

à Ernée, c'était clair : Cri venait filer un coup de main Du tout. On ne se fait pas de cadeaux entre Pourcel !



C'EST BEAU, LE EMIXOUANE EN VERSION FRANÇAISE... Les Open à l'attaque : Chris (377), Seb' (90) et Coulon (33) sur une même ligne pour le holeshot, devant la meute ! De gauche à droite, Coisy (979), Renet (24), Pichon (1) pas trop bien parti pour une fois, Aranda (20), Emery (92) et Beaudouin (14). On reconnaîtra aussi Romain Maurez (55), Loïc Léonce (45), Alexandre Berland (145), Damien Prévot (70) et même Nicolas Aubert (273).



FAMILY AFFAIR

Aux yeux de tous les observateurs présents à Ernée, c'était clair : Cri roulait, en partie au moins, pour donner un coup de pouce au frangin... Rien du tout, en fait : en première manche, Cri file en tête,

sans un regard derrière, tandis que Seb' se rate et Pichon reprend deux points. Vous avez dit stratégie familiale ? Dans la course suivante, les deux frères caracolent en tête, la KTM est loin et, lorsqu'en fin de manche, le n°90 prend le commandement, on se dit que ce coup-ci ça fonctionne... Mais à deux tours du but, d'un coup Cri repasse et va gagner, au grand dam de son aîné. Fâché, le Seb' ! Heureusement pour lui, Pichon s'est loupé en Superfinale, ça l'a un peu détendu, mais décidément, c'est zéro cadeau entre Pourcel !

imaginant déjà, Pichon le premier, qu'il se ferait un plaisir de donner un coup de main à son grand frère en venant s'intercaler, si possible, entre Seb' et son principal rival, histoire de creuser l'écart plus rapidement et d'assurer un nouveau titre à la famille dans les meilleurs délais... En fait, Cri a fait sa course de son côté, il est venu pour gagner, tout simplement et n'a pas directement aidé son frangin (voir ci-contre). Et celui-ci n'a pas eu besoin d'un coup de pouce : 3/2/2 & 1/2/3, il a devancé Pichon (2/3/4 & 4/3/2) quatre fois sur six, ce qui s'est avéré grandement suffisant. Le trentenaire s'est battu comme un lion, mais il n'y avait rien à faire contre un pilote qui aujourd'hui évolue au top... Tout comme lui-même il n'y a pas si longtemps !

>>>

SIKES

ELITE ERNÉE/LACAPPELLE

> FRENCH EMIXOUANE. Sébastien Pourcel champion Elite Open, c'est absolument logique, au vu de sa saison en Grands Prix. Pela trois, rien à dire non plus, sa progression est évidente et, tout comme à Seb', le passage à la 450 lui a fait le plus grand bien. Quant aux autres Français engagés en Mondial, à savoir Thomas Allier (Team Kawasaki-CLS) et les deux sociétaires du Team Honda-HDI, Cyrille Coulon et Julien Vanni, ils ont bien été les animateurs du championnat Elite qu'on attendait, du moins jusqu'à ce qu'ils soient écartés sur blessure en ce qui concerne Allier et Vanni.

> OUT. Christophe Martin, tout comme Vanni et, dans une moindre mesure Allier, n'ont pas pu défendre leurs chances jusqu'au bout. Dommage, la bagarre avec Coulon pour la quatrième place eût été indécise jusqu'au bout...

> GÉNÉRATIONS. Mickaël Pichon qui quitte les pelotons du motocross, c'est une page d'Histoire qui se tourne. Onze titres de champion de France, ça cause ! L'un s'en va, d'autres arrivent, c'est la loi : en plus des Pourcel et de Renet ou encore d'Allier, Greg Aranda, Loïc Léonce et Lucas Bechis ont débuté cette saison en Open. Aranda et Léonce semblent plutôt à l'aise aux commandes de 450 cc, c'est de bon augure pour la suite. À revoir en 2008 !

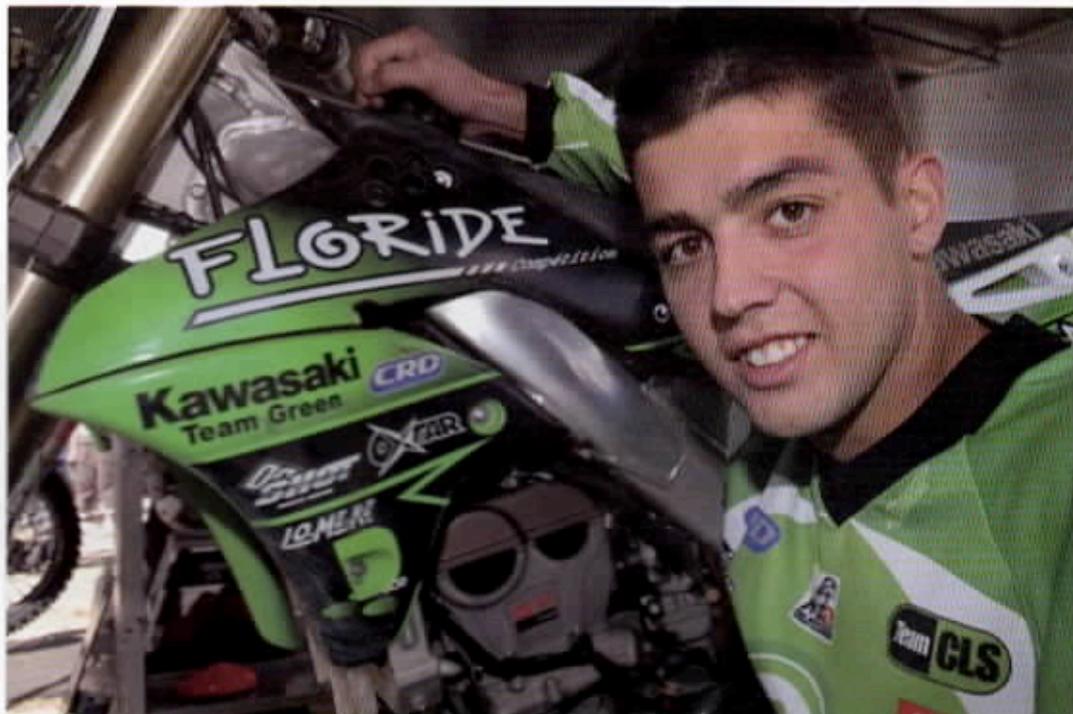


> ET L'AN PROCHAIN ? Ouais, 2008, justement ? Un Pourcel aux USA, l'autre en MX1 (il devrait défendre son titre Elite, a priori), Pichon à fond en enduro, OK. Le Team HDI change de couleurs, il devient le représentant officiel de KTM-France en cross et engagera Vanni en Open et Boissière en 125, tous deux roulant en GP MX2. Coulon, lui, passe au bleu : avec le soutien d'YMF via un concessionnaire, Elite, courses de sable (Touquet included) et même de l'enduro au programme. Coisy veut jouer le MX3, en intégralité cette fois, toujours sur Honda. Reste le cas Renet (voir par ailleurs)...

MX2

Nico devant Toto, JT & Boog aux troussees

 Chris ayant émigré en Belgique, Seb' ayant choisi la catégorie supérieure, la voie semblait libre pour le troisième larron de l'exercice précédent, Nicolas Aubin. D'autant que celui-ci, qui ne disposait en 2006 que d'une KTM privée (et dont l'avenir était loin d'être assuré à l'été dernier), recevait enfin tout le soutien que son talent mérite en signant à l'intersaison un excellent contrat avec le team Ricci, l'une des structures représentant officiellement Yamaha en MX2. C'est donc au guidon d'une YZF des plus affûtées qu'il s'est pointé à Sommières pour l'ouverture de l'Elite et là ça n'a pas fait un pli : trois fois un ! Vlan, d'entrée. Par la suite, avec au moins un succès de manche par étape, le Normand n'avait plus qu'à gérer son avance, tout simplement. Ce qu'il a fait, et plutôt brillamment. Bref, son succès n'a jamais fait le moindre doute, à n'importe quel moment de la saison. Son parcours en Grands Prix et sa super victoire en Tchéquie devant Cairoli en point d'orgue n'ont d'ailleurs fait que confirmer ce qu'on pensait depuis pas mal de



LA BELLE HISTOIRE DE TOTO *Si tout ne s'est pas déroulé exactement comme prévu côté Grands Prix, Anthony Boissière s'est refait une santé cette saison, après son année 2006 catastrophique. Et cela grâce au championnat Elite, notamment, dans lequel, bataillant aux avant-postes, jouant la victoire, il a pu se reconstruire une certaine confiance...*

temps déjà : Nico est bien l'une des meilleures cartes dont dispose le cross français au plus haut niveau ! Une véritable pépite qui, évoluant aujourd'hui dans une grande équipe, fait des merveilles. Comme c'est simple, le sport, n'est-ce pas ?

Un vrai réservoir de talents

Sur les dix-sept manches "exclusivement 125" du championnat, Aubin en a remporté une dizaine. C'est dire sa mainmise sur la saison, mais s'il a toujours mené la danse avec une grande sérénité, on ne peut pas dire non plus qu'il n'a pas eu à

affronter une quelconque concurrence, loin de là. En effet, entre Anthony Boissière, Jérémy Tarroux et Xavier Boog, pour ne citer que les plus performants et surtout les plus constants de ses adversaires, voici un trio qui n'a eu de cesse de contrer le leader et, en ce qui concerne le

Sur les dix-sept manches "125" du championnat, Nico en a remporté dix, c'est dire sa mainmise. Mais ses rivaux ont bataillé ferme...

DU BON BOOG

A l'inverse de Boissière, qui a mieux réussi en France qu'en GP, Xavier Boog est apparu plus à son avantage au Mondial qu'en Elite. D'ailleurs, si au final il les devance assez largement en MX2, en Elite l'Alsacien échoue au pied d'un podium sur lequel ont pris place Boissière et Tarroux.



IL EST LE CHAMPION !

Dès l'ouverture à Sommières, il avait annoncé la couleur : ce championnat 2007 serait le sien. O'Bin l'a fait : confirmant sur le sol national son éclatante irruption au niveau mondial, Nico a géré son affaire de main de maître. Bravo patron !

premier d'entre eux, de le menacer jusqu'au bout, même, oh à distance certes, mais il est vrai que le pilote CLS n'a jamais lâché le morceau. Constamment aux troussees du Normand, Anthony a même remporté l'épreuve finale à Lacapelle, mais, trop tard, Nico était déjà à l'abri (il termine avec un avantage de trente-six unités au général). En tous cas, Toto s'est bâti une nouvelle confiance lors de cette édition de l'Elite. Jérémy Tarroux, dans la lignée de son excellente fin de saison (voir sa perf' au GP d'Angleterre), très bon depuis qu'il a rejoint le team KTM-Silver Action, a roulé l'enfer à Gaillac puis à Ernée. Quant à Boog, il a surtout fait preuve d'une remarquable régularité, squattant le top-5 avec beaucoup d'autorité, ce qui lui permet de finir, au pied du podium, à trois petits points de Tarroux. Derrière, Marvin Musquin boucle au cinquième rang, devant Steven Frossard (six malgré sa blessure), Pascal Leuret, pas trop motivé par le championnat de France, Khoun-sith Vongsana, perturbé par des pépins mécaniques et Loïc Rombaut, pourtant parti comme une flèche...

**PACK ATTACK !**

Imparable holedshot signé Valentin Teillet (37) à Ernée ! Suivent comme à la parade, c'est superbe, Loïc Larrieu (202), Xavier Boog (121), Jérémy Tarroux (81), Pascal Leuret (47), Steven Frossard (21) façon dirt-tracker et Andy Leroy (371). Nico Aubin (131) n'apparaît qu'en second rideau, tout comme Hugo Dagod (95), Stephan Demartis (11), Anthony Boissière (masqué par Tarroux), Maxime Jeanne (74) ou Charles Lefrançois (414). Ce qu'on appelle de l'action, dites voir !



► JUNIORS. Hugo Dagod dixième au classement général final (à noter que le Franc-Comtois roulaient sur une YZF 250, quand ses "collègues" utilisaient eux leurs 125 deux-temps), Loïc Larrieu onze, Cédric Soubeyras (absent à Lacapelle) douze, Christophe Charlier dix-sept, Mathias Bellino (lui aussi absent lors de la finale... pour cause de vol de motos) dix-huit et Valentin Teillet dix-neuf, ils ont fait fort, les Juniors 2007 ! Un formidable réservoir de talents, qui s'ajoute à des Musquin (né en 89), Vongsana ou Rombaut (nés en 88), guère plus vieux...

► TEAMS. Aubin YMF/Ricci premier, 2 Boissière et 6 Frossard (Kawasaki-CLS), 3 Tarroux (KTM Silver Action), 4 Boog (PSM/YMF/Free Bike), 5 Musquin et

9 Rombaut (Bud Racing), 7 Leuret (Honda-Martin), 8 Vongsana et 11 Larrieu (KTM-France), 10 Dagod, 12 Soubeyras et 17 Charlier (MD Racing), teams français et étrangers se taillent la part du lion. Finalement, le premier véritable privé du championnat se nomme... Stephan Demartis, seizième. Un revenant, après près d'un an d'absence, un "ancien" aussi (28 ans) qui a montré en fin de parcours qu'il fallait toujours compter avec lui. Et ça fait très plaisir !

► 2008. Quid de l'an prochain ? Aubin continue chez Ricci, Frossard avec CLS, en compagnie de Larrieu et d'un troisième homme... qui ne sera pas Boissière. Celui-ci a trouvé refuge au sein du Team



HDI, qui le fera rouler aux côtés de Julien Vanni sur des KTM (voir page précédente). Tarroux et Boog poursuivent comme cette année, tout comme Musquin a priori (mais pas Rombaut), de même MD garde Soubeyras, Dagod et Charlier. Enfin, Leuret passe au jaune (voir par ailleurs)...

TOP STYLIS



COUPE DES RÉGIONS À LAPLUME

NOTRE FÊTE

Quand le grand rendez-vous annuel du cross français de toutes les Ligues Régionales, deviendra-t-il in-

GLOIRE À LAPLUME !

Emmenée par sa dynamique présidente Marie-France Casonato (accroupie au premier rang, quatrième en partant de la gauche), l'équipe d'organisation du MC Laplume a accompli un excellent boulot tout le week-end, tous les participants s'accordaient à le reconnaître.



C'est l'une des plus belles manifestations de l'année, sur le papier du moins. Dans les faits, c'est bien une très chouette fête, mais cette année, à cause d'un nouveau règlement qui n'a pas donné entière satisfaction, c'est le moins qu'on puisse dire, un certain nombre de participants (près d'une moitié d'entre eux, en réalité) sont rentrés chez eux plutôt frustrés, alors que, côté accueil, organisation ou déroulement des courses, rien à dire, le

MC Laplume ayant bien fait les choses, la satisfaction était de mise. Non, c'est bel et bien le nouveau règlement instauré cette saison par la FFM et lui seul qui a fait débat... Retour à l'édition 2006 à Is-sur-Tille, en Bourgogne : l'an passé, on n'avait jamais vu ça, la Coupe a fait le plein, toutes les Ligues métropolitaines ont répondu présent et, avec celle de la Réunion, ce sont vingt-trois Régions qui se sont déplacées ! Avec huit pilotes par équipe (184 au

total), ça donnait, dans chaque série, deux fois vingt-trois = quarante-six gars à ranger derrière la grille et, là, on dépassait les normes réglementaires... Pour éviter ça, la Commission de Motocross a imaginé un nouveau schéma : six pilotes seulement par Région (trois 85 & trois "Open", un 125 deux-temps, un 250 quatre-temps et un MX1) et des courses de qualifications, le samedi, pour déterminer les onze meilleures équipes 85 et les onze meilleures équi-



AUVERGNE

Les pilotes Open, Brice Bonnemoy, Tomy Steinmetz et Julien Coutaud, ont brillamment passé le cap des qualifs du samedi, ils terminent 8èmes en Coupe A. A l'inverse, les kids du 85, Wilfried Cadot, Quentin Brun et Dorian Sigaud, n'ont pas franchi l'obstacle et finissent 8èmes du groupe B.



BRETAGNE

Belle prestation d'ensemble de l'équipe bretonne, composée de David Adam, Loïc Marchandise et Sébastien Rabe en Open, de Théo Roptin, Rémy Mordret et Pierre Cohas en 85 : tous ont évolué en Coupe A, ils terminent 5èmes en Open et 6èmes en 85. Le plus en vue aura été Roptin (9/8), assurément.



DRAUPHINE-SAVOIE

Toujours très compétitifs lors des inter-Ligues, les Savoyards ont disputé les deux Coupes A, avec Jérémie Chauveau, William Allemand et Mathieu Royer en 85, David Moucadel, Laurent Saulmier et Sébastien Midall en Open. Excellents 4èmes en petite cylindrée (Chauveau 3/2), ils font dix en Open.



FLANDRES

Brillants dès les essais et les qualifs, les Nordistes (Dylan Ferrandis, Simon Deparis et Alexis Gaudrée en 85, Milko Potisek, Alexandre Morel et Mehdi Gembala en Open) ont pâti de l'abandon de leur leader en seconde manche côté 85 (10èmes A), mais ont fait fort en Open, seconds. Merci Milko (5/1) !

NATIONALE

Qui rassemble sur un même site les meilleurs éléments
turnable ?

PAR ERIC BRETON - PHOTOS LAURENT GILBERT

Les Open (pas forcément les mêmes) qui, qualifiées en Coupe A, seront appelées à disputer "vraiment" la Coupe des Régions. Tandis que les suivantes, les B, sont d'entrée reléguées au-delà de la onzième place, n'ayant qu'une sorte de consolante à jouer le dimanche. On voit le souci : d'une part, le moindre pépin technique peut très bien priver une bonne équipe d'une place en A, ensuite une moitié des équipes n'est plus vraiment concernée dès le samedi

soir... Alors que, dans l'esprit, on va à la Coupe des Régions pour voir toutes les régions derrière une même grille, n'est-ce pas ? Bref, mauvaise pioche. D'autant qu'à Laplume, à la différence de l'an passé, seules vingt-et-une équipes ayant fait le déplacement (Corses, Alsaciens et Bourguignons absents, Guadeloupe en sus), le nouveau règlement n'avait même pas lieu d'être ! Heu, messieurs les Dirigeants, on efface tout et on recommence ? ■



AQUITAINE

La Ligue hôte avait engagé Paul Stauder, Rémi Maillard et Jérémy Lofaro, ainsi que Mickaël Castets, Ludovic Bottazzini et Christophe Buffard. Las, les locaux n'ont pas obtenu leur billet en A, sur panne mécanique pour des Open pourtant les plus vite au chrono. Bilan final : 3èmes 85 et premiers Open... B.



CENTRE

De même les six Centristes ont réussi à passer le cut : Pierre Bourdair, Arnaud Letellier et Rémy Cordon, les pilotes 85 cc comme les Open, Loïc Lépine, Sébastien Faivre et Franck Hume. Les premiers achèvent leur journée au huitième rang, les seconds au septième. Belles courses de Hume (9/4)...



CHAMPAGNE-ARDENNES

Eux aussi font carton plein le samedi : tant les kids, Thibaud Thouvenot, Kevin Simons et Julien Craeye que les Open, Pierre Sandoz, Mathieu Ronflette et Jimmy Beurville se tirent sans encombre du piège des qualifs. 9èmes en 85, les Champenois font quatre en Open (Beurville 12/6) !



FRANCHE-COMTÉ

Vainqueurs l'an dernier en Open, les gars de l'Est complaient cette année sur Jean-Michel Chatillon, Jordhan Cuccurredu et Damien Charpillet, plus Alexandre Cervantes, Alexandre Lejeune et Mathieu Grandhaie en 85. Les grands ont joué avec les A (6èmes), pas les petits (7èmes en Coupe B).



GUADELOUPE

Nouveau ! Les Antillais ont débarqué : Mike Petrelluzzi, Nicolas Rosan et Maily Lopez en 85, Maël Mathouraparsad, Jérémie Soulez et Cédric Laurent en Open. Hélas, dès le samedi, les deux teams étaient relégués en B" mais l'important n'était-il pas de participer ? Belles courses de Laurent (3/3 B).



ÎLE-DE-FRANCE

S'ils ont rejoint les rangs des A au titre des 85, grâce à Jordi Tixier, Bastien Méchin et Diego Da Cunha, en revanche Bastien Thomas, Vincent Marguerite et Aurélien Mignot n'ont pu les imiter. Ils échouent à la 4ème place B, les jeunes se classant 5èmes A. Ah, si le team avait compté trois Tixier (1/1)...



LANGUEDOC-ROUSSILLON

Ce sont les lauréats de la SuperCoupe, le team vainqueur du jour, pour le plus grand bonheur du Président Trouilhac. Sullivan Jaulin (4/4), Jordi Lacan (5/6) et Cyril Lebeau l'emportent en 85, tandis que Kevin Llamas, Jimmy Peyras et Rémy Martinet finissent 3èmes en Open. Bel esprit d'équipe.



LYONNAIS

Deux pilotes 85 ayant déclaré forfait en dernière minute, Thibaut Saubin a dû se sentir bien seul ! Courageux, il n'en a pas moins terminé ses courses. Et à quatre, il n'était pas question d'espérer un miracle. Cyril Cachet, Harold Falconnier et Morgan Seigle ont eux aussi eu droit à la Coupe B (6èmes).



MIDI PYRÉNÉES

Si Sylvain Delserie, Benjamin Esquirot et Hendrick Hugounet (85) n'ont pas réussi à accrocher le bon wagon aux qualifs, Julien Martins, Guillaume Bottanelli (2/2) et Steve Bernard (1/5) ont fait preuve d'une belle autorité chez les A et s'imposent facilement en Open. Et les kids gagnent en 85... B !



PICARDIE

Que ce soit Morgan Laguerre, Morgan Fiquenel et Julien Bonnenfant sur les 85 cc, ou Thibault Laurent, Alexandre Chirot et Nicolas Langue sur des cylindrées supérieures, tous se sont qualifiés en Coupes A. Au bout du compte, les jeunes accèdent au podium (3èmes) et leurs aînés sont 9èmes.



POITOU-CHARENTES

Nicolas Courarie blessé, les Poitevins se sont retrouvés à cinq, avec seulement deux Open, Mickaël Levreau et Jérémy Charpentier. Qui n'ont pas passé le cap des qualifs (9èmes B au final). En 85, en revanche, Kevin Da Silva, Alex Thorrée et Marius Chollet ont roulé en A, ils terminent 11èmes.



LIMOUSIN

85 ou Open, ils n'ont pas "survécu" aux qualifs du samedi : Damien Chauseaud, Jérémie Jalès et Nicolas Roche (85), Matthieu Dejumat, Thomas Rouchon et Alexandre Berland (Open) ont bataillé en Coupes B le dimanche pour finalement parvenir à accrocher de modestes 5ème et 10ème places...



LORRAINE

Privés de leur meilleur élément (Mickaël Nicolas, à droite sur la photo) insuffisamment remis, Pierre-Louis Costich, Renilde Duhaut et Arnaud Collin, ainsi que Laurent Dohr, Jérémy Lamour et Florent Neimer n'ont pu accéder au Graal des Coupes A. Ils se consolent avec les 2ème et 3ème places... B !



NORMANDIE

Contraints de déclarer forfait en Open, ils sont venus quand même, mais à trois, les Normands. Frédéric Guérin, Ludwig De Saint-Etienne, Thibault Pierre, une équipe qui avait toutefois fière allure : elle gagne son ticket pour la Coupe A le samedi et boucle sa journée à la 7ème place finale.



PAYS DE LA LOIRE

Dylan David, Valentin Gratien et Maxence Vaillant en 85, Jean-Baptiste Brécheteau et les frères Corabœuf, Axel et Romain, en Open : ni les uns, ni les autres n'ont connu la joie de jouer dans la cour des grands. D'honnêtes prestations en Coupe B leur valent cependant les 4 et 5ème rangs...



PROVENCE

Adrien Escoffier, Kevin Pastor et Yohan Lafont en 85, Jérémy Matsos, Joffrey Jaubert et Nicolas Delepierre en Open, ça semblait solide. Les jeunes ont en effet joué un rôle capital (Pastor 7/3) et prennent la seconde place chez les A mais, si Delepierre s'est montré intraitable (1/1), c'est en Coupe B, hélas...



REUNION

Ses habituelles têtes de série absentes, l'île de l'Océan Indien alignait Nicolas Payot, Hervé Maillot et Robin Hubert en 85, Florent Lui Hin Stan, Timothée Hoarau et Guillaume Baillif en Open : ayant manqué la marche le samedi, ils se classent aux 6ème et 8ème rangs le dimanche, chez les B...



DYLAN FERRANDIS

Et il n'a que 13 ans...

Au MiniVert on l'avait déjà repéré l'an dernier, avionesque et pas la langue dans sa poche. Cette saison, en Minime, il n'a pas fait de détail, face à des adversaires tous plus âgés que lui. "Une question d'habitude", assure-t-il...

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS SYLVAIN LE BELLEC

Il est haut comme trois pommes, comme on dit, mais derrière, de prime abord, de fausses allures de sale mâme (voir la photo ci-dessus : n'a-t-il pas l'air d'un sacré pirate, ce garçon ?), on découvre un gamin extrêmement attachant, qui comprend tout au quart de tour et fait preuve, pour son âge, d'une étonnante maturité. Car Dylan est né en 1994, autrement dit, il n'a que 13 ans, soit un an "d'avance" par rapport à l'immense majorité de ses petits camarades

du Minime, à qui il a néanmoins fichu une jolie raclée cette saison... Car il a beau faire partie des tous petits gabarits, ce n'en est pas moins un drôle de pilote au guidon de son 85. Attaque phénoménale, mais aussi technique très sûre et science de la course, il a déjà tout compris, le jeune protégé de David Hauquier. Oui, l'ancien vainqueur du Touquet qui, découvrant le garçon sur le MiniVert, s'est empressé, l'an dernier, de l'intégrer à son équipe, le CPMDH (Centre de Pilotage Moto David Hauquier). C'est ainsi que Dylan, le petit Sudiste, s'est retrouvé licencié au Moto-Club de Péquen-

RÉSUMÉ

- Né le 31. 05. 1994 à Avignon (84)
- Réside à Bédarrides
- Débuts à moto à 3 ans et demi (PW 50), en compétition à 6 ans, dès que possible en MiniVert et en Ligue de Provence
- 2003 : champion de Ligue 65, 4ème MiniVert Educatif 65
- 2004 : débuts en 85
- 2005 : champion de Ligue 85 Educatif
- 2006 : champion de France 85 Educatif
- 2007 : champion de France Minime, 8ème du Cadet, actuel 4ème SX 85 Espoirs

court, qu'il a représenté la Ligue des Flandres à la dernière Coupe des Régions ou qu'il vient de faire une année scolaire complète dans le Pas-de-Calais...

Dis-donc, la rentrée vient d'avoir lieu et tu es encore chez toi près d'Avignon, tu "sèches" ?

Non, j'ai craqué. J'ai passé un an là-haut, résidant à chez David et fréquentant le collège juste à-côté, ne rentrant chez moi qu'au moment des vacances, c'était d'ailleurs très bien, mais ma famille me manquait trop. Alors cette année, je suis revenu ici, même si je fais toujours partie du GPMDH, bien sûr. J'ai retrouvé mon école (Ndr : Il est en 4ème) et, en ce qui concerne la moto, David m'a concocté un planning d'entraînement que je suis à la lettre et je vais rouler avec mon père, les mercredis et les week-ends... C'est mieux comme ça, auprès de mon père, ma mère et ma petite sœur, même si je dois dire que j'ai beaucoup appris l'an dernier...

Tu as disputé un maximum de courses, cette année... La saison est finie ?

Non, pas encore, il me reste la finale du supercross (Ndr : Championnat 85 Espoirs), à Marseille, fin octobre. Je dois faire une épreuve en Provence, aussi. Et puis la Coupe de l'Avenir, en Belgique, il y a une épreuve réservée aux 85 cc, cette année, la Coupe des Nations ou je ne sais pas trop... Et, ah j'oubliais, Bercy ! Au total, ça fait un paquet de courses, plus d'une trentaine ! Parce que cette saison, j'ai participé au championnat Minime dans le cadre du MiniVert, au Cadet, au SX et à des épreuves de Ligue des Flandres, ainsi qu'à la Coupe des Régions...

Sacré calendrier, en effet. Ça te fait quoi d'être champion Minime ?

Je suis content, c'est une ligne de plus au palmarès. C'est surtout un objectif qui est atteint : chaque année, il y a un nouvel objectif et il faut tout faire pour y arriver...

Quel effet ça fait de battre des garçons plus âgés ?

C'est une affaire d'habitude... Il en a toujours été ainsi : depuis que je cours, j'ai toujours évolué dans une catégorie supérieure par rapport à mon âge ! Alors... Une chose est sûre, c'est comme ça qu'on progresse, en côtoyant des gars plus forts, ou du moins réputés tels. Globalement, le championnat s'est bien passé, pour moi.

Et en Cadet ? Là, les Clermont et compagnie, ils avaient carrément deux ans d'écart...

Bon, c'est sûr, le Cadet, c'est mieux. On court sur deux jours, les terrains sont mieux et l'ambiance est plus "pro" : dans le parc, j'ai moins de copains, mais ça reste sympa.

A part le motocross, tu aimes...

Faire du vélo avec les potes, que ce soit du BMX, du VTT de descente ou du vélo de route, j'adore le vélo ! Jouer à la Playstation, écouter de la musique, normal quoi...

"Bien sûr, je rêve de Grands Prix, de cross US... Mais mon objectif, c'est déjà d'être champion Cadet 2008. Chaque année compte, je le sais !"

Comment tu vois la suite de ta carrière ?

Etre champion Cadet et franchir les échelons, jusqu'au plus haut niveau si possible. Bien sûr, je rêve de Reed, Carmichael, Stewart, commentout le monde, des Pourcel aussi... J'aimerais aller en GP, être champion du monde, rouler aux US ! Mais, pour l'instant, j'ai des objectifs à plus court terme. Je veux déjà réussir à mon niveau, je sais que chaque année compte et que c'est très dur. C'est pourquoi je tiens à remercier ceux qui m'aident, David qui est super, mes parents, Boulinguez Moto et tous mes sponsors, qui sont ceux de CMPDH. ■

RAPIDE ET SÛR

Arnaud Aubin, Maxime Desprey ou son coéquipier Alexis Gaudrée l'ont certes parfois devancé, mais Dylan a dominé le championnat de toute sa classe. Face à des rivaux tous plus âgés que lui, on le rappelle !





JOHNNY EST GRAND ! Le Français du team Yamaha-UFO Corse aura décidément vécu une saison au top, puisqu'il remporte les deux journées lors de cette finale, ce qui porte son total à sept succès cette année... Mais ça n'aura pas suffi pour briser le monopole finlandais : Mika Ahola est champion du monde, devant son pote Samuli Aro. L'an prochain ?



MARCO ENFIN ! Le pilote YMF n'en avait pas remporté une seule cette année... Forcément, avec un certain Salminen dans la catégorie, que faire ? Attendre que celui-ci fût absent, ce qui est arrivé en Slovaquie, le champion finlandais ayant dû déclarer forfait, seulement Germain n'avait pu en profiter. A Noirétable, en présence du Scandinave, ce fut enfin chose faite !

CHAMPIONNATS DU MONDE D'ENDURO A NOIRÉTABLE

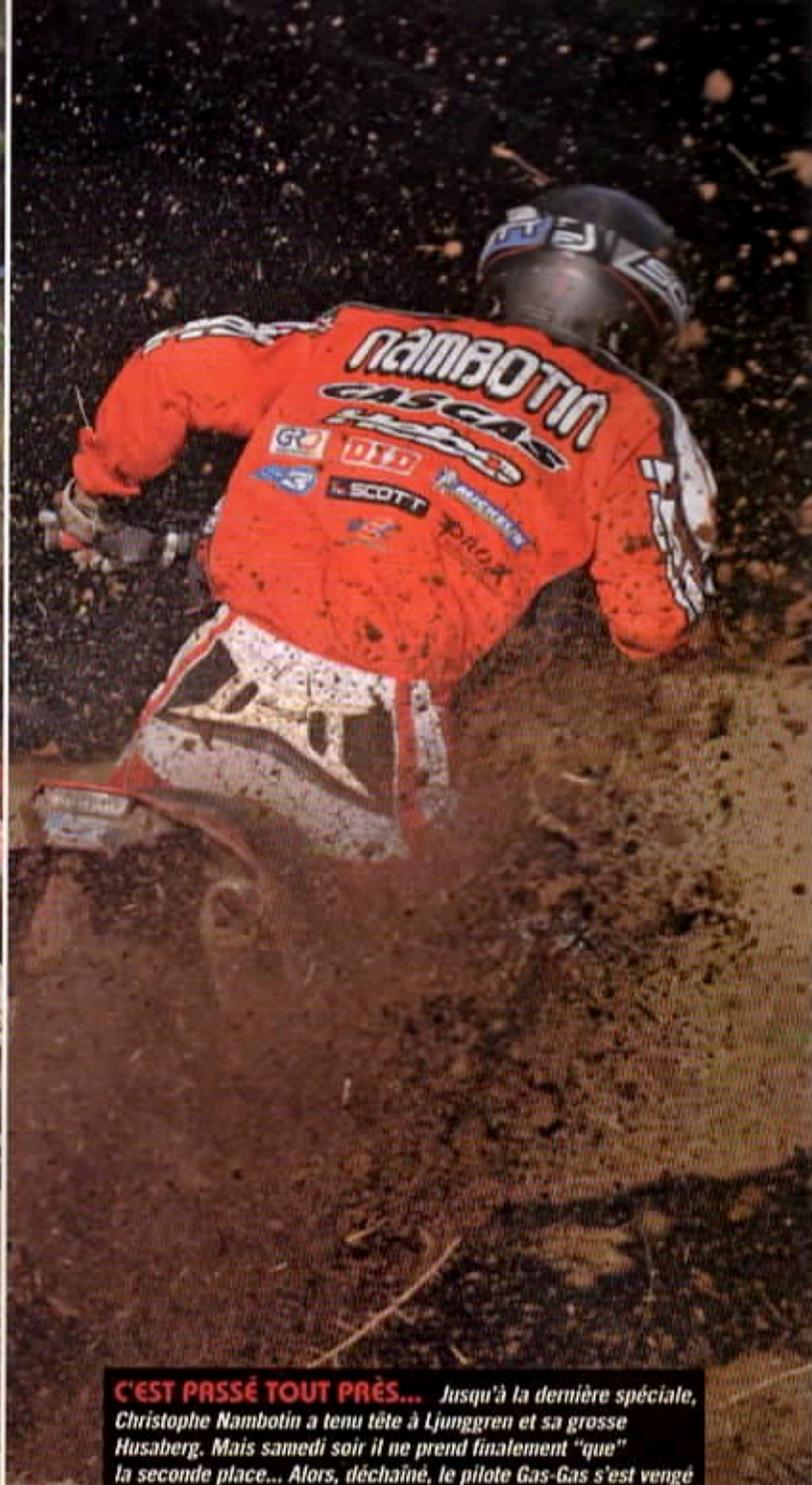
BRAVO LES GARS !

Grand week-end aux alentours de Noirétable (42) que cette étape finale française des championnats du monde, à cheval sur la Loire et le Puy-de-Dôme, un vrai feu d'artifice ! Région magnifique, temps superbe, bonne organisation, foule d'amateurs des grands jours et Tricolores en grande forme... Mais si Germain, Aubert, Guillaume et Nambotin ont gagné, ils n'ont pu toutefois empêcher les sacres annoncés de Salminen, Ahola, Cervantes et Ljunggren.

PAR ERIC BRETON / PHOTOS SYLVAIN LE BELLEC



CONSTAMMENT AUX AVANT-POSTES Sébastien Guillaume n'avait pas encore eu les honneurs de la plus haute marche d'un podium qu'il a pourtant fréquenté toute la saison, il a réparé cette injustice en Auvergne. 1/2, il fait jeu égal avec le champion du monde, ce qui n'est pas rien ! Mais il termine le championnat en troisième position, comme... Aubert et Germain.



C'EST PASSÉ TOUT PRÈS... Jusqu'à la dernière spéciale, Christophe Nambotin a tenu tête à Ljunggren et sa grosse Husaberg. Mais samedi soir il ne prend finalement "que" la seconde place... Alors, déchainé, le pilote Gas-Gas s'est vengé le lendemain. Cela ne change rien au classement, il est vice-champion du monde... la meilleure perf française de l'année !

Super finale que celle organisée par Montoncel Racing Compétition et ABC, l'une des plus belles sinon la plus belle épreuve de l'année, ont apprécié pilotes et suiveurs toutes nationalités confondues. Histoire d'évacuer tout de suite ce qui fâche, on dira juste que, s'ils ont sans doute été débordés par le succès (on a entendu le chiffre ahurissant de trente mille personnes présentes sur les différents sites le dimanche !), les organisateurs n'avaient en tous cas pas suffisamment étudié le coup des accès aux différents spots (spéciales et "points spectacle") pour les suiveurs et le public et par conséquent, le dimanche en particulier, les petites routes de la région

étaient entièrement congestionnées et, en deux mots, c'était un sacré boxon ! Mais à part cela, que des compliments à formuler : même la météo s'est jointe à la fête ! Et quelle région magnifique : du relief, des forêts quasi-insondables reproduisant, à cette époque de l'année, toutes les couleurs de la palette, des villages superbement restaurés ayant su conserver ce charme qui devait déjà être le leur deux siècles plus tôt, des paysages absolument splendides et une population locale apparemment très au fait de l'enduro et de ses rites... Le rêve. Deux jours (ou plus pour certains veinards) de bonheur bucolico-motocycliste, vraiment. Avec, on était là pour ça, après tout, de grands moments de compétition. Certes, on n'a guère vibré, question suspense, les qua-

Quatre catégories au programme et dans chacune un succès au moins d'un pilote français, que demander de plus ?

tre titres ayant été attribués dès le samedi soir à des champions qui, s'ils n'étaient pas mathématiquement assurés de leur couronnes respectives en débarquant dans la Loire, possédaient tout de même une belle marge et n'ont pas eu trop à forcer leur talent pour définitivement assurer leur coup. Mais, d'une part cet état de fait a profité aux pilotes locaux qui, eux se sont dépouillés et ont été récompensés, et ce n'est que justice, ensuite personne ne pouvait trop se permettre de trainer en route non plus et les observateurs n'ont eu qu'à se réjouir du spectacle proposé en spéciales. WEC 1, 2, 3 et Junior, toutes les catégories ont donné lieu à des bastons comme on les aime et comme de plus les Frenchies ont brillé...

>>>

WEC1

Germain devant l'ogre Salminen !

▶ Après avoir passé deux ans de l'autre côté de l'Atlantique, à démolir tout ce que les Américains ont pu lui trouver comme concurrents en GNCC, Juha a repris les affaires courantes en championnat du monde à peu de choses près là où il les avait laissées et il a choisi l'E1, pas de chance pour ceux qui avaient des vues sur la catégorie en début de saison ! Car, fidèle à lui-même, le Finlandais n'a pas fait de prisonniers, il a remporté toutes les épreuves auxquelles il a participé, à un détail près cependant : blessé, il a loupé le rendez-vous slovaque. Et, de retour en France, il s'est fait taper, eh oui, par Marc Germain (et, accessoirement, par Simone Albergoni) le samedi ! Pas grave, cela ne l'empêchait pas de coiffer une nouvelle couronne mondiale. Cela dit, il a tout de même tenu à remettre les choses en ordre le dimanche. Non mais ! ■



SUPER MARCO

Taxer Salminen, ce n'est pas donné à tout le monde : toute la saison, Marc Germain en a fait la dure expérience. Alors à Noirétable, le samedi il a tout donné et c'est passé. Ça fait du bien...



WELL I'M BACK !

Vous vous souveniez de moi ? Ah, ils ne l'avaient pas oublié, ça non. Et à ceux qui auraient commis l'impair d'oser un truc pareil, il s'est rappelé à leur (bon ?) souvenir ! Quasi-imbattable, il est champion E1 et c'est son... septième titre mondial en enduro ! Depuis 1999, il en a remporté un chaque année, plus deux GNCC en 2005 et 2006. Diabolique !

LE MEILLEUR ITALIEN

Autrefois les Italiens gagnaient tout, ce n'est plus le cas. Mais, de la génération actuelle, Simone Albergoni est sans doute le meilleur : abonné aux secondes places derrière Salminen, il occupe cette même position au classement final du championnat. Pas d'exception à cette règle à Noirétable : 2/2, il est battu par... Germain le samedi.



CHAMPION DU MONDE !

Premier titre mondial pour Mika Ahola, ça se fête à coups d'autographes... Le Finlandais a pris le meilleur, peu à peu, sur son compatriote Aro, champion en titre, qui restait sur trois couronnes successives (deux en WEC2, une en WEC3).

WEC2

Championnat de Finlande... et Aubert !

▶ Johnny Aubert le reconnaît volontiers (voir son interview dans ce numéro), ils sont très difficiles à battre, les deux Finlandais de choc de la catégorie E2. Samuli Aro et Mika Ahola, les duettistes, il les a pourtant devancés sept fois (sur quatorze), le Français... Mais, sur la distance d'un championnat, c'est encore trop dur : ils ne lâchent jamais rien ! Cela dit, il semble sur la bonne voie, notre Johnny, on peut lui faire confiance pour parvenir à ses fins assez vite... En attendant, c'est un Finlandais qui empoche le titre 2007 (il ça fait deux, avec Salminen), mais pas celui auquel on s'attendait en début d'année : Aro, double champion en titre, n'a rien pu faire cette fois contre son compatriote Ahola et le pilote HM-Honda, trois fois vice-champion par le passé, notamment l'an dernier, remporte sa première

WEC2, bien sûr, mais aussi Fabien... quatrième au classement final. ... qui réussit aux Tricolores ... (voir légendes photos)...



CHACUN SON TOUR

Jusqu'au bout, cette année n'aura pas été celle de Samuli Aro : à Noirétable, il a galéré comme rarement (3/6) et a même bien failli perdre sa seconde position au général final. Le Viking redressera-t-il la barre ?

BRAVO LES NICO !

Excellent Nicolas Deparros tout au long de l'année qui finit 6ème du WEC2. L'autre Nico, Paganon (ci-contre), 7/8 en France, finit 1ème. Il a souvent menacé son équipier Merriman...



PLANET ATTAQUE !

Le pilote KTM-France utilise une 300 en championnat de France E3, il roule en WEC2 sur une 250 (Seb' Guillaume, à l'inverse, alterne WEC3 et E2, sur Husky). 2/3, Fabien a roulé l'enfer à Noirétable.



THAIN APPREND

Aux commandes de la nouvelle TM alu usine, Rodrig Thain poursuit son apprentissage de l'enduro. Il a signé un contrat avec la marque italienne pour 2008 : on devrait voir la 450 et son pilote français briller de concert.



MANU SOLIDE

Première expérience en WEC cette saison pour Manu Albeart. 5/7, il n'a pas loupé sa sortie, l'Auvergnat ! Faut dire qu'il avait des supporters en nombre au long des spéciales...

WEC3

Ivan, Marko... et Sébastien Guillaume !



L'Espagnol est redoutable : double champion E1 2005 et 2006, il est passé avec une aisance folle aux gros cubes. Apparemment, il manie la 530 avec encore plus de facilité qu'une deux-et-demie quatre-temps ! En tous cas, ça n'a pas traîné, la prise en mains : dès les premiers rounds, il a pris le meilleur sur son équipier finlandais Marko Tarkkala, pourtant rompu aux joies du gros mono et d'un gabarit pourtant plus adapté... Comme son pote Aro, celui-ci s'est un peu raté dans les spéciales françaises (3/5), laissant les honneurs à Seb' Guillaume (1/2) puis à Cervantes (2/1). Derrière ce trio vedette du WEC3, le Suédois Bjorne Carlsson (4/4) et le rugbyman italien Alessandro Botturi (7/3) ramassent les accessits. Un mot de deux Frenchies guère en veine : Fred Boley (14ème au final) et Jordan Curvalle (10ème), qu'on retrouvera en 2008. ■



CERVANTES, TROIS !

Qu'il s'agisse de manier une + de 500 ou une 250, même punition pour les adversaires d'Ivan Cervantes : c'est lui le patron ! Et ça lui fait trois couronnes mondiales au compte, comme le proclame son joli ballon sur le podium...



DEUX-TEMPS PAS MORT !

Excellent parcours en WEC3 au crédit de Sébastien Guillaume : à tous les coups sur le podium, il finit en beauté avec cette victoire le samedi à Noiretable.

Le Français n'a pas démerité au guidon d'une HVA deux-temps quand ses rivaux affolaient les soupapes. Comme Germain et Aubert, il termine sur le podium du WEC, belle moisson...



ÉCOLE SUÉDOISE

Comme les Italiens, les Suédois ne sont plus les maîtres de la discipline, même si le vétéran Eriksson fait de la résistance (6/7). Heureusement, les pilotes Husaberg, comme Bjorne Carlsson (4/4... 4 au général) ne lâchent rien...

WEC NOIRÉTABLE



DU BON BELGÉ !

Jean-François Goblet, habitué du championnat de France, a signé de belles places dans la Loire (5/6). De gros points qui lui permettent de figurer au top-ten final du WEC3. Comme quoi le championnat de France a du bon !



DANS LA SÉRIE DES CROSSMEN...

Qui réussissent leur reconversion, bonne pioche avec Christophe Nambotin ! Mieux que messieurs Aubert, Germain, Guillaume, il finit second du Junior. Et encore, plusieurs fois est-il passé tout près du succès, comme ce samedi...

JUNIOR

Nambotin tout près du bonheur...

▶ C'est finalement, sur le plan comptable, la meilleure satisfaction tricolore : Christophe Nambotin finit vice-champion Junior, comme Marc Bourgeois l'an passé. L'ancien crossman, débutant sur HVA douze mois plus tôt, a été recruté par l'usine Gas-Gas à l'intersaison, en même temps que Fred Bolley et Patrick Caps et on a envie de dire que c'est assurément leur meilleur investissement ! Le Normand avait déjà montré de belles dispositions, il n'a fait que confirmer cette saison, en passant tout près du titre WEC Junior. Il convient juste de remarquer que le boss de la catégorie, Joakim Ljunggren, commence à avoir une sacrée expérience, c'était donc un client et la prestation de Nambotin n'en est que plus belle ! Un mot pour finir de l'EEAT : Fortunato, Bossi et Lebrun marchent dans les traces de leurs prédécesseurs, bravo les gars ! ■



QUATRIÈME : DUR...

Comme précisé ci-contre, la petite 125 HVA de Marc Bourgeois a eu du mal. Le vice-champion 2006 attendait une 250 TE, qui arrive seulement...



NUMBER ONE

Il est le seul champion en titre à conserver sa couronne (encore que, s'il change de catégorie, Cervantes reste champion) : le Suédois Joakim Ljunggren. Le pilote Husaberg a joui de la puissance de son gros quatre-temps dans nombre de spéciales face aux petits deux-temps de ses rivaux français...

▶ JUNIORS. C'est la catégorie qui, toute la saison, a remporté le plus net succès au niveau du nombre d'engagés (soixante-dix pilotes ont marqué des points) : plus d'une quarantaine au départ en France, dont une bonne part de locaux. Outre Nambotin et Bourgeois, qui ont participé à l'ensemble du WEC, on a vu les représentants de l'Armée de Terre sur toutes les épreuves sauf une (l'ouverture en Suède), Jérémie Joly en Espagne, en Slovaquie et à Noiretable, Jean-Charles Gilbert en Italie et en France, Elie Vecchi en Espagne, au Portugal et en France. Enfin, des renforts sur la manche française only : Romain Boucardéy, Pierre Pallut, Adrien Metge, Mathieu Gagnoud et Arnaud Devisy. Au général final, Benoît Fortunato

entre dans le top-ten (7ème), tout comme Yannick Bossi (9ème), tandis que Sylvain Lebrun se classe 13ème. Dans la Loire, mention à Joly (9/-), Gilbert (12/11) et Boucardéy (13/9). Bien, les jeunes.

▶ TEAMS. Comme de coutume, l'équipe officielle KTM se taille la part du lion, avec deux couronnes sur quatre : WEC1 et 3 (doublé en WEC3, grâce à Cervantes et Tarkkala (photo ci-contre)). HM-Honda s'offre la catégorie dite reine, WEC2 et Husaberg (donc... KTM !) la classe Junior. Yamaha et HVA, bredouilles, se consolent avec des podiums...

▶ 2008. L'an prochain ? On ne sait pas encore grand chose au niveau des transferts chez les tops... En revanche, la FIM a publié un pré-



calendrier : sept épreuves. Suède 15/18 mars (re 1), Espagne 19/20 avril, Portugal 26/27, Pologne 14/15 juin, Grande Bretagne 19/20 juillet, France le week-end suivant et enfin Italie 27/28 septembre. Plus, peut-être, un huitième round. En tous cas, exit la tournée US... A suivre !

JOHNNY AUBERT

GÉNÉRATION SPONTANÉE ?

Longtemps considéré comme l'un des "messies" du cross tricolore, le neveu de Jean-Jacques Bruno n'a pas fait la carrière qui lui était promise. Fin 2005, physiquement et mentalement usé, Johnny jetait même l'éponge... Pour mieux renaître, quasi-instantanément, en tant qu'enduriste : c'est aujourd'hui l'un des cinq ou six meilleurs pilotes du monde !

PAR FRED WANHOUT / PHOTOS SYLVAIN LE BELLEC

En deux saisons à peine, il est devenu le meilleur enduriste français, sans doute. Sur les seize journées que comptait cette saison le WEC (ou World Enduro Championship), il s'est imposé à sept reprises et, même si cela n'a pas suffi à déboulonner le terrible duo finlandais, dont la constance infernale n'est pas la moindre des qualités, le Français s'est montré brillantissime, dans cette catégorie définitivement reine, celle des manieurs de 450 cc, terminant à égalité de victoires avec Mika Ahola, le nouveau champion du monde et largement (on parle là, à chaque fois, de dixièmes de secondes...) devant le roi déchu, Samuli Aro (deux succès). Notez au passage que pas un seul autre protagoniste de l'E2, parmi lesquels des pointures comme Stefan Merriman, multiple champion du monde, Joël Smets, qu'on ne présente plus, ou les Frenchies Fabien Planet, Nicolas Deparrois, Nicolas Paganon, Rodrig Thain, Manu Albepart, sans oublier les Belges Patrick Caps ou Thierry Klutz, pas un n'a réussi à accrocher le moindre coup gagnant, c'est tout dire ! C'est l'évidence même, le garçon est au top. Mais, le plus dingue, c'est que Johnny n'avait jamais pris le départ du plus petit enduro lorsque, début 2006, il a signé son contrat avec le team Yamaha-UFO Corse, l'équipe qui représente l'usine japonaise, via sa filiale italienne, en championnat du monde d'enduro... Certes, ce n'est un secret pour personne, le Nordiste possède un talent naturel certain, dès qu'il est question de piloter une moto, mais quand même !

Ça tient du miracle, ta reconversion "spontanée" ! Raconte-nous, un peu...

En fait, c'est tout simple : en août 2005, miné par les blessures à répétition (une épaule déboîlée, en l'occurrence), le manque cruel de résultats et par conséquent l'absence d'offre substantielle, j'ai décidé de raccrocher. De passer à autre chose. Et, à vrai dire, lorsque Jean-Jacques (Ndr : Bruno, son tonton !) m'a appelé pour me dire qu'il m'avait obtenu une entrevue

avec les responsables d'UFO, desquels il est très proche, alors à la recherche d'un nouveau pilote pour leur team enduro (Yamaha-UFO Corse), ma première réaction a été : "Chouette, deux jours de balade en Italie !". Je n'avais absolument aucune idée de ce qui allait se passer, de toutes façons je ne connaissais pour ainsi dire rien de l'enduro... Toujours est-il que je suis arrivé là-bas, j'ai rencontré des gens charmants, on a discuté (en français), on est allé faire un coup de moto dans les chemins alentour et, en rentrant, ils m'ont assuré que ça se passerait très bien et... on a signé un contrat. J'étais engagé pour deux ans, avec au programme les championnats d'Italie et les championnats du monde, alors que je n'avais jamais pris le départ d'un enduro !

Belle preuve de confiance ! Mais faut dire qu'il y a eu quelque chose de miraculeux dans ton adaptation...

Ça s'est fait tout seul, c'est vrai et très vite : on m'a un peu expliqué les règlements, euh, tout ce genre de choses, j'ai pris ma moto en mains et je me suis retrouvé au départ d'une épreuve de championnat italien, puis c'était l'ouverture du Mondial, hop ! Et ça s'est plutôt bien passé d'emblée. J'ai tout de suite été dans le coup. Faut dire, et je crois que s'il y a un quelconque secret, c'est là qu'il réside, que je me suis tout de suite fait plaisir sur la moto, dès mes premiers tours de roues dans les chemins autour de l'atelier. Et, de même, en course, je me suis rapidement senti à mon aise, dans la mesure où je m'éclate, il n'y a pas d'autre mot, je m'éclate au guidon et c'est bien ça le plus important. Je ne sais trop comment l'expliquer, mais je

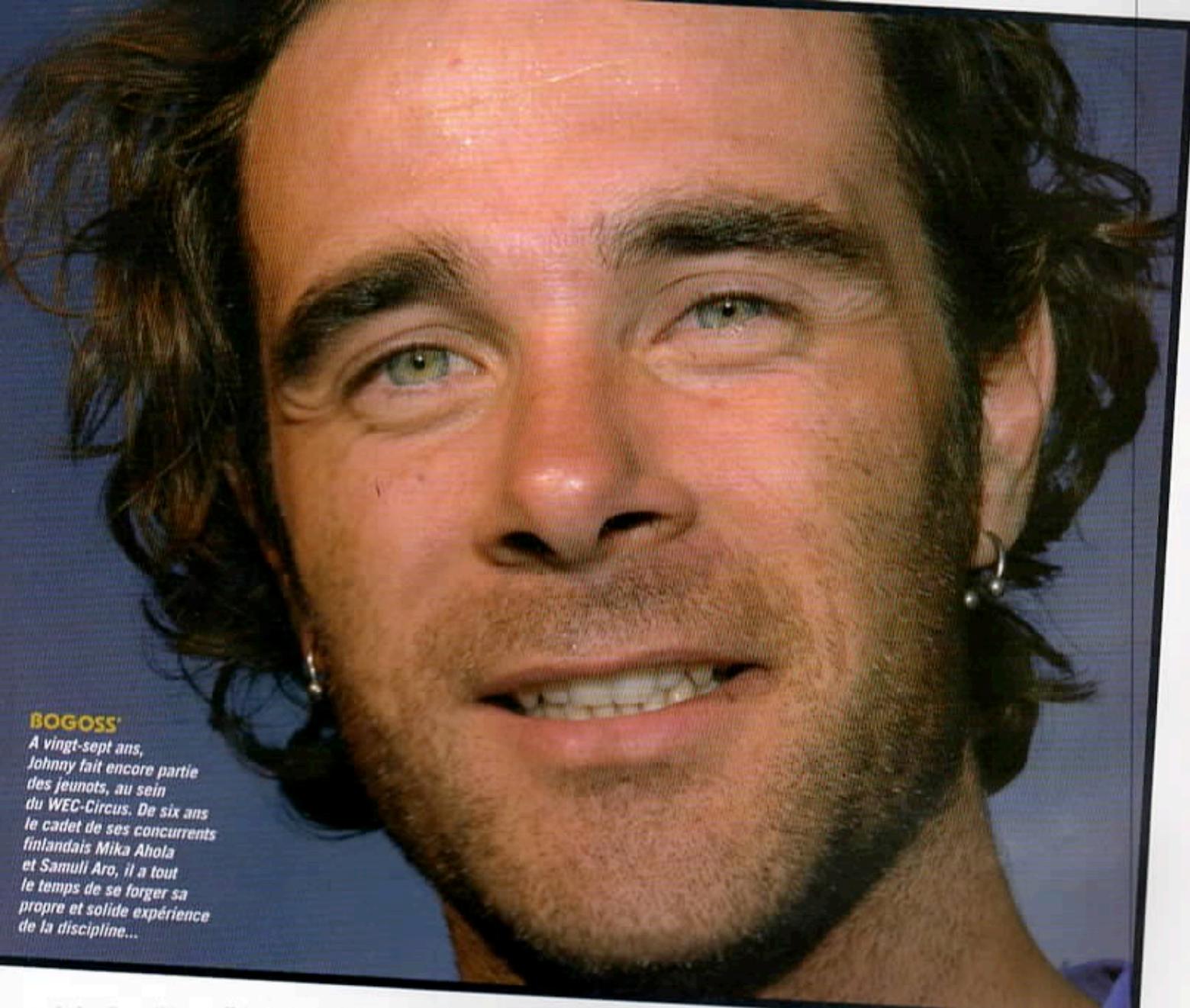
RÉSUMÉ

- ◆ Né le 31 mai 1980 à Maubeuge (59)
- ◆ Réside à Sarzana, près de la Spezia (I)
- ◆ Neveu de Jean-Jacques Bruno
- ◆ Débuts à moto à 3 ans, en compétition en 1984. Découverte de l'enduro... en 2006 !
- ◆ 1993 : Champion de France Minime, Cadet... & du Monde 80 (Yamaha) !
- ◆ 96 : champion Junior (KTM)
- ◆ 98 : champion SX 125, 5ème Elite
- ◆ 99 : champion Elite 125, 15ème GP (HVA)
- ◆ 2001-02 : 11-12ème GP 250 (Yamaha)
- ◆ 2004 : MX/SX US (Suzuki)
- ◆ 2005 : GP MX2 & Elite 125 (Yamaha). Manque de résultats, blessures, annonce son retrait de la compétition... Mais signe un contrat avec Yamaha-UFO en fin d'année
- ◆ 2006 : 4ème WEC2
- ◆ 2007 : 3ème WEC2, champion d'Italie scratch (450 WRF)



DÉJÀ POPULAIRE !

Entre son passé de "next big thing" du motocross et ses résultats de l'année en cours relayés par la presse, Johnny a pu mesurer l'ampleur d'une popularité toute neuve auprès des amateurs d'enduro hexagonaux... De chaleureux vivats auxquels il ne s'attendait pas vraiment, mais qui lui sont allés droit au cœur !



BOGOSS'

A vingt-sept ans, Johnny fait encore partie des jeunots, au sein du WEC-Circus. De six ans le cadet de ses concurrents finlandais Mika Ahola et Samuli Aro, il a tout le temps de se forger sa propre et solide expérience de la discipline...

me suis de suite senti à mon affaire, tout cela s'est avéré parfaitement évident, ça s'est fait de manière tout à fait automatique, naturelle : disons qu'en enduro je suis "chez moi", à ma place, quoi. Ça me convient exactement ; à mon style de pilotage, plutôt coulé, à mon tempérament de solitaire, à mon goût pour la campagne, la nature... Peut-être cela n'aurait-il pas fonctionné pareil, dix ans plus tôt, si j'avais débuté par là mais, aujourd'hui, avec le background qui est le mien, mon expérience, ou plutôt mes expériences de la compétition, en motocross au plus haut niveau, mon bagage technique, mais aussi toutes les souffrances que j'ai endurées, toutes les déconvenues (c'est vrai, j'ai trop souffert en cross, il était temps que je m'amuse au guidon d'une moto, j'en ressentais l'immense besoin, c'était vital), je suis bien : j'ai l'impression que j'ai trouvé ma voie, je prends du plaisir à piloter et, en plus, ça marche !

Toi, le Nordiste, tu vis en Italie, n'est-ce pas ?

Oui, et je m'y trouve très bien. Le team loue une maison et j'y vis quasiment seul, en fait. C'est très agréable, la vie là-bas, même si je ne parle pas encore très bien l'italien (je comprends tout, parler c'est plus dur...). J'ai des équipiers sympas, Albergoni, Dini, Micheluz et l'Espagnol Guerrero, quant aux gens de l'équipe, ils sont comme des parents pour moi. J'ai été littéralement adopté ! Car, même si j'ai 27 ans maintenant, c'est encore jeune pour un enduriste...

"J'ai vraiment trop souffert en motocross... Il était grand temps que je m'amuse au guidon d'une moto, j'en ressentais l'immense besoin, c'était vital"

Cette finale du WEC, c'est ta seule apparition dans l'Hexagone cette saison, non ?

Oui et ça me navre : l'an passé, j'avais fait le déplacement au Yamaha OffRoad, cette année il y a Noirétable, point. Dommage, mais c'est le calendrier qui commande : WEC, championnat d'Italie, deux-trois indoors, plus une ou deux courses régionales dans le secteur de nos bases et le tour est joué...

N'as-tu pas roulé au Touquet en 2004 ou 5 ?

Oui, en 2005 et, quoique déçu d'être resté au pied du podium (quatrième), je m'étais bien amusé. Le sable,

c'est mes racines, j'adore ça... J'aimerais revenir un jour, pour gagner. Mais, d'ores et déjà, c'est trop tard pour 2008, vu qu'il faut un minimum de deux mois d'entraînement intensif... Rendez-vous en 2009 ou 10 !

Comment le titre mondial t'a-t-il échappé ?

J'ai pris d'entrée une valise en Suède, vu les conditions. Et quinze points, ça fait mal ! Si ensuite j'ai bien rattrapé le coup en Espagne et au Portugal, une casse moteur en Italie m'a coûté cher ! Et en Amérique, je ne sais pas, je n'étais pas bien, incapable de suivre les Finlandais, rien à faire... Il m'arrive encore parfois de ressentir une petite appréhension au départ d'une spéciale en ligne, ce genre de truc... Un rien, qui peut faire la différence et mes rivaux scandinaves ne connaissent pas l'hésitation, eux. Ces deux-là sont des monstres et, sur la distance d'une saison, je n'ai pas encore su être tout à fait au niveau. L'expérience est cruciale, dans la discipline, j'en manque encore cruellement et c'est logique. Ces mecs ont dix, douze, quinze ans d'enduro derrière eux, c'est dur de rivaliser ! Mais j'espère bien y parvenir un jour : dès l'an prochain, pourquoi pas ?

Tu sais déjà ce que tu feras en 2008 ?

Oui ! Tout pareil : j'ai un contrat de deux ans, donc on repart à l'identique, WEC2 sur une WRF 450. J'espère juste que ça se terminera autrement... Devant ! ■

CONTACT

KAWASAKI KXF 250/450 2008

Les nouvelles KXF adoptent le look ravageur des modèles d'usine trustant les podiums cette saison, aux USA notamment. Nous avons eu l'occasion de faire quelques tours de piste afin de vérifier si le ramage vaut le plumage...

PAR EDOUARD BRETON / PHOTOS DR & LAURENT GILBERT



La 450 arborant le numéro fétiche de James Stewart : le modèle de série '08 bénéficie côté mécanique de retouches qui le rendent sensiblement plus accessible et donc, forcément, plus efficace aux mains du commun des mortels.

ciles. Les suspensions se révèlent très satisfaisantes. Les imperfections du terrain sont gommées en douceur. Il faudrait voir comment se comportent les Showa sur sol très dur, mais les obstacles rencontrés lors de cette prise en main ont permis de vérifier que la KXF semble encore un poil mieux suspendue que l'an dernier. Sûrement grâce au plus grand changement survenu en 2008 à notre humble avis : c'en est fini de cet arrière «bas» qui donnait l'impression de conduire un chopper (ceux qui connaissent la Kawa savent de quoi je veux parler). Quoi qu'il en soit, au guidon cette sensation a disparu et c'est tant mieux ! Si vous possédez déjà une KXF, vous pouvez investir dans le nouveau modèle sans craindre d'être déçu. Et si vous cherchez une nouvelle monture, la réputation flatteuse de la verte ne vous ayant sans doute pas échappé, peut-être craquerez-vous pour ce look, splendide ? En effet, une fois les fonds de plaque noirs de la petite KXF ornés de numéros de course, elle semblera tout à fait à sa place sous l'aval du Team Pro Circuit...

Sauvage mais plus exploitable

Bien qu'elle assomme la concurrence aux Etats-Unis entre les mains de James Stewart (lorsqu'il est à 100%, diront les mauvaises langues), la 450 KXF n'était jusqu'alors pas complètement exempte de défauts dans sa livrée de série. C'est, il est vrai, la dernière venue dans la cylindrée, mais les ingénieurs de chez Kawasaki avaient plus de travail à fournir que sur la petite sœur pour livrer un produit irréprochable. On reprochait principalement à la grosse KXF la violence de son moteur, qui mettait les

Les premières photos des bombes vertes dévoilées cet été ont certainement dû mettre l'eau à la bouche de pas mal de crossmen. Pensez, lorsque l'on rêve chaque week-end devant les exploits de Stewart, Villopoto et des frères Pourcel, on se verrait bien rouler sur leurs splendides bijoux ou, du moins, sur des motos qui y ressemblent. Et quand on jette un œil aux KXF 2008, la filiation avec leurs homologues usine est évidente. La déco «factory», les fonds de plaque et le guidon Renthal ont déjà fière allure, mais ce sont les cercles de jantes noirs qui font la différence et métamorphosent les Kawa. Une astuce bien connue des amateurs de belles machines, qui fait le bonheur des vendeurs d'accessoires, mais que seul Husqvarna avait jusqu'alors osé proposer en série. C'est sûr, ça en jette, mais qu'en est-il sur le terrain ?

De l'allure et peu de défauts

Commençons par la petite deux-et-demie, une machine déjà très aboutie et unanimement reconnue pour ses quali-

tés. Conscients qu'ils tiennent là un best-seller, les responsables de Kawasaki n'ont pas pris le risque de dépayser les nombreux adeptes de la 250 KXF. Le caractère moteur est toujours l'un de ses principaux points forts de l'engin. Facile, puissant et doté d'une bonne allonge, il ravira tous les pilotes de tous niveaux. Mis à rude épreuve dans la terre sablonneuse de notre circuit d'essai, il n'a jamais rechigné à prendre des tours. S'extraire des appuis est aisé et les virages lents négociés sur le filet de gaz ne posent guère plus de problèmes. Pas de doute, cette machine a du coffre, comme le laisse entendre le bruit impressionnant qui émane du silencieux. C'est d'ailleurs ce qui nous a le plus surpris lors de cette prise de contact. La Kawa semble en effet très bruyante. Même si c'est une (mauvaise) habitude du côté de chez les verts, le nouveau silencieux est censé faire descendre le niveau sonore à 94 db : il faudrait vérifier ces dires sonomètre en main mais on a du mal à croire que la KXF fasse moins de bruit que l'an der-

nier. Dommage ! Le châssis est lui aussi dans la lignée de ceux des années précédentes. La KXF paraît toujours un peu encombrante et légèrement moins maniable que certaines de ses concurrentes, mais se montre toujours très stable, même dans les conditions diffi-



Aux commandes de la deux-et-demie, on a tôt fait, sinon de se prendre pour Villopoto, du moins de se faire plaisir sur une machine assurément au top.

CE QUI CHANGE

EVOLUTIONS COMMUNES

- > *Silencieux rallongé et doté de nouvelles chicanes afin de rabaisser le niveau sonore à 94db. Plus facile à démonter grâce à un embout désormais indépendant*
- > *Support de silencieux plus solide en cas de chute*
- > *Supports moteur redessinés permettant un recentrage du bloc dans le cadre afin d'améliorer la maniabilité dans les virages serrés*
- > *Réglages de suspensions modifiés pour plus de progressivité, moins de talonnage et optimisant l'accord fourche/amortisseur*
- > *Cercles de jantes noirs*
- > *Nouvelle déco inspirée des machines d'usine*
- > *Nouvelle protection d'étrier de frein arrière*
- > *Molle de réglage de garde d'embrayage plus grosse pour ajuster le jeu plus facilement en roulant*
- > *Poignée de gaz munie d'une barrette intégrée pour une meilleure prise en main*

EVOLUTIONS SPÉCIFIQUES À LA 250



Une deux-et-demie moins "basse du cul"...

- > *Sélecteur de vitesses relevé de 3°*
- > *Carters moteur plus rigides autour du vilebrequin et de l'arbre primaire pour gagner en fiabilité et diminuer les pertes mécaniques*
- > *Joint de culasse redessiné (plus étanche)*
- > *Kick modifié pour un démarrage plus aisé*
- > *Réglages d'amortisseur modifiés permettant de relever l'arrière de la moto et gommer cette sensation de train arrière «tassé»*

EVOLUTIONS SPÉCIFIQUES À LA 450



Rayon suspensions, la 450 diffère de la 250...

- > *Masses de vilebrequin redessinées pour plus de souplesse et de vivacité à bas-régimes tout en diminuant les vibrations*
 - > *Ressorts de sélection moins durs facilitant le passage des rapports*
 - > *Bielle utilisant un matériau plus dur pour diminuer les frictions*
 - > *Pompe à huile à plus gros débit*
 - > *Couvercle de pompe à huile fixé par 5 boulons au lieu de 4 afin d'améliorer l'étanchéité*
 - > *Cartographie d'allumage revue pour éviter les retours de kick*
 - > *Conduits d'admission traités pour un meilleur écoulement des gaz*
 - > *Nouveau traitement des tubes de fourche externes et de la bombonne d'amortisseur*
 - > *Bague métallique placée à la base des tubes de fourche rigidifiée*
 - > *Réglages d'amortisseur permettant d'abaisser l'arrière de la moto et donnant à l'arrière de la machine une position... plus ramassée*
- A noter :** la 450 peut être équipée en option de rotors d'allumage de différents poids pour de s'adapter aux différentes utilisations (3,8 ; 5,6 et 6,2 kg/cm2 contre 4,5 d'origine)
- Prix :** KXF 450 : 7 445 € - KXF 250 : 7 195 €
Inchangées, les 125 et 250 deux-temps sont toujours au catalogue. Leur prix est de 5 895 € pour la 125 et 6 245 € pour la 250.

bras à rude épreuve dans une catégorie où, vu le coffre de ce type d'engins, on cherche plutôt un caractère le plus linéaire possible, permettant d'exploiter l'impressionnante cavalerie. Eh bien, même si c'est difficile à cerner sans avoir une des concurrentes directes sous la main pour comparer, il semble qu'il y ait eu un bel effort fourni pour remédier à cet état de fait. Certes, c'est toujours une moto d'homme, mais quelle 450 ne l'est pas, me direz-vous ? En évoluant sur un filet de gaz, la grosse Kawa se montre plutôt docile et permet de surfer les vagues sablonneuses avec aisance. Les retouches internes ont permis d'assagir la verte, mais l'exploiter à un rythme soutenu n'est toujours pas une mince affaire pour autant. Question puissance, il y a ce qu'il faut, sans aucun doute. Coté partie-cycle, on retrouve la stabilité impériale à laquelle nous a habitués la marque. Cela se paye quelque peu en maniabilité, mais comme pour la 250, ce n'est pas réellement gênant. La 450 diffère en revanche de sa petite sœur au niveau des suspensions. Kawasaki continue d'équiper la quatre-et-demie d'éléments Kayaba, alors que la cylindrée inférieure est montée en Showa. Est-ce là une façon de mettre en concurrence les deux manufacturiers et de profiter de l'émulation ? Toujours est-il que, malgré de légères modifications, la machine la plus puissante des deux reste plutôt moins bien lotie. La fourche KYB a beau être dotée d'un traitement anti-friction, elle semble sensiblement moins efficace, on sent notamment un léger point dur à mi-course (rien de tel avec la marque adverse) tandis que, question accord avant-arrière, fourche et amortisseur ne semblent pas travailler autant en harmonie que sur la 250. La base reste cependant satisfaisante et une bonne séance de réglages devrait suffire à améliorer tout cela. N'empêche, on a du mal à comprendre les choix de Kawasaki. Ayant entendu parler, par de nombreux utilisateurs, de problèmes de détérioration du superbe traitement de fourche l'an passé, espérons que cela ne se reproduise pas après quelques sorties sur le modèle 2008. Malgré tout, la 450 KXF s'améliore avec les années et c'est aujourd'hui une bonne machine qui présente également l'avantage d'être plus accessible que ses concurrentes financièrement parlant grâce au programme Team Green (comme la 250, bien sûr), ce qui ne gâche rien. ■

L'AVIS DU KAWASAKISTE

Thomas Galot : "la 250 est très facile à utiliser"



Thomas Galot, jeune pilote prometteur, vient de terminer vice-champion de Ligue de Picardie 125 (à quatre points seulement du vainqueur, Kevin Chatelain) à l'issue d'une finale à couper le souffle. Fort de deux saisons passées au guidon de 250 KXF (modèles 2006 puis 2007), il nous livre ses impressions sur le cru 2008...

«Sur la 250 on sent une nette amélioration au niveau des suspensions, grâce à cet arrière plus haut. C'était jusqu'alors le seul gros défaut de cette machine. Je trouve le modèle '08 plus bruyant que le modèle précédent d'origine. D'ailleurs, un de mes amis vient de récupérer une 07 neuve et elle est plus silencieuse. Est-ce pour cela que la '08 donne l'impression de marcher un poil mieux ? En tous cas le moteur reste efficace et surtout facile à utiliser. On prend beaucoup de plaisir à rouler sur cette moto assez douce. Et elle a plus de gueule que l'an dernier ! Plastiques et jantes noirs lui confèrent plus d'agressivité et permettent de la différencier instantanément avec la 450. Une machine que je découvre : c'est ma première expérience au guidon d'une 450 ! Ce qui saute aux yeux, c'est que les suspensions sont nettement moins bien que sur la deux-et-demie. Il faudrait voir après une bonne séance de réglages, on peut certainement obtenir beaucoup mieux. La KXF reste maniable pour une grosse mais, lors des freinages et des accélérations, les suspensions, encore une fois, ne font pas complètement leur boulot. Le moteur est très fort mais, en roulant un rapport au dessus, ça reste très exploitable. Mais mieux vaut être doux avec la poignée, sinon attention ! C'est une moto qui nécessite un bon niveau pour l'exploiter, surtout avec les suspensions telles qu'elles. Mais je dois dire que je me suis tout de même fait drôlement plaisir au guidon de cette quatre-cinquante Kawasaki !».

CONTACT

HONDA CRF 250/450 2008

Honda a attendu septembre pour lever le voile sur ses nouvelles CRF. Tenus en haleine par cet inhabituel suspense, nous nous attendions à une véritable révolution. Il n'en est rien : les rouges se contentent d'évolutions, discrètes, OK, mais bien plus profitables qu'il n'y paraît de prime abord...

PAR EDOUARD BRETON / PHOTOS ERIC CÉLIS



Rien de vraiment spectaculaire, mais une somme de modifications allant dans le bon sens, qui font de la CRF 250 une machine plus excitante, mais toujours aussi efficace, quels que soient le style et le niveau de son pilote...

▶ Pour le crossman, la période estivale est synonyme de nouveautés. À l'heure de partir en vacances, il découvre les premiers clichés distillés au compte-gouttes par les constructeurs et peut se prendre à rêver des splendides machines qu'il chevauchera peut-être dans quelques mois tandis qu'il fait bronzette sur les plages. Cette année comme d'habitude, sauf pour les fans de la marque ailée, Honda ayant en effet décidé d'attendre la rentrée pour dévoiler ses nouveaux modèles. Ce suspense savamment orchestré par les rouges a eu pour effet d'alimenter les conversations cet été. Beaucoup s'attendaient à une surprise de la part du premier constructeur mondial, qui nous a habitués à prendre de vitesse ses rivaux à grands coups de fracassantes avancées technologiques. Onze ans après avoir introduit le cadre alu, Honda allait-il être le premier constructeur à proposer toute une gamme cross dotée de l'injection ? Le souffle est retombé au moment de découvrir les nouvelles CRF (quelques minutes seulement avant de les piloter, suspense oblige). On a eu beau inspecter la moto sous toutes les coutures, on n'a remarqué qu'une évolu-



Le fameux amortisseur de direction HPSD: gadget, ou trouvaille géniale ? Sans doute un peu des deux.

tion majeure: une plaque avant bombée dissimulant à grand peine un ingénieux amortisseur de direction. Un peu déçu, on était encore loin de se douter que le meilleur était à venir...

Une 250 très convaincante

L'introduction en série d'un amortisseur de direction a beau être une première, on reste un peu sur sa faim. D'autant plus que tout cela a tout l'air d'un bon coup marketing destiné à faire avaler la pilu-

re, faute de nouveauté plus spectaculaire. La pièce en question est cependant fort bien pensée. Étonnamment petite, elle est placée devant la colonne de direction et absorbe les efforts transmis entre celle-ci et les tés de fourche. C'est très simple et certainement moins cher à produire en grande série qu'un système plus classique, mais quelle est sa réelle efficacité ? On ne peut pas dire que cela transforme radicalement la moto, mais sans qu'on le sente réellement en action, ce fameux «HPSD» permet de gagner en stabilité, c'est sûr. Associé à un châssis toujours aussi efficace, cette nouveauté devrait montrer son utilité sur les circuits défoncés comme dans le sable. Mais plus que cet astucieux gadget, c'est surtout l'ensemble des petites retouches apportées aux CRF qui surprennent, notamment sur la 250. Déjà très polyvalente et efficace, celle-ci donne l'impression d'avoir franchi un nouveau cap cette année. Tout le monde s'accordait déjà à dire que la petite Honda n'avait guère de défauts, mais ceux-ci risquent d'être encore plus difficiles à cerner sur le modèle 2008. La partie-cycle travaille efficacement et se fait oublier, ne dévoilant pas de faiblesse, quelles que soient les difficultés que l'on aborde et à quelle vitesse. Les



Connue et reconnue comme une référence dans sa catégorie, la 450 CRF fait patte de velours : un modèle '08 plus exploitable, donc plus efficace.

CE QUI CHANGE

EVOLUTIONS COMMUNES

- > Amortisseur de direction «HPSD»
- > Contre-arbre d'équilibrage et pignons allégés
- > Régime moteur maxi augmenté de 500 tr/min
- > Nouvelle fourche (cartouche plus grosse, nouveau piston et ressorts plus fermes)
- > Valves d'amortisseur arrière modifiées en accord avec la fourche
- > Disques de freins «wave»
- > Nouveaux tés de fourche avec départ de 22 mm

- pour une montée en régimes plus progressive
- > Couple maxi désormais atteint dès 8500 tr/min
- > Ressorts d'embrayage plus doux
- > Garde-boue AV redessiné pour limiter les projections
- > Protection moteur gauche élargie

EVOLUTIONS SPÉCIFIQUES À LA 450



Davantage de docilité, toutes proportions gardées

- > Collecteur d'échappement revu pour davantage de puissance à bas et moyens régimes
- > Nouveau boîtier CDI doté d'un capteur reconnaissant le rapport engagé et modifiant la cartographie d'allumage en fonction afin d'offrir la meilleure courbe de puissance possible
- > Traitement anti-friction appliqué à la cloche et au plateau d'embrayage permettant d'obtenir plus de feeling et de longévité

Prix : CRF 250 R : 7 660 € - CRF 450 R : 8 150 €

EVOLUTIONS SPÉCIFIQUES À LA 250



La 250 '08 réjouira le pro comme l'amateur...

- > Nouveau piston, taux de compression accru
- > Culasse retravaillée
- > Nouvelles soupapes plus légères acceptant des régimes plus élevés
- > Nouvel échappement
- > Calage de distribution modifié
- > Réglages de carburation différents

suspensions donnent satisfaction et l'amortisseur de direction accentue le sentiment de stabilité. Il serait intéressant de le mettre à l'épreuve sur différents types de terrains, mais le châssis de la CRF s'est montré imperturbable le jour de cet essai sur le terrain de Donington, théâtre du GP d'Angleterre le mois dernier, pourtant fort piégeux. Quant au moteur, c'est la bonne surprise de cette prise en mains. On regrettait que son caractère, certes efficace, fût un peu trop linéaire, qu'il manque légèrement de folie, là on a été séduit. Les importantes modifications apportées au petit bloc Honda lui assurent un regain de pêche et de vivacité. Désormais aussi rageuse et vivante que peuvent l'être certaines de ses rivales, la 250 CRF offre davantage de sensations à son pilote. Toujours aussi efficace au chrono pour les tops, la petite Honda se montre nettement plus joueuse pour l'utilisateur moyen, ce crossman loisirs qui privilégie le plaisir. Quel que soit le régime, la rouge répond instantanément tout en restant très docile. Une moto sur laquelle chacun se fera plaisir, quel que soit son niveau.

Toujours mieux

La 450 bénéficie des mêmes modifications côté partie-cycle. Les suspensions revisitées associées à l'amortisseur de direction permettent de tirer le meilleur parti de l'excellent moteur du gros cube Honda. Comme sur la petite sœur, c'est toujours efficace et relativement confortable dans tous les cas de figure. On apprécie d'autant plus sur cette 450 dont la force moteur peut mettre le pilote en difficulté à la moindre sollicitation excessive de la poignée de gaz. Le gros

moteur a bénéficié de moins d'attention de la part des ingénieurs mais il faut dire que la base était déjà d'une sacrée efficacité. Rares ont été les pilotes à se plaindre d'un manque de puissance en ce qui concerne la 450 CRF, surtout que celle-ci s'est toujours montrée l'une des plus exploitables. Le travail a surtout porté sur le couple grâce au montage d'un nouveau boîtier CDI très sophistiqué. Celui-ci reconnaît le rapport engagé (de première en seconde, puis de troisième en cinquième) et fait varier la carto-

graphie d'allumage en fonction afin d'optimiser le couple et de faire passer au mieux la puissance à la roue arrière. Un système digne d'un bolide de MotoGP, qui ne révolutionne pas le comportement de la CRF en action mais donne une plus grande impression de force, à mi-régime notamment. Pour le reste, la 450 reste fidèle à elle-même et se montre performante tout en restant relativement docile pour les moins chevronnés, à condition de rouler un rapport au-dessus et d'être circonspect avec les gaz, bien sûr.

Les modifications apportées à la mécanique semblent bénéfiques, mais il faudrait pouvoir réellement comparer avec le précédent modèle pour mesurer plus clairement les différences. Reste que cette prise en mains a fait apparaître des CRF 2008 diablement convaincantes. On a hâte de les confronter à leurs rivales pour savoir si elles méritent le statut de référence, mais nul doute qu'elles devraient s'en approcher. Quant à leurs concurrentes, elles vont leur donner du fil à retordre...

L'AVIS DU HONDISTE

Gautier Paulin: "La 250 est très facile à utiliser"



Tout récent champion EMX2 au prix d'une fin de saison parfaitement époustouflante aux commandes d'une 250 CRF du Team Honda-Martin, Gautier Paulin aura été la grande révélation de cette saison 2007. Convie à cette présentation, le jeune protégé de Jacky Vimond nous a livré ses impressions sur les nouvelles Honda.

«J'avais déjà eu l'occasion de rouler sur les modèles 2008 en avant-première il y a de cela deux mois.

Ce sont vraiment de très bonnes machines, qui permettront certainement à Honda, comme c'est devenu une habitude depuis l'apparition des CRF, de toujours figurer au top en matière de motos de série, voire sans doute de proposer les meilleures d'entre elles. Déjà on se sent tout de suite à l'aise, dès les premiers tours de roues, à leur guidon. La position de conduite, par exemple, est excellente. Le bloc 250 reste le même à bas régimes, mais c'est à mi-accelération que l'on sent du changement.

Ce moteur a plus de force, il s'assoit moins vite lorsqu'on monte les rapports et, en haut, l'allonge est sensiblement supérieure à celle du modèle 2007. Côté partie-cycle, l'amortisseur de direction, associé à un angle de chasse plus fermé, permet à la moto de virer plus aisément et plus court. Cette CRF paraît plus maniable, mais elle ne guide pas, même au freinage. Le travail sur les freins semble payant, on les sent plus «mordants» qu'auparavant. Enfin, sans être plus élevé, le bruit est plus agréable et plus «franc» au coup de gaz. La 450, elle, me semble plus silencieuse que le modèle 2007. La position en selle est là aussi très bonne et, à propos du châssis, on retrouve les mêmes points forts, les mêmes qualités déjà constatées sur la 250. Ce qui différencie le plus les deux CRF, évidemment, ce sont leurs moteurs. Le 450 est plus souple et en deux mots plus facile à piloter que celui de l'an dernier. On exploite d'autant mieux la puissance... Et c'est là un point essentiel sur une 450 !».

HUSQVARNA 250 TE-IE A INJECTION, YES !

▶ On l'attendait depuis un bail : cela fait en effet deux ans que l'usine de Varèse a annoncé l'introduction d'une 250 quatre-temps avant-gardiste à injection, la voici ! Son nouveau bloc super compact et son injection électronique, la TE 250 les case dans un châssis entièrement redessiné, commun à tous les modèles 2008 de la marque : nouveau cadre, en acier toujours, assemblage de tubes de sections ronde, carrée et ovale, aux dimensions revues à la baisse (la selle est plus basse d'un centimètre et les radiateurs moins larges de quatre, par exemple). Ainsi la machine dans son ensemble, en plus d'être moins haute et plus fine, pèse-t-elle également quatre kilos de moins par rapport au modèle précédent. Et la suspension arrière, système, géométrie et éléments, est 100% inédite. Une deux-cinquante enduro particulièrement alléchante a priori !



TE... IE !
Couvre-culasse rouge, façon Ferrari, pour le nouveau bloc 250. Compact et sexy !

NOUVEAU CHÂSSIS PARTOUT

Tout nouveau cadre acier plus compact (de la colonne de direction à la position des repose-pieds, rien n'est plus pareil), suspension arrière entièrement redessinée (géométrie, biellettes et rapports, amortisseur Sachs, points d'ancrage...), nouvelle répartition des masses, poids total à la baisse, telle est la nouvelle partie-cycle commune à tous les modèles cross et enduro '08.



INIEZIONE ELETTRONICA

Le nouveau bloc 250 à démarrage électrique reçoit l'injection électronique. Seule la 250 TE (enduro) en bénéficie, pas la cross pour le moment. Mais en revanche les 450 et 510 TE y ont droit elles aussi. Les moteurs TE et TC toutes cylindrées arborent le look "testa rossa".

HUSQVARNA : LE PLEIN DE NEUF !

Année faste chez Husqvarna : la marque s'est assuré un avenir et tous les modèles cross et enduro font peau neuve...



450 TC Comme toutes les HVA '08, la 450 cross bénéficie du nouveau combo châssis cadre-suspensions-habillage. Elle coûte 7 690 € (7 999 € la 510).

▶ Big news ! Fin juillet, la marque Husqvarna, mythique s'il en est, née au début du siècle en Suède, passée sous contrôle italien dans les années 80, a été rachetée par BMW ! Claudio Castiglioni, président du groupe Cagiva et Herr Diess, représentant la firme muniçoise, ont signé un accord entériné par les autorités européennes. Pour les Italiens, il s'agit de se concentrer sur MV Agusta avec des moyens, tandis que les Allemands, qui entendent poursuivre l'exploitation de la marque en tant qu'entité indépendante, sous le nom HVA, toujours à Varèse avec les mêmes personnes, au moins dans un premier temps, visent... à concurrencer KTM. Que les fans se rassurent, l'avenir d'Husky est garanti. Plus que jamais.





DESIGN '08

Outre leur châssis et les culasses rouges des quatre-temps, on reconnaît les HVA '08 à leur nouvelle déco.

Les prix ? 125 WR : 6 590 €, 250 WR : 7 289 €, 250 TE : 8 299 €, 450 TE : 8 440 € et TE 510 : 8 740 €, 250 TC (cross) : 7 390 €.



HUSQVARNA CR 125

▶ La CR '08, qui reste l'une des 125 deux-temps les plus abouties et représente une alternative originale aux Yamaha et KTM, reçoit le lot d'améliorations communes à tous les modèles cross et enduro (voir ci-dessus). Ainsi qu'un haut-moteur complètement inédit. En poursuivant le développement de cette moto, HVA veut démontrer sa foi indéfectible dans les motorisations deux-temps, même si une 250 quatre-temps extrêmement sophistiquée apparaît simultanément. Selon les Italiens, il faut absolument continuer à offrir aux jeunes pilotes une machine abordable, simple et performante à la fois... 5 999 Euros.

TM 450 EN "THAIN"



TM 2008 = CADRE ALU !

▶ On avait déjà eu l'occasion de le découvrir sur la 450 "GP MX1" que Manuel Priem a étreinée lors du Grand Prix d'Irlande, le voici sur la machine d'enduro que Rodrig Thain utilisait lors de la manche française de championnat du monde, c'est le nouveau cadre alu qui équipera l'ensemble de la gamme TM 2008. Il s'agit bien entendu d'une double poutre périmétrique associée à un simple berceau en tubes de section carrée dédoublé très haut, une superbe réalisation aux standards des productions de Pesaro. Tous les détails au Salon de Milan (5-11 novembre).

APRILIA RXV 4.5/5.5



RELOOKÉE ET AFFINÉE

▶ Façon d'affirmer qu'il s'agit bien d'une vraie machine de course. Aprilia entend faire évoluer sa RXV (450 ou 550) en permanence. Le modèle 2008 bénéficie des suggestions de Stefan Merriman, quadruple champion du monde et des autres pilotes officiels. Plus fine telle a perdu quatre kilos, elle peut se targuer d'une nouvelle déco et de pas mal d'améliorations de détail, côté électronique moteur, filtre à air, guidon et échappement, notamment. Ainsi la RXV '08 est-elle livrée avec un silencieux Arrow racing en plus du pot standard. Prix au Mondial de Paris...

ABONNEZ-VOUS

10 numéros le nouv

= 4



MOTOCROSS
ENPIURO

1

TOUTE L'ACTUA

À MOTOCROSS FRANCE

ENDURO

+

eau maillot

9€



m'abonne à Motocross France pour dix numéros (à partir du numéro seize).

Je règle par chèque bancaire à l'ordre de : S.D.E.I.

Je règle par carte bancaire Visa/Eurocard/Mastercard

.....

de validité Cryptogramme

(Le numéro à 5 chiffres figure à côté dans la zone signature ou verso de votre carte)

Signature obligatoire pour le règlement par carte bancaire

ou photocopie à renvoyer avec votre règlement à :

S.D.E.I., Motocross France Magazine - 26 ter rue Nicolaï, 75012 Paris.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

.....

OFFRES RESERVÉES À LA FRANCE METROPOLITAINE

Je désire recevoir le maillot Motocross France

en taille : M L XL XXL

TARIFS ABONNEMENT ÉTRANGER

- Étranger CEE 64€
- Étranger hors CEE europe + DOM 78€

Conformément à la loi "informatique et libertés" du 6 janvier 1978, nous vous informons que les renseignements ci-dessus sont indispensables au traitement de votre commande et que vous disposez d'un droit d'accès, de modification et de suppression de ces données par simple courrier.

É DU MOTOCROSS FRANÇAIS EST DANS

MOTOCROSS
ENDURO