" quatrième au championnat. Pas pourri, pour une première tentative dans la catégorie ! C'est donc le pilote GPKR le rookie de l'année, David Philippaerts échouant sixième rang. Plus loin dans le classement, Renet fait un solide 17ème (157 points), puis on croise encore Allier (23), Vanni (26), Coulon (31), Méo (35) et Léonce (44).

BELGES. Quand on pense que certains prédisaient, voici quelques années, la fin du MX d'outre-Quévrain... Ramon, Straï, De Dijcker : trois dans le top-5, dont les deux premiers, ça cause ! Viennent ensuite Priem (13), Van Daele (16), Desalle (20), Theybers (25), Melotte (32), tout de même...

SUZUKI. Un peu inespéré, certes : comme tout un chacun, le team Suzuki-Geboers a vu Yamaha gros comme une maison mais, au final, Sylvain réalise un super doublé... comme au bon vieux temps des 70's !



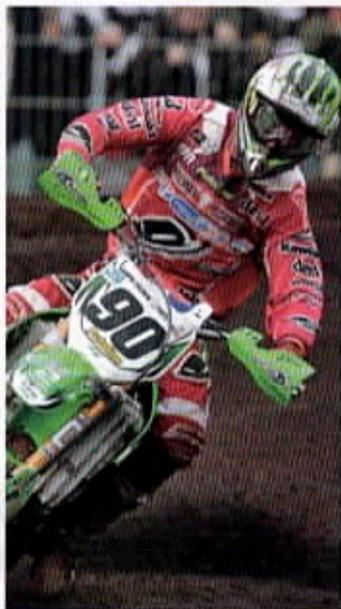
OURAGAN KEVIN

S'il existe une certaine "peur de gagner" chez Ramon, pas de ça avec son équipier, auteur d'un rush final somptueux (trois GP, cinq manches) !



COMMENT TOUT PERDRE...

Pauvre Josh Coppins ! Depuis le temps qu'il court après un titre mondial, il l'avait (bien) en mains... Damned ! La malédiction du Kiwi ?



ROOKIE OF THE YEAR

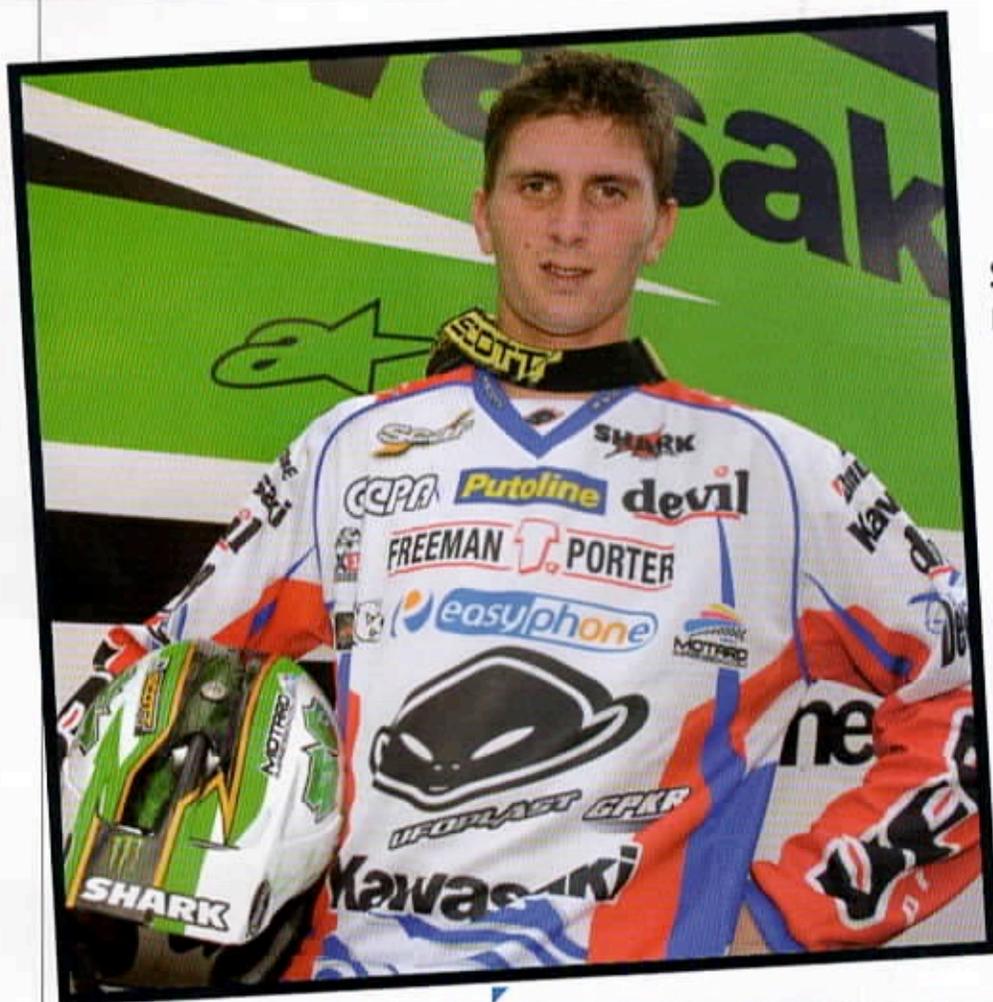
Et comment ! Il n'est même plus question de bonne idée, à propos du passage de Seb' en 450. C'est définitivement "sa" catégorie...



PELA'S SONG

Même air, mêmes paroles : comme l'aîné des Pourcel, Renet n'avait que trop traîné en MX2. Sa progression a pris un coup de boost cette saison.

MX1 STEVE RAMON



S'il possède un palmarès français déjà exceptionnel, il fut un temps où Seb' a pas mal souffert, au plan international, de la comparaison avec un petit frère surdoué à la réussite météorique, devenu très tôt champion du monde tandis que son aîné accumulait les pépins, physiques notamment. Cette saison, la donne a changé : monté en MX1, le "Grand" a retrouvé indépendance et sérénité et, comme il se doit, les résultats ont suivi...

PAR ERIC BRETON
PHOTOS SYLVAIN LE BELLEC

SÉBASTIEN POURCEL

Plus seulement le grand frère...

Ce n'a pas toujours été facile, au quotidien, pour Sébastien, de constater (aux premières loges) la réussite insolente de son jeune frère, alors que lui il n'arrivait pas (plus) à mettre de son côté tous les ingrédients nécessaires à la victoire... Bien sûr, il était ravi de voir Cri réussir, d'autant que ces succès rejaillissaient sur toute la famille et permettaient de vivre la course dans les meilleures conditions, mais au fond de lui, Seb' savait bien qu'il était capable de faire sans doute aussi fort, de gagner des courses et de monter sur des podiums lui aussi. De ne pas être seulement "le grand frère" de l'autre, rapide certes mais tellement "moins doué"... Car, même si les résultats ne suivaient pas, dans les années 2005-2006, il voyait bien, à l'entraînement par exemple, qu'il était aussi vite, qu'il pouvait rivaliser dans la plupart des compartiments du jeu. D'ailleurs, certaines courses, en championnat de France notamment, le démon-

traient de toute évidence ! Bref, c'est compliqué, d'être le grand frère, quand le cadet brille de mille feux... D'autres ont déjà vécu pareille situation, dans l'histoire du cross français, on pense aux Vimond, ou aux Bayle. Oui mais là, dans ces deux cas précis, chaque fois, le plus jeune élément de la fratrie était effectivement et incontestablement d'un niveau supérieur, or ce n'est pas - ou plutôt ce n'est plus, depuis ces derniers mois et l'explosion de Seb' en MX1 - tout à fait le même contexte avec les Pourcel : on a cette fois deux immenses champions, tous deux de taille internationale dans une même famille ! Si l'un a déjà arraché une couronne mondiale et a montré des dispositions exceptionnelles pour réussir aux Etats-Unis, l'autre a prouvé cette année qu'il avait lui aussi l'étoffe d'un champion du monde. Et s'il y en a qui en doutaient, ils en sont quittes pour reconnaître qu'ils ont fait fausse route. Complètement. Le passage en 450 a donné des ailes à l'aîné des Pourcel, qui a "doucement" trouvé ses marques

dans la catégorie avant d'y faire son trou, aux côtés des plus grands spécialistes, les Coppins, Ramon, Strijbos, De Dijcker, Brown et compagnie. Et même, en fin de saison, devant !

Sébastien, aujourd'hui tu n'es plus seulement "le grand frère" de Chris...

Si, je suis son frère et ce sera toujours ainsi, c'est comme ça, ça ne changera pas ! Mais, en course, j'ai mon propre parcours, ma propre personnalité et je peux gagner moi aussi. Au plus haut niveau.

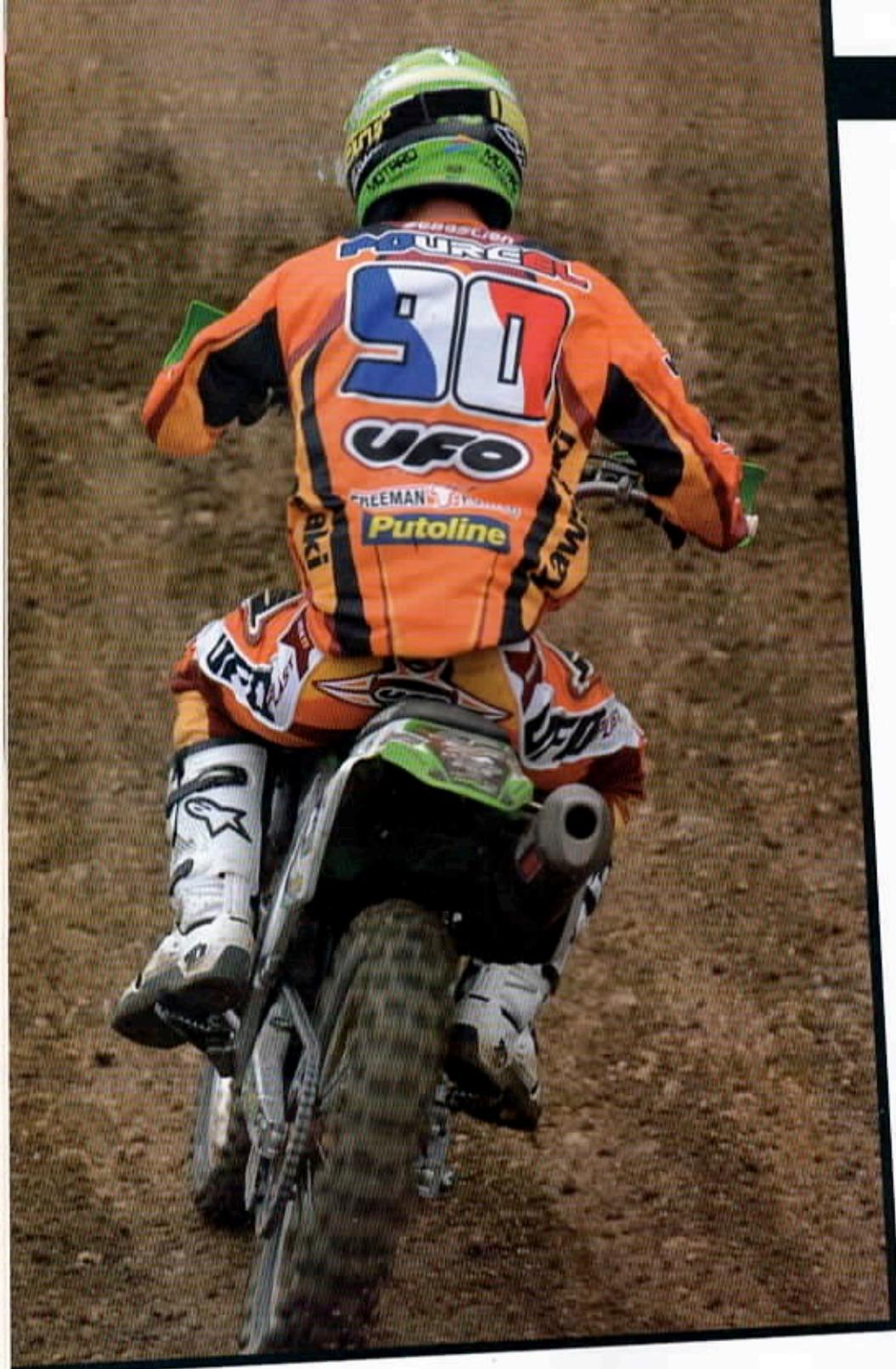
Quelle saison, tout de même, en Grands Prix MX1 ! Content ?

Je suis très satisfait. Je savais, depuis le début de l'année 2006 où j'avais participé à quelques épreuves Inter au guidon d'une 450, que je pouvais réussir au guidon d'une grosse cylindrée, que je pou-

>>>



“J’étais certain de bien faire en 450. Seulement il m’a fallu quelques courses pour tout mettre en place, d’autant que ma préparation hivernale avait été perturbée...”



RÉSUMÉ

- Né le 11 février 1985 à Martigues (13)
- Fils de Roger et frère de Christophe (né en 1988)
- Célibataire. Réside en Belgique et, quand c'est possible, en Provence
- Débuts en course à 6 ans
- 2000 : vice-champion de France Cadet
- 2001 : champion de France Junior
- 2002 : vice-champion d'Europe SX 125, premier GP à Saint-Jean-d'Angély
- 2003 : vice-champion d'Europe 125, 31ème GP MX2
- 2004 : champion de France 125 Elite, 12ème GP MX2
- 2005 : vice-champion 125 Elite, 25ème GP MX2, vice-champion SX Tour 125
- 2006 : champion de France 125 Elite, 10ème GP MX2
- 2007 : champion de France Elite Open, 4ème GP MX1, vainqueur de deux GP (Faenza & Namur) et de trois manches, à 13 points du podium final (439 points au total)

sentais bien, en pleine confiance, comme si rien ne pouvait m'arriver... J'avais roulé en championnat de Belgique la semaine précédente et j'avais réussi mes départs, ça m'avait fait beaucoup de bien moralement. Et en Italie (Ndr: Encore ! Il y en a eu deux cette année, mais il en faudrait encore plus, des GP d'Italie, pour Seb' !) ça s'est superbement passé, j'étais sur mon petit nuage. Il faisait chaud, j'étais épuisé après la course, mais j'ai rarement été aussi heureux... Et Cri qui remporte une manche de son côté : la totale !

Ensuite, tu performs en série...

Forcément, après un truc comme Faenza, tu te sens prêt à bouffer tout le monde, à les tuer tous... Mais les Grands Prix, ce n'est jamais facile, jamais gagné, surtout en MX1 je dirais, où on l'a vu, le niveau est non seulement très relevé, il est aussi super homogène : cette année, on a eu des manches où le leader changeait à chaque tour, des courses en paquets incroyablement disputées, avec un suspense dingue... Bref, c'était pas gagné d'avance, jamais. Mais j'ai bien roulé en Tchèque, même si je n'aime pas ce circuit et que Strijbos était très fort... A Namur, j'ai fait une très bonne première course, puisque j'ai gagné, c'était super, en revanche j'ai eu plus de mal en seconde manche, avec un moins bon départ et un gros coup de fatigue à mi-course. Mais ma sixième place m'a suffi pour remporter le général, vu que personne n'a réussi à se montrer régulier, alors... En Irlande, j'ai pris de bons points, mais sans vraiment bien rouler : j'étais perturbé par l'accident de mon frère, naturellement. Même si au final je fais un bon résultat, je n'ai pas savouré. Et, du coup, en Angleterre rien n'a vraiment fonctionné : je me suis mis un coup sur un pied aux essais, j'ai raté mes départs et j'ai chuté à plusieurs reprises. Enfin, en Hollande, ça n'a pas marché non plus : plein de petits pépins, des erreurs, des chutes, je ne suis pas parvenu à prendre les quelques points nécessaires pour passer Coppins au général et accéder au podium final et je m'en veux un peu... Mais j'étais vraiment fatigué et j'avais certainement l'esprit un peu ailleurs, avec tous les événements de cette fin de saison, même si j'ai essayé de faire le vide... Disons que je n'étais peut-être plus assez concentré, heureusement que ça se terminait !

>>>

vais bien faire, mieux qu'en MX2 sans doute, en MX1. J'en étais persuadé. Seulement, même si j'ai obtenu des résultats corrects assez rapidement dans la saison, il m'a fallu quelques courses pour réellement prendre mon rythme et être en mesure de rouler devant. J'ai été perturbé par ma chute à l'entraînement en février, qui a retardé ma préparation, il ne faut pas l'oublier et ce n'est qu'en Italie, alors que je ne m'y attendais pas trop, en fait, parce que j'avais été malade dans la semaine, que les choses se sont mises en place. Et, à Mantova, je monte pour la première fois sur le podium...

Une sorte de déclic ?

Peut-être. Mais ce n'est qu'un peu plus tard que j'ai réussi à tout réunir, bons départs, pas d'erreur... Faenza a vraiment été un moment incroyable ! C'était le 15 juillet, pas le 14, mais j'étais vraiment à la fête : je me

***"Forcément,
un succès comme
celui de Faenza,
ça donne des ailes :
tu te sens prêt
à bouffer
tout le monde,
à les tuer tous !"***



**LE 90
VOUS SALUE BIEN !**
Champion de France Elite Open
(son troisième sacre en Elite,
au passage), quatrième
du Mondial MX1, Seb' Pourcel
a fait un grand pas en accédant
à la cylindrée supérieure
cette saison. Au point de devenir
LE boss du cross français ?

**En championnat de France, même topo :
là aussi, tu es monté en puissance...**

Oui, à la Chapelle, sur les terres de Mika, les conditions étaient dantesques et lui et moi étions à peu près à égalité ce jour-là. Ensuite, kif-kif à Romagné et à Thomer, même si, je crois, vu ma victoire en Superfinale, j'ai commencé à prendre un léger avantage en Normandie. D'ailleurs, à Gaillac, je suis nettement plus vite aux essais. Mais en course, dans des bourbiers insondables, impossible de passer Pichon parti devant... A Ernée, j'ai bien merdé en première manche et puis mon frère ne m'a pas vraiment fait de cadeau, mais je reprends le commandement du championnat, oh d'un rien, avant la finale. Finale qui pour moi s'est bien déroulée, malgré une ultime frayeur en Superfinale, quand en accrochant un attardé, j'ai abîmé ma poignée de gaz : là j'ai eu très peur ! Oui, c'est une belle satisfaction, ce championnat Elite. Je suis fier d'avoir battu Mika à la régulière : même s'il n'est plus à 100%, ça reste l'un des plus grands du cross français de tous les temps et c'est toujours un adversaire coriace, quoique très régulier. Il n'y a pas si longtemps, il taxait

Everts au chrono quand il voulait... Quand on est capable d'exploits pareils, ça ne se perd pas, on n'est pas à l'arrêt du jour au lendemain ! Il court peut-être en enduro désormais mais il s'était bien préparé pour la finale de Lacapelle et le battre n'avait rien d'évident. Et puis je suis allé le chercher tout seul, ce championnat...

De quoi sera faite l'intersaison ?

Après les Nations, je ne sais pas trop, à l'heure qu'il est. Sans doute un peu de supercross, Bercy peut-être, mais rien n'est encore décidé. Aller me préparer aux USA comme cette année ? Je ne sais pas non plus. Là, je pars à Budds Creek, on va sans doute évoquer ce genre de choses, on va bien voir...

Parce que, faut le dire, on compte sur toi pour le titre, en 2008 !

Il est certain que, à partir du moment où tu termines quatrième en ayant gagné des courses, tu fais partie des candidats les plus sérieux au titre. Mais, on

l'a vu avec Cri cette saison, rien n'est jamais écrit. C'est le motocross, c'est dur de faire des pronostics... Une chose est sûre, je ferai tout pour m'imposer. Cette catégorie me plaît et inutile de préciser que j'ai très envie d'une couronne mondiale. Maintenant, je ne suis pas le seul à en avoir envie ! Coppins va être intenable, Ramon sera en pleine confiance et que dire de mon nouveau coéquipier ?

Des nouvelles de Christophe

Le champion du monde '06 aura vécu une année noire, depuis sa formidable victoire de Phoenix, qui a fait de lui le super prodige planétaire que le cross français attendait depuis JMB. Une semaine plus tard, il se fracture un tibia sans même chuter, ce qui va perturber, bien plus qu'on ne pensait de prime abord, sa saison de GP, face à un adversaire aussi affûté que Tony Cairoli. Et puis il y a eu cette terrible chute en Ulster le 19 août. Une épaule abîmée et, surtout, une fracture du bassin qui a nécessité une opération longue et difficile. Depuis, Cri tarde à se remettre. Resté allongé un mois, amaigri, déprimé, doutant même un temps de sa complète guérison, il a énormément souffert. Aujourd'hui, les progrès semblent réels et ses proches et lui reprennent espoir. S'il n'est pas encore remonté sur une moto, c'est sans doute pour bientôt : courage, garçon, on est de tout cœur avec toi !

TEAM GPKR

Du changement à venir au sein du team GPKR, qui se consacrera l'an prochain au MX1 et au MX1 uniquement et fera courir, aux côtés de Sébastien Pourcel, le vice-champion du monde 2007, Kevin Stribos, vainqueur de quatre Grands Prix cette saison, qui jusque-là avait fait toute sa carrière sur des Suzuki aux côtés de Sylvain Geboers qui l'a "découvert". Cette structure créée par Roger Pourcel pour y faire rouler ses fils en association avec le Belge Patrick Céladé voici deux ans passe donc un nouveau cap et, de "petite équipe familiale" elle est devenue, en très peu de temps, l'un des plus puissants teams présents en championnats du monde, représentant directement l'usine Kawasaki en catégorie reine. C'est dire l'efficacité des hommes qui la dirigent et la composent, ainsi, naturellement, que celle des pilotes, les frères Pourcel, décidément un duo de champions vraiment exceptionnels...

CAIROLI SEUL AU



Tyla Rattray, puis Chris Pourcel (non sans avoir flanqué une drôle de trouille à son entourage) out, il n'y avait vraiment plus personne (excepté un Nico Aubin survolté en Tchèque) pour ne serait-ce que titiller le patron. Du coup, celui-ci s'est même offert une escapade d'un week-end en MX1...

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS RACEFOTO

Cet Italien est décidément incroyable, un vrai joyau unique en son genre ! Certes, il a dû s'incliner par deux fois cet été, chez lui en Italie à Faenza (ce qui a eu pour effet de l'agacer au plus haut point) face à un Chris Pourcel retrouvé, puis en République Tchèque où, contre toute attente, un Nicolas Aubin en état de grâce a réussi à lui tenir tête, un très grand moment de motocross en bleu-blanc-rouge ! Mais il s'agissait là de défaites "honorifiques", en quelque sorte, puisque Tony encaissait chaque fois un max' de points (47 en l'occurrence) et c'était bien cela le plus important dans l'optique du championnat. Son obsession, véritablement, depuis les premières secondes de la première séance d'essais du premier GP de l'année : reconquérir cette fichue couronne mondiale, "son" titre, et le plus tôt possible ! C'est en Irlande du Nord, à trois stations de la fin, que le Sicilien a décroché la timbale et là, Dieu sait si l'on a vécu une journée de folie ! Première manche, le n°222 s'impose, devant Searle.

Normal. Et ça y est, il est champion : petit pas de danse, effusions avec son équipe et tutti quanti. Au second départ, le nouveau double champion du monde se met par terre et s'élançait bon dernier. On se dit que, titre en poche, le pilote Yamaha-De Carli va revenir tranquille, voire même peut-être s'arrêter... C'est mal connaître l'engeance : poignée plus soudée que jamais, l'YZF entame une remontée de folie et double à-tout-va, par paquets, dans le peloton. La voici bientôt dans le top-ten et elle ne s'arrête pas en si bon chemin : Van Horebeek, Tarroux, Swanepoel, Schiffer, tous passent à la casserole. Puis c'est au tour de Goncalves : à la fin du temps réglementaire, le Sicilien pointe second, à une douzaine de secondes de Searle. Qu'on imagine à l'abri, avec à peine deux tours à couvrir... Faux ! La Yamaha fond sur la KTM et, dans l'avant-dernier virage, manœuvre qu'on qualifiera de virile, Cairoli block-passe l'Anglais (qui n'en revient pas et frôle la chute) pour franchir la ligne en vainqueur. Dingue ! Le roi du panache. Vingt-et-une victoires sur vingt-huit manches disputées, ça veut tout dire...

SKUBS

> **EUROS.** Nico Aubin, Xavier Boog, Anthony Boissière, Jérémy Tarroux (voir photos), sans oublier Christophe Pourcel et Pascal Leuret, (physiquement) éliminés trop tôt, ni Steven Frossard ou Greg Aranda, les Français ont marqué de leur empreinte ce championnat MX2 '07. Mieux encore, les perfs des "Européens", Marvin Musquin, Khounsith Vongsana et surtout Gautier Paulin (une quatrième place en Irlande !). Grand chic, vraiment.

> **INFIDÉLITÉ.** A la demande de Yamaha, Tony Cairoli, sacré une semaine plus tôt en MX2, est engagé au GP d'Angleterre en MX1. L'idée ? Tâcher de donner un coup de main à un Josh Coppins en grande difficulté, de retour après trois rounds blancs, l'épaule encore douloureuse... Mais lorsqu'il s'avère que le Kiwi est incapable de rouler "correctement", tant pis, faute de pouvoir être d'un quelconque secours, le Sicilien (2/1) va carrément gagner le GP, au nez et à la barbe de Strijbos (1/2) ! Lui qui pourtant n'apprécie guère les grosses cylindrées... Toujours étonnant, ce Rital !



FRENCHIE N°1

En réalité, il s'agit du n°2 français en MX2 : Nico Aubin termine au sixième rang (derrière Cri, troisième), non sans une superbe victoire à Loket.



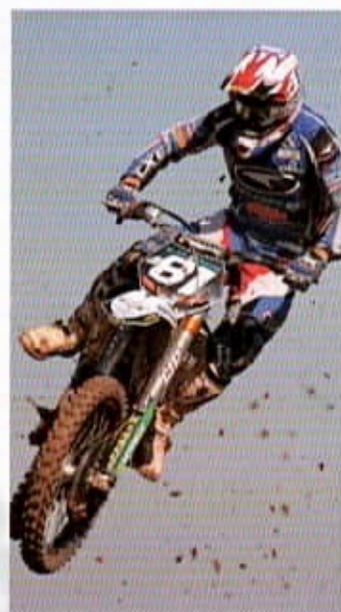
FRENCHIE N°2

Xavier Boog, lui, c'est le quatrième homme de la catégorie : treizième au classement final, avec un total de quelque 219 points...



FRENCHIE N°3

Quinzième et cinquième licencié FFM du MX2, Anthony Boissière a bataillé pour retrouver le niveau qui était le sien deux ans en arrière.



FRENCHIE N°4

Beau parcours au crédit de Jérémy Tarroux depuis qu'il a rejoint le team KTM-Silver Action : excellent GP GB (3/2) et 17ème au général.

MONDE

MX2 ANTONIO CAIROLI



*Tony avait
tellement
envie
de cette
seconde
couronne
mondiale...*

TRIPLE

“KTM a dit que j'étais bon pour la retraite. J'étais persuadé du contraire, j'ai prouvé que j'avais raison !”

É POUR DEMARIA!



Après une envolée délicate, il a vécu un été plutôt satisfaisant mais, on l'a craint un moment, pas suffisamment tranchant pour combler l'écart qui le séparait de son éternel rival belge... Et puis, sur les trois derniers GP, il a retrouvé la gnac du Téfl qui qu'on aime et, hop : triple champion du monde !

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS LAURENT GILBERT

Très franchement, à un moment donné, on a senti notre favori plutôt mal barré... Non qu'il eût commis d'erreur rédhibitoire, aucunement, mais c'était surtout son ex-coéquipier qui ne lâchait pas l'affaire et conservait sa petite marge d'avance, écart relativement stable que le Français ne paraissait pas nécessairement capable de combler si aisément. Cela fait maintenant quatre saisons consécutives que les deux rivaux se disputent la couronne MX3 en toute exclusivité, en quelque sorte, Yves ayant pris le meilleur sur Sven deux fois sur trois. Mais la nouveauté, cette saison, c'est une domination moins absolue de la part des deux champions : les années précédentes, le Flamand et le Marseillais se partageaient les succès, eux seuls et personne d'autre. En 2007, s'ils dominent toujours notablement le championnat, ils laissent toutefois des intrus se mêler à la lutte au coup par coup et, si pas un ne parvient à être suffisamment constant pour les menacer au provisoire, il est tout de même signifi-

catif de voir les victoires, de manches et même de Grands Prix, leur échapper ainsi. Pichon, Coisy puis Zerava et enfin Monni, des coups d'éclat sans lendemain, qui troublent la domination des habitués tauliers de la catégorie et, sans fausser leur confrontation, ont tendance à jeter un flou sur un due moins évident à "lire". Bref, à mi-saison (soit après sept GP sur quatorze), au soir de l'épreuve néerlandaise, Breug' possédait trente-quatre points d'avance, dur, dur... Mais en Croatie, fameux doublé du n°78, quand la KTM n°2 rame (9/8) et Demaria revient à neuf unités. Statu-quo lors des deux GP suivants (3/2, 3/1 contre 2/4, 2/2), puis doublé belge cette fois en Slovénie, l'écart se situe à vingt-deux points à trois étapes du but, ça ne sent pas trop bon... Mais, c'est pour ça qu'on l'aime, contre toute attente le pilote Yamaha exécute un programme parfait en août : deux doublés successifs au Danemark et en Suisse, il ramarre et dépose son concurrent (3/9, 4/DNF) qui, brisé, rend les armes dès la première manche en Italie. Sur les terres du team Rinaldi, un troisième titre in the pocket ! ■

SKISIBI

> **CHIFFRES** : Les parcours '07 de Téfl et Breug' à la trace : dans le genre "copié-collé", c'est quelque chose ! Voyez : neuf victoires de manches, six GP, trois doublés au crédit du Français, contre six, quatre et trois pour le Flamand, dix podiums "supplémentaires" à neuf, un seul DNF chacun... et trente-sept points de différence au terme de la joute (quatre, en faveur du pilote KTM, au soir du GP du Danemark !). Eloquent, non ?

> **TROIS !** Jamais encore un Français n'avait conquis trois couronnes mondiales en motocross : comme Demaria, Pichon, Bolley, Tortelli, Bayle étaient à deux... Avec trois titres, fussent-ils MX3, Téfl règne donc seul, désormais, sur le toit du monde !

> **MARQUES** : On se console comme on peut : après avoir célébré le sacre de Cairoli en MX2 et pleuré l'amère défaite de Coppins en MX1, Yamaha-Amsterdam a salué comme il se doit le succès d'une de ses machines "officielles" en MX3. A noter que c'est la première fois que le titre échappe à KTM...



AVANTAGE, 3 À 1

Il a longtemps mené la danse et, sûrement, a dû y croire, au match nul (2 à 2), le Belge. Un cauchemar, pour Breugelmanns, ce Demaria !



COSTAUD, VEHVI !

Le Finnois accroche finalement le podium final, malgré une blessure qui l'a tenu écarté des circuits trois GP durant au printemps...



TAXI MARCEL

Service rapide : c'est le sponsor du Belge Kristof Salaets, délogé du podium final par Vehvi pour un minuscule point (374 contre 375) !



HARRY'S BAR

Alvaro Lozano, poulain espagnol d'Harry Everts, a montré une excellente pointe de vitesse, mais aussi beaucoup trop d'inconstance...



SUPER



SEUL CONTRE TOUS

Mickaël Pichon et la KTM n°1 face à Sébastien Pourcel, Kawasaki n°90. Légende du motocross hexagonal, Mika n'a pu transformer son impensable pari, celui d'ajouter, face au n°4 mondial qu'est devenu l'ainé des Pourcel, une nouvelle couronne MX Elite, la der' des der', à sa formidable collection de trophées...

Sacré Pichon ! Il avait prévu, ce serait son dernier "contrat" motocross sur un championnat complet, cet Elite '07, ce championnat de France qu'il a si souvent dominé, son "jardin" en quelque sorte... Alors, évidemment, il a joué le jeu à fond. A cent et quelques pour cent. Jusqu'au bout, il n'a rien lâché. Bardé d'un numéro 1 qui lui revenait de plein droit (même si, pour une fois, il n'était pas tenant du titre, pour n'avoir pas participé à l'ensemble des épreuves l'an dernier), le pilote KTM-France, quoique pré-retraité du cross et bien plus concerné cette saison par l'enduro (qu'il découvre avec une passion toute neuve et un bonheur évident), s'est jeté dans la bataille avec toute la détermination qui invariablement l'habite dès qu'il est derrière un guidon, au départ d'une course et ce depuis le début de sa carrière. Chez lui, à la Chapelle, il avait donné le ton, il serait devant, il bagarrerait pour le titre, bien sûr et, même si la mécanique lui jouait des tours, il vendrait chèrement sa peau ! Ainsi, à Romagné, à Thomer, à Gaillac, il a encore su imposer sa loi. Oh, de justesse, naturellement, face à un adversaire en plein boum, un Seb' Pour-

SEB' & TOP NICO

En 125 (puisque c'est toujours comme ça qu'on dit, officiellement), ça semblait plié : malgré les efforts de ses poursuivants, il serait difficile d'empêcher Nicolas Aubin de coiffer une première couronne Elite... Mais en Open le suspense a perduré jusqu'à la dernière manche, un certain "papy" faisant de la résistance !

PAR ERIC BRETON / PHOTOS SYLVAIN LE BELLEC

cel de plus en plus à l'aise au guidon d'une 450, un pilote en train d'éclorer au sommet de son art, qui cet été allait exploser à la face du monde en catégorie MX1, remporter son premier Grand Prix et ne plus descendre du podium mondial, ou presque... Alors, à Ernée puis à Lacapelle, la partie est devenue trop inégale : face à la furia Pourcel bros, Mika a eu beau tout donner, il n'a pu que s'incliner. De justesse, certes, dix petits points au final, mais c'est ainsi : on ne peut rien contre le cours du temps, même quand on s'appelle Pichon...

>>>



UNE SAISON À OUBLIER ? S'il fait assurément partie des "clients" du plateau hexagonal (solide quatrième au classement final), Cyril Coulon aura vécu une saison plutôt délicate au guidon de sa CRF du team HDI...

OPEN

**Seb' bat Mika...
malgré Chris !**

▶ Quatre épreuves durant, "sur sa lancée" de crossman de haut niveau (et d'exceptionnel champion), Mickaël Pichon a tenu bon. C'est même lui qui a occupé le leadership au classement provisoire du championnat, à quelques points près, voire d'un seul à un moment donné... Mais tandis que, au fil des semaines, le Manceau lâchait inexorablement le motocross pour l'enduro, dans son corps comme dans sa tête, faute d'entraînement spécifique et surtout quotidien notamment, son rival dans la course au titre, prenait lui une autre dimension : alors qu'en avril ils étaient semble-t-il partis sur une même ligne, leurs niveaux se sont largement espacés et, en juillet-août, il n'était plus possible pour "l'ancien" de résister au "nouveau" : comment Mika pouvait-il alors, même s'il a bossé très dur entre Ernée et la finale pour être au mieux lors de l'ultime affrontement, endiguer l'assaut des Pourcel et celui de Seb' en particulier ? Il le disait lui-même, parler d'homme à homme, c'est à dire se retrouver en concurrence avec un type qui, chaque week-end, est l'un des plus rapides, sinon le plus rapide tout court, du plateau du championnat du monde MX1, c'était déjà pas si mal, pour un "semi-retraité", n'est-ce pas ? Maintenant, s'im-

TROISIÈME LARRON

Dans une moindre mesure peut-être, mais tout aussi sûrement que dans le cas de Seb' Pourcel, le passage à la 450 a eu le même type d'effet bénéfique sur Pierre-Alexandre Renet, réellement transformé. En fin de parcours, Pela ne s'est-il pas permis de devancer Pichon en personne à deux reprises ?

poser, c'était pour tout dire inespéré. D'autant plus que lors des deux derniers rounds de ce championnat Elite, ce n'est pas à un Pourcel que Pichon a dû faire face, mais à deux !

Deux contre un ? Pas vraiment...

Car, s'il avait choisi en début d'année de participer au championnat de Belgique Inters (où il s'aligne en 450, histoire de se mesurer à des pointures telles que Strijbos, Ramon, Priem et compagnie) plutôt qu'à l'Elite, Christophe Pourcel était "libre" les jours d'Ernée et de Lacapelle et il a donc émis l'idée de venir rouler devant son public. Tout un chacun

Pour tous les observateurs présents à son frère aîné. En fait, il n'en fut rien.

