

LEADER DE LA PRESSE MOTO TT DEPUIS 1974

m'verte

# m'verte



SPORT

## VIALLE CHAMPION!

ISDE AU PUY  
UN SUCCÈS FOU

INTERVIEW

MAXIME RENAUD

## TESTS

- ▶ KAWASAKI KX 250/450
- ▶ BETA 300 RR « FARGIER »
- ▶ MORINI X-CAPE

MX DES NATIONS



FOCUS

MONTÉE IMPOSSIBLE  
LES FOUS DU GUIDON

USA VS FRANCE  
CHOC HISTORIQUE

L 19891 - 582 H - F: 7,20 € - RD  
Editions Larivière

Mensuel - OCTOBRE 2022 N° 582 - France Métro: 7,20 € - Bel/Lux: 7,80 € -  
Dom/S: 8,20 € - CH: 12,50 Fr - CAN: 12,50 \$CAN - Esp/Grecce/Port. Cont:  
8,30 € - MAR: 87 MAD - POL/S: 1250 cfp - N.CAL/S: 1270 cfp



THOR 2023 Collection.  
Built To Elevate Your Ride.  
Scan the code to view the collection.

A dynamic photograph of a motocross rider performing a wheelie on a dirt track. The rider is leaning into the turn, wearing a white and yellow Thor helmet, a grey and black Thor jersey, and grey pants with yellow accents. The motorcycle is a dark frame with yellow and black components, and the number '205' is visible on the front fender. A large cloud of dust is kicked up by the rear wheel. The background shows green trees and bushes.

DÉVELOPPÉS POUR ÇA

**THOR®**  
thormx.com | @thormxofficial



BERTRAND SANLAVILLE  
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

## FÊTES DE FAMILLE



**Q**uelle rentrée ! Depuis le GP de France à St-Jean-d'Angély, on vit les doigts dans la prise, le palpitant à toc mais aussi les sourires en bandoulière sur fond de Marseillaise. Quels week-ends ! Sans doute apaisé après sa décision de rouler en 2023 aux USA, Tom Vialle a été l'auteur d'une fin de saison mondiale ébouriffante. On avait un temps presque perdu espoir de le voir revenir sur Jago Geerts et puis à force de pugnacité, le « fiston » s'est collé dans le sillage du pilote belge avant la dernière manche de l'année en Turquie pour le déposer à la régulière après un accrochage ayant précipité les deux pilotes à terre. Un finish comme on en a connu avec JMB ou Tortelli, eux qui ont aussi le rêve américain après deux titres mondiaux. La victoire de Tom Vialle au terme de cette saison complexe où il a fallu maîtriser, développer, améliorer une nouvelle Katé un temps rétive, c'est celle d'une famille unie derrière la carrière de Tom. Hasard du calendrier, le même week-end faisait la fin des ISDE au Puy-en-Velay. Le même week-end, une autre famille historique du MX français célébrait le succès d'un fiston. Comme Tom, voilà Zach Pichon champion du monde, mais en enduro dans la catégorie Junior. En prime, pour ses premiers « 6 Jours », le pilote Sherco est allé chercher une 5<sup>e</sup> place scratch synonyme de meilleure perf française. Un exploit qui récompense là aussi l'investissement total d'une famille derrière la glorieuse descendance. Il y a douze ans, Moto Verte réunissait



**Douze ans plus tard, les « petits » Pichon et Vialle sont champions du monde. Magnifique !**

Mickaël Pichon et Fred Vialle sur une épreuve Minivert avec leurs fils au coude à coude. On sentait pointer une petite rivalité dans le regard des papas, symbole d'un esprit de compétition bien naturel pour des champions de leur calibre. Lequel des deux kids allait émerger le premier ? Question de fierté, mince ! L'histoire a balayé une possible confrontation, ne laissant scintiller que deux noms au sommet du palmarès de deux disciplines majeures du tout-terrain. Vialle, Pichon... Demain peut-être Everts. De belles histoires de famille qui ancrent le tout-terrain dans le registre de la passion. Une passion démesurée pour leurs disciplines. Gloire et respect aussi pour les organisateurs sans qui le sport resterait à l'état brut, sans relief. Ernée, St-Jean, les clubs impliqués dans la mise en place des 6 Jours en Auvergne (quel acharnement, quelle énergie pour tracer et orchestrer six jours de course et puis quelle

beauté ces paysages majestueux de la région Auvergne !) mais aussi l'Armorikaine TT qui a remis une épreuve de 24 heures au calendrier off-road et puis allez, les Gets, station « vélo » qui organisait les championnats du monde sur quatre jours... Que de succès populaires, que de rayonnements sportifs pour les fans, les amateurs et nos plus grands champions. On aura bien du plaisir à vous en raconter plus encore dans un mois. L'avantage d'un monde sans masque, c'est qu'on peut profiter des sourires. Et on en a vu un paquet durant cet été brûlant... **MV**



CRF  
450R

\*Donnez vie à vos rêves.

# Le jubilé de la reine.



Pour fêter les 50 ans de l'apparition de l'emblématique CR250M Elsinore, la CRF450R 2023 se décline en une version "50<sup>e</sup> anniversaire" qui s'inspire esthétiquement des légendaires CR des années '80. Mais au-delà de ce nouveau traitement graphique, le millésime 2023 progresse encore grâce aux leçons tirées des combats engagés course après course. La nouvelle CRF450R revendique une valeur de couple considérablement accrue à mi-régimes ainsi qu'une puissance plus exploitable afin de privilégier les sorties de virages. La rigidité du cadre a été revue, tout comme les suspensions qui assurent à la fois plus de stabilité au freinage, plus d'agilité en courbe, plus d'adhérence pour le pneu avant et plus d'efficacité dans les ornières. En quelques mots : plus rapide, plus facile et plus belle.

The Power of Dreams.\*



**Honda France**

**ROUGE**

**MOTUL**

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo #SeDéplacerMoinsPolluer

# MV SOMMAIRE

MOTO VERTE 582 - OCTOBRE 2022



## 030

Vraie nouveauté cross de l'année avec notamment la 450 YZ-F, la 250 KX promet de vous faire passer de jolis moments...

### Couverture

Tom Vialle (©KTM)

### VOS RENDEZ-VOUS

- 008 Larivière family
- 010 Flash
- 014 Tétines
- 028 Opinion
- 052 Shopping
- 054 Occasion du mois
- 056 Prix du neuf
- 114 Ils font bouger la Moto Verte

### 030 Test cross 2023

Les KX 250/450 à l'attaque...

### 036 Test enduro

On a essayé la Beta 300 RR de Luc Fargier...

### 042 Test trail

Moto Morini X-Cape, le bon plan...

### 046 Présentation cross

Toute nouvelle la Yamaha YZ-F 450!

### 048 Technique

Dévoile ta roue...

### 062 Evasion

Vertige de l'enduro en Himalaya...

### 074 Découverte

On « n'Arete » pas la montée impossible...

### 082 MX des Nations

USA vs France, le match avant Red Bud...

### 092 Interview

Maxime Renaux croit en son étoile...

### 098 Enduro mondial

Gros plan sur les ISDE au Puy...

### 106 Supercross

Le SX de Paris attend les stars...

### 110 SX Tour

Le point après deux épreuves...

## 062

Notre envoyé spécial Mathias Brunner n'est pas monté au 7<sup>e</sup> ciel mais il s'est approché des nuages en Himalaya au guidon d'une 450 KTM. Un vrai voyage en terre inconnue...



## 082

Les USA aimeraient redorer le blason étoilé à domicile dans quelques semaines. La France espère retrouver un titre. USA vs France, ce sera le choc de Red Bud. On revient sur l'histoire...



## ABONNEZ-VOUS P.57

### Abonné au magazine papier ?

Vous bénéficiez des avantages suivants :

- Accès au web premium de Moto Verte
- Hors-Série Classic de MV offert
- Édition digitale sur votre smartphone, tablette ou ordinateur



DISPONIBLE SUR PC OU MAC  
[moto-station.com/moto-verte](http://moto-station.com/moto-verte)

Télécharger dans l'App Store DISPONIBLE SUR Google Play

## 092

Maxime Renaux a effectué une année 2023 prometteuse en MXGP. Objectif désormais déclaré, le titre l'année prochaine. Entre temps, place au MX des Nations...



## LE KIOSQUE

**MotoVerte**

**Le papier, c'est bien pratique pour allumer un feu de cheminée même si l'on n'en pas vraiment besoin en ce moment. C'est surtout utile pour découvrir plein de belles choses lorsqu'il y a marqué MV, MX Mag ou Enduro by MV dessus. Sinon il y a l'option ordinateur mais ça brûle beaucoup moins bien ! Bon, allez, précipitez-vous sur de la bonne actu « made in Larivière »...**

### Sur la toile

Le « premium » de Motoverte.com permet de surfer sur de l'actu exclusive et inédite. Des interviews réalisées sur chaque épreuve de MXGP ou à l'occasion des ISDE. La bonne option est de vous abonner. Soit au web simple, soit en prenant la formule « web + papier » qui vous permet de recevoir 12 MV (+ le HS Classic) pour 6,70 euros/mois. Accès garanti à l'ensemble du contenu exclusif MV du site. En plus des articles « premium », la mise à disposition de tous les numéros depuis 1974...



### Essai vidéo des 125 de l'Europe

Elles sont françaises et elles marchent du feu de dieu ! Quatre machines françaises participant au championnat d'Europe 125 ont été réunies pour un essai vidéo exclusif. La 125 GasGas de Mathis Valin du team 737 performance, la 125 Yamaha JK Racing championne de France Junior d'Adrien Petit, la 125 KTM Tech32 de Matteo Russi et la 125 KTM VRT de Tom Brunet. Un test complet réalisé après le GP de France à Ernée.



en France. Cette année, c'est au Puy que les équipes tricolores ont tenté de décrocher des Marseillaises. Six jours de courses et au moins autant de vidéos à voir et revoir pour connaître en détail le déroulement de l'épreuve.

### Les ISDE en images

Les ISDE, c'est un peu la Coupe du monde de l'enduro. Un paquet de nations et l'ambition pour chacun de faire triompher le drapeau national. L'événement n'avait pas été organisé depuis 2017

### 100 % Enduro



Enduro by Moto Verte est toujours dans les kiosques. Le leader de la presse enduro vous invite à déguster l'essai de la 300 Sherco SEF préparée par ORD, un match 2-temps/4-temps de la gamme 2023, les motos de Miroir mais aussi Garcia et Verona. Josep Garcia, dont le pilotage « full gaz » ne cesse d'impressionner, vous donne ses trucs de pilotage et Verona répond aux questions de la rédaction. Tout savoir de l'actu enduro, c'est dans EBMV.

### MX Magazine enquête



Thibault Benistant est-il un futur champion du monde MX2 en puissance ? Marvin Musquin parviendra-t-il à clore en beauté sa carrière chez KTM alors qu'il vient de resigner aux US ? Tom Vialle sera-t-il en mesure de s'imposer en SX aux États-Unis en 2023 ? Pourquoi Lommel attire la plupart des teams MXGP ? Que de questions et toutes les réponses dans le dernier MX Magazine, le seul mag 100 % MX. Dans les kiosques.

### Voyage



### L'Écosse des châteaux

Le Scottish, un événement trial centenaire disputé chaque année dans des paysages austères et majestueux à l'image d'un pays embrassé par l'histoire. L'itinéraire sur la North Coast 500 permet de découvrir la beauté de cette route unique et de ses paysages sauvages. Une sorte de Route 66 aux États-Unis sur fond de châteaux et de distilleries. 14 jours/13 nuits avec votre moto soit plus de 2 000 km. D'Edimbourg à Fort William en passant par Inverness, ces highlands, la vallée de Glencoe... Fantastique ! À partir de 1395 euros en hôtels 3 étoiles. [www.lariviere-voyages.com](http://www.lariviere-voyages.com).

### Racing intégral



Pour ceux qui s'intéressent aussi à la course sur circuits, on vous conseille la lecture de GP Racing, le mag du MotoGP et plus globalement des sliders bien râpés. Reportages inside sur les courses, interviews, sujets magazine. Le superbike et l'endurance ne sont pas oubliés. De belles images pour un mag qui mise sur la qualité.

2T STROKE

# 250 | 300 SE FACTORY

## LA RÉFÉRENCE CHEZ SHERCO



MY  
23  
FACTORY

- Kit déco 2023
- Nouvelle selle diamant grise **SELLA DALLA VALLE**
- Fourche **KYB** à cartouche fermée avec setting hydraulique et tarage des ressorts spécifique à chaque modèle. Ø 48 fourreaux - course 300 mm
- Amortisseur **KYB** 50 avec setting hydraulique et tarage des ressorts spécifique à chaque modèle. Ø 18 mm - course 330 mm
- Sabot moteur **AXP** 6 mm
- Disque de frein avant **GALFER**
- Nouvelle mousse de guidon **NEKEN** plus ergonomique
- Vase d'expansion et ventilateur de série
- Nouvelles plaquettes de frein **BREMBO**
- Jantes **EXCEL** noires
- Pneus **MICHELIN** Enduro Medium
- Le guidage du sélecteur de vitesse a été modifié pour faciliter son démontage en situation de course.
- Démarreur électrique
- 2 cartographies (hard and soft)
- Réservoir de 10,4 L
- BS-BATTERY 12V 140A Lithium

**SHERCO**

SHERCO.COM

## FLASH

### VIALLE À LA FORCE DU POIGNET

Quel finish ! Après Jean-Michel Bayle, Sébastien Tortelli ou Marvin Musquin, Tom Vialle est allé chercher un deuxième titre mondial quelques mois avant de s'envoler vers les États-Unis pour poursuivre une carrière flamboyante. Malmené par Jago Geerts tout au long de la saison, Tom s'est arraché lors d'un ultime round épique en Turquie qui l'a vu revenir sur Geerts au terme de la première manche avant de gagner la seconde malgré une chute. Voilà la France une fois encore au sommet.



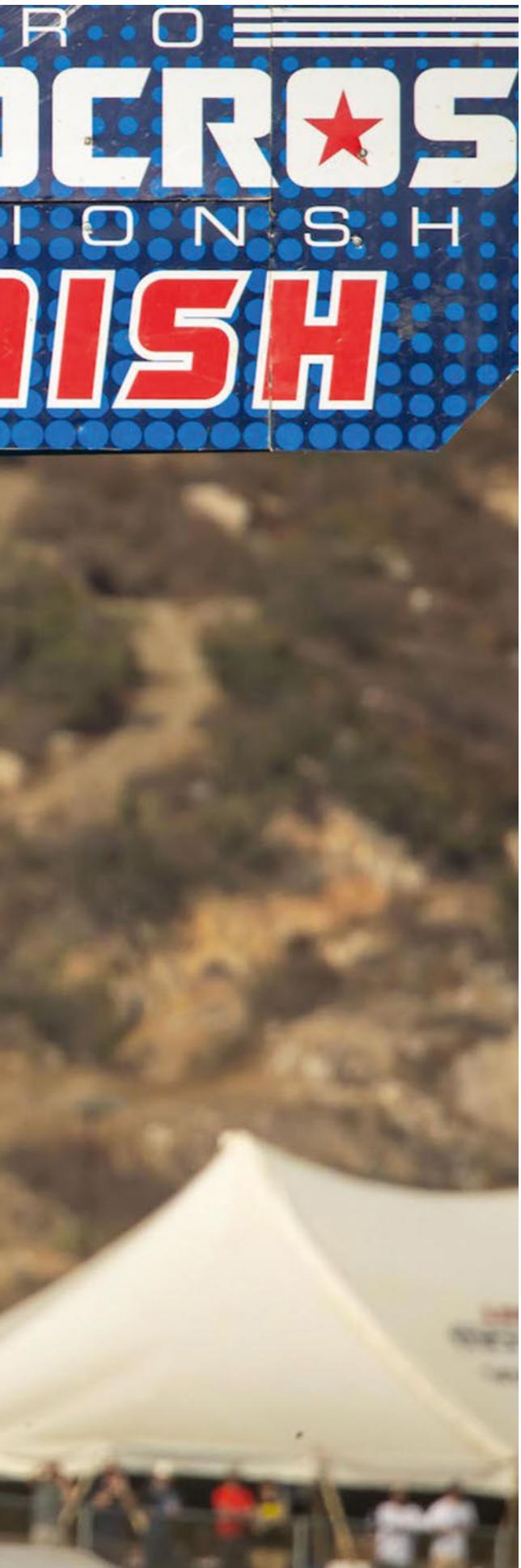


## FLASH

### L'ANNÉE TOMAC !

Double champion SX East en 250, Chase Sexton avait les cartes en main pour s'offrir une première couronne en 450 et redonner enfin au team Honda un titre de gloire chez les gros bras. Mais c'est un Eli Tomac gonflé à bloc qui a bouclé la saison en trombe. Doublé à Pala et au final un quatrième sacre dans la catégorie alors qu'il disputait la dernière course outdoor de sa carrière. Déjà champion SX, l'officiel Yamaha est bien l'homme de l'année aux US. Il sera à Paris en novembre aux côtés de l'autre double champion US, Jett Lawrence, lui aussi titré en Californie.





Le team Honda espérait bien réaliser le doublé 250/450 à Pala après des années de disette. Si Jett Lawrence a logiquement remporté un titre qui lui tendait les bras, Chase Sexton a dû s'incliner devant l'expérience et la générosité d'Eli Tomac, auteur d'une saison rêvée.

# MV TÉTINES



## Kids party

Le championnat du monde Junior de MX en Finlande n'a pas vu de victoire française mais nos jeunes ont tout donné en terminant à seulement cinq points de la troisième marche du podium. « Joie, Synergie, Cohésion, un véritable esprit d'équipe », ont rapporté les membres du staff.



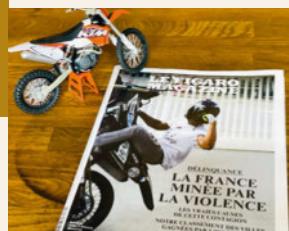
d'une usine qui a fait du tout-terrain un retour prioritaire depuis quelques années à la suite de son partenariat avec Yamaha.



## Cavalerie

Si les teams américains aux ISDE n'ont pas connu les succès et la gloire espérés, on ne peut pas leur reprocher de ne pas mettre les moyens et l'énergie nécessaires pour organiser au mieux leur séjour en France. Stage et entraînement préparatoire et sur place, de mega structures dans le paddock ainsi qu'une présence avec mini-tente sur chaque spéciale chaque jour pour recevoir leurs pilotes.

## CORNED'OR



### Rodeos chocs

Le motocross à la Une du Figaro Magazine, un week-end d'audience maximum pour l'un des titres nationaux les plus diffusés, qui l'eut cru ? On aurait pu s'en réjouir mais c'est raté. Pas de Tom Vialle ou d'Eli Tomac. L'image célèbre la « Bike Life », appuie un dossier « délinquance » massif, pointe du doigt les excès dévastateurs des rodéos urbains dans des villes « gagnées par l'insécurité ». Hasard qui n'en est pas un, cette Une déboule quatre jours avant la sortie en salle du film « Rodéo », présenté à Cannes par une réalisatrice qui a dénoncé la responsabilité de la police dans les trop nombreux drames survenus lors d'épisodes sauvages de « Bike Life ». Et certains politiques de souhaiter l'extinction du marché des « motocross » pour clore le problème. On en est là...



### Heure de gloire !

Des années à crapahuter les spéciales et les liaisons pour relayer cette discipline qu'il aime tant. Des années à tendre le micro à tous les acteurs français et internationaux. Des années dans l'ombre pour vous faire vivre l'épopée de l'enduro à travers d'innombrables générations. Il fallait un juste retour à l'envoyeur pour notre bon Jean-Marie « La Pouge » national. France 3 a mis (enfin) la lumière sur notre Aveyronnais. Il paraît que les cèpes n'ont plus aucun secret pour la chaîne nationale désormais !

## Les GROUPIES DU MOIS



Déjà la fin de saison sportive... Elles vous disent au revoir et à très bientôt les Monster Girls. Ultime apparition à l'occasion du Motocross des Nations aux États-Unis. On espère que la censure bien pensante ne rangerà pas trop vite ces expressions joyeuses au rayon « vintage » !



## Collector !

Si ce n'est pas encore le cas, il vous reste quelques jours pour participer au grand jeu concours de fin d'année sur motoverte.com. C'est l'occasion unique de remporter le casque collector de Maxime Renaux porté lors du Grand Prix de Charente-Maritime à Saint-Jean-d'Angély. Et comme une nouvelle n'arrive jamais seule, on vous offre également deux places VIP pour vivre comme jamais le Supercross de Paris et ainsi voir Tomac, Webb, Musquin, Jett et Hunter Lawrence (et d'autres) sur la piste. **Rendez-vous sur motoverte.com**



## Quel avenir pour Ken Roczen ?

12<sup>e</sup> de la saison 450 de Supercross, 4<sup>e</sup> de l'outdoor avant la finale à Pala, Ken Roczen a vécu une année correcte mais pas suffisante pour répondre aux attentes de la star allemande et de l'usine HRC Honda. Fait marquant cette saison, il a surtout vu pour la première fois, son jeune coéquipier prendre clairement l'ascendant. À 28 ans, l'Allemand ne cesse de répéter qu'il n'est pas fini et qu'il a encore faim de victoires. En fin de contrat cette saison avec Honda, on sait que les Japonais ont prévu de faire monter Jett Lawrence directement en 450 la saison prochaine. À moins d'un retournement de situation que l'on imagine mal (participation aux Nations et au SX de Paris en 450 pour l'Australien), il n'y aura donc plus de place chez les rouges l'an prochain. Les dernières rumeurs laisseraient entendre un rapprochement entre Roczen et Yamaha. Ce dernier aurait testé dans le secret le plus ultime la 450 YZ-F chez Star Racing. Alors, Roczen en bleu l'an prochain ? Faites vos jeux !



## GasGas désert

Directement inspiré de la moto de Sam Sunderland victorieuse sur le Dakar 2022, voici le modèle compé-client, la GasGas RX 450 F. Support d'accessoires de navigation en carbone, suspensions WP XPIor Pro, tés anodisés XTrig, couronne bimatière Supersprox, guidon Neken, échappement Akrapovic, freins Brembo avec disques oversize, couvercle d'embrayage Hinson, pneus Continental TKC 90, jantes Excel anodisées. Avec tout ça, vous serez paré pour affronter les déserts les plus hostiles. Par contre, va pas falloir traîner, il s'agit d'une série limitée, prix et infos chez les dealers de la marque.

## MX NEWS



d'année manager du team KTM Factory.



a dû mettre un terme à sa saison, et il se retrouve à pied suite à l'arrêt du team 114. Comme Beaton, Guillod, Paturel et bien d'autres, il est à la recherche de l'un des rares guidons disponibles en MXGP.



2024 où un des membres du trio actuel (Renaux-Seewer-Coldenhoff) devra lui céder sa place.



rival de Roger De Coster dans les belles années du 500. Contrairement à Roger qui est resté actif une fois raccroché son casque, Heikki est retourné vivre une vie paisible dans sa Finlande natale.



qui vient de passer la trentaine, a ressenti le besoin de se rapprocher de ses proches et ses potes après tant d'années passées à l'étranger. Bonne continuation Val !

**Elzinga.** Prometteur talent, Rick Elzinga avait vu sa carrière ralentie par les blessures. Revenu chez Yamaha après une brève saison en orange, Rick a coiffé le titre européen en 250 et s'est assuré du même coup un guidon dans le team officiel Yamaha en MX2 aux côtés de Geerts et Benistant.

**Association.** Ex-rivaux sur les pistes comme dans le cœur des fans belges, Stefan Everts et Joël Smets vont se retrouver côté à côté la saison prochaine. Liam ayant été promu pilote officiel KTM aux côtés de l'Italien Andrea Adamo, les deux kids évolueront sous les ordres de Joël qui a été promu en début

**Fredriksen.** Monté en MXGP en plein milieu de saison, déçu par les performances de sa 250, Hakon Fredriksen n'aura guère connu de réussite en se blessant sérieusement dès son coup d'essai en République Tchèque. Touché aux vertèbres, le solide Norvégien qui s'était fait remarquer l'an passé en Europe

►**Bleu.** Après avoir été proche de signer avec KTM pour les saisons à venir, Jago Geerts qui a toujours Steve Ramon à ses côtés restera finalement dans le giron Yamaha avec qui il a commencé sa carrière mondiale. Jago disputera une ultime saison en MX2 au sein du team Kemea avant de passer chez Wilvo en

**Mikkola.** Le retour d'un GP en Finlande, après huit ans d'absence, ne pouvait se faire sans la présence du plus prestigieux crossman finlandais. Quadruple champion du monde dans les années 70, à la fois en 500 mais aussi en 250, Heikki Mikkola, surnommé le Flying Finn, avait été le plus sérieux

## MX NEWS



► **Valk.** Le team Maddii a fait main basse sur un autre titre européen cette saison, celui des 125 où le Néerlandais Cas Valk a dominé la saison. Frère de Lynn Valk qui joue le podium chez les filles, Cas sera toujours officiel Fantic l'an prochain en 250, une catégorie

finalement mieux adaptée à son grand gabarit. La percée Fantic en MX se poursuit.



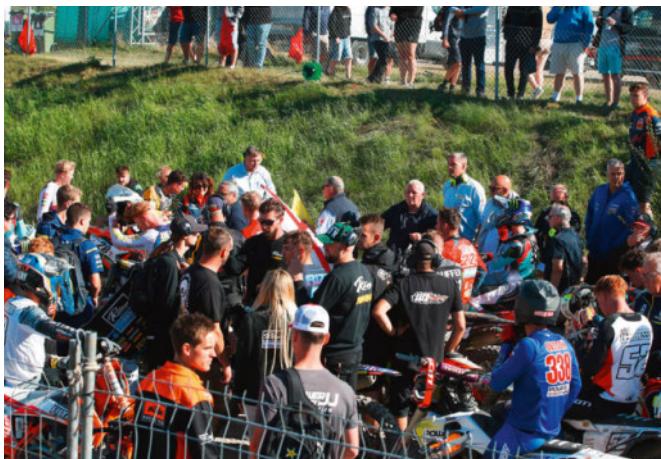
► **Van Erp.** En attendant le retour en piste de Jeffrey Herlings, le cross néerlandais se porte bien avec la percée de jeunes espoirs aux dents longues. Après Rick Elzinga et Cas Valk qui se sont adjugé les titres européens cette année, Ivano Van Erp s'est mis

en évidence en devenant champion du monde Junior ! Avant cela, ce protégé des Bleus parfois trop brouillon avait fini l'Europe 125 en beauté, s'imposant dans les deux derniers GP en Suède et Finlande.



► **Wilvo.** En Finlande, c'est un Louis Vosters radieux qui est monté sur le podium MXGP pour fêter l'inédit triplé de ses pilotes ! Patron du team Wilvo Yamaha qu'il a créé, il a réussi une sacrée performance puisque jamais encore un team n'avait mis ses trois pilotes sur

le podium. À Hyvinkaa, l'histoire retiendra que Glenn Coldenhoff s'est imposé devant Jeremy Seewer et Maxime Renaux.



### Et un savon, un !

Surprise à l'arrivée de la course qualificative MX2 en Suède quand les officiels de la FIM ont stoppé et regroupé tous les pilotes pour leur passer un sérieux savon. En cause, le non-respect des drapeaux jaunes et médicaux agités après la grosse chute de Stephen Rubini qui est longtemps resté au sol. Un pilote s'est même fracturé un doigt en heurtant le drapeau agité par l'un des commissaires protégeant l'accident !



### Retour de GP en MXGP

Présent à Saint-Jean-d'Angély aux côtés des jeunes espoirs engagés dans la finale du bLU cRU Yamaha, Gautier Paulin a trouvé le temps d'aller saluer de vieilles connaissances dans le paddock. On l'a croisé dans l'hospitality KRT où il a retrouvé Antti Pyrhonen aux côtés duquel il a passé les saisons 2017 et 2018.



### Coach Frossard

On en croise du beau monde sur un MXGP ! Aux côtés de Sébastien Bonnal, présent sur tous les GP européens pour le compte de la Fédération, on reconnaît Steven Frossard qui s'est investi auprès du team VHR et Sébastien Pourcel qui coache, lui, les pilotes Tech 32. Multiples vainqueurs de GP, Steven et Sébastien ont entamé, comme Anthony Boissière ou Thierry Van Den Bosch, une reconversion active pour partager leur riche expérience avec les plus jeunes.



### Force rouge

Comme on pouvait s'y attendre au vu de sa superbe saison, Tim Gajser n'a pas attendu la fin du Mondial pour coiffer son cinquième titre. Un peu en retrait sur les GP précédant son sacre en Finlande, Tim s'est repris magistralement à Saint-Jean-d'Angély où il est allé chercher brillamment son neuvième succès de la saison. À 26 ans, le Slovène possède d'ores et déjà un sacré palmarès, et tout laisse à croire que ce n'est pas terminé !

KENNY



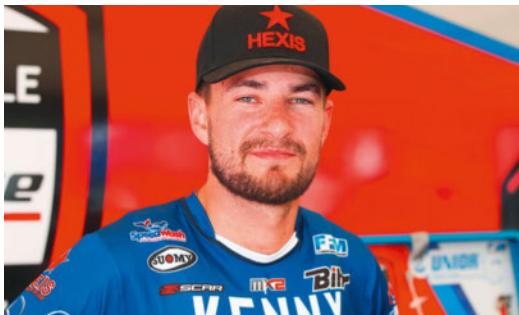
# COLLECTION 2023

U N L I M I T E D   X   A D D I C T I O N

[WWW.KENNY-RACING.COM](http://WWW.KENNY-RACING.COM)



# MV TÉTINES



## Rubini en 450

Le passage du MX2 au MXGP n'est pas simple à gérer, parlez-en à Mathys Boisramé. Dans le top 10 du Mondial MX2 pour sa dernière saison dans la catégorie, Stephen Rubini a préféré sécuriser un contrat où la priorité reste le championnat de France plutôt que partir dans l'inconnu. Il évoluera toujours au sein du team SR Honda Motoblouz avec le titre Elite en ligne de mire et une participation aux GP qui ne seront pas en concurrence de date avec l'Elite.



## Nouveaux objectifs

Changement de cap pour Livia Lancelot dont le team 114 va quitter le Mondial pour s'engager dans le World Supercross. Aux commandes du team depuis maintenant cinq saisons, Livia aspire à un calendrier moins chargé que celui du MXGP et va découvrir une nouvelle discipline début octobre à Cardiff, aux côtés notamment de Jordi Tixier qui sera l'un des quatre pilotes du team Nils Honda.



## Yo les frérots

Dans le sillage de Jago Geerts et Liam Everts, les frères Coenen confirment le renouveau du cross belge. Si Sacha n'a pas réussi la saison espérée en raison de petites blessures, son frère Lucas a lui crevé l'écran en remportant trois des quatre dernières épreuves de l'Europe 250. Encore en 125 l'an passé, les jumeaux évolueront en MX2 l'an prochain – a priori sur des KTM au sein du team Diga – avant de s'envoler pour les États-Unis en 2024. Un plan de carrière carrément fulgurant !

## LE CHIFFRE DU MOIS

**90**

À l'occasion du 90<sup>e</sup> anniversaire du Moto-club Angérien, Sébastien Poirier a remis au club, représenté par son président



actuel et ses deux prédecesseurs, un maillot collector pour marquer l'événement. Ce 21<sup>e</sup> GP organisé par le club a été un succès, autant sur le plan populaire que sportif avec un doublet français en MX2. L'an prochain, c'est Villars-sous-Écot qui accueillera la manche française du MXGP.

## Et de 16 !

Il restait une manche à disputer en octobre pour le championnat du monde X-Trial 2022. Cette dernière course ayant été annulée, le titre revient une nouvelle fois à Toni Bou vainqueur de quatre manches sur quatre, soit le 16<sup>e</sup> titre consécutif sur le Mondial

indoor pour l'Espagnol. Du jamais vu et quelque chose nous dit que ce n'est pas près de s'arrêter. À l'heure où vous lirez ces lignes, le Trial GP (Mondial outdoor) sera sur le point de se terminer avec de fortes chances pour que Bou soit encore titré, soit encore un 16<sup>e</sup> titre d'où 32 au total... Qui dit mieux ?



## Récompense

Après six ans de fidélité à KTM sur l'EMX 250 et le 125, le Team VRT de Mickaël Vrignon managé par Pela Renet a été récompensé de ses efforts en recevant officiellement le soutien de l'usine KTM pour devenir le team en charge de découvrir et faire progresser les prochains Herlings, Vialle, Prado and co... L'an prochain et jusqu'à la fin de saison 2024, il y aura donc deux pilotes en EMX 250 sous l'avent VRT KTM Factory Juniors Team.



# TORROT



Ne pas imiter cette scène. Ces images ont été réalisées lors de compétitions ou par des pilotes professionnels sur un circuit fermé.  
Portez toujours tous les éléments de protection prescrits. Pilotez de manière responsable et uniquement sur les terrains pour lesquels votre moto a été conçue.  
Respectez les autres usagers de la route, le code de la route, l'environnement, les parcours délimités et les limites sonores. Les véhicules présentés peuvent être différents de la production de série et équipés d'accessoires non autorisés sur la voie publique. Pour toutes informations sur la voie publique, appréciez-vous de votre distributeur agréé.

ONE  
DE 3 À 6 ANS

TWO  
DE 6 À 11 ANS

MOTOCROSS      TRIAL      SUPERMOTARD



Découvrez les modèles

## APPRENTISSAGE RESPONSABLE

# MV TÉTINES



## Fesh-fesh

Ce n'est pas une photo truquée mais bel et bien une portion du circuit emprunté par les pilotes à l'occasion de l'Armorikaine TT ou si vous préférez des 24 Heures de Bretagne TT. Vous avez dit poussière. Il n'y a pas qu'aux 12 Heures MV où l'on a mangé de la poussière. Qui ose dire qu'il pleut tout le temps dans le Finistère ?



## Usés

De gauche à droite, Camille Chapelière, Mathys Boisramé, Peter Germain et Cédric Soubeyras. Ils n'ont pas été piqués par la mouche tsé-tsé, il s'agit juste d'un cliché réalisé juste après l'arrivée des 24 Heures de Bretagne à Pleyber-Christ (29) histoire d'illustrer les conditions extrêmes dans lesquelles l'épreuve s'est déroulée. Au final, deuxième place scratch, usés mais heureux d'en avoir terminé.



## Super mob

Si certains doutent encore de la passion de la mécanique qui anime les aficionados du mobcross, voilà un cliché qui devrait rapidement les faire changer d'avis... Pas de doute, il y a du boulot derrière une telle réalisation.



## 10 sur 10

Dix équipages étaient engagés sur l'Armorikaine TT aux couleurs du concessionnaire Sherco Motowest à Concarneau. Non seulement l'équipe élite a remporté le scratch au bout de 24 heures de course hyper éprouvantes et poussiéreuses, mais en plus, elles ont toutes rallié l'arrivée pour venir à bout de cette course infernale. Bravo!



## Travail d'équipe

Le premier en partant de la gauche avec un chapeau, c'est Romain Pape. Le chapeau de paille, c'est Jason Clermont. À côté avec la casquette, Xavier Flick et la casquette à l'envers, David Abgrall. Ils sont entourés de l'équipe ayant participé et contribué à leur victoire sur l'Armorikaine TT. Il fallait être efficace sur la piste mais vu les conditions ultra-poussiéreuses, il fallait aussi assurer dans les stands. Alors grand bravo aux pilotes mais aussi à toute l'équipe du Team Motowest Elite.



## Têtu et solide

Le départ des 24 Heures de Bretagne tout-terrain va bientôt être donné. À côté du speaker Hubert Desblé en short, avec la chemise FFM, il s'agit de Thierry Bozec, président de l'Armorik Moto-club organisateur de l'épreuve. Le Breton est réputé tête et solide, ce n'est pas une légende. Non seulement le bougre a réussi son pari d'organiser l'épreuve malgré diverses difficultés (sécheresse, concurrence de dates avec d'autres événements), mais en plus, peu de temps après, il rejoignait le stand numéro un pour retrouver ses coéquipiers du Team BC Moto afin de participer à l'épreuve. Au final, une 25<sup>e</sup> place scratch et un podium en Super Vétéran, le tout sur un 125 Fantic (!) Vous avez dit solide ?

**BLASFEM**  
NEXT GENERATION GLOVES



LAISSE  
~~LES GENS~~ PARLER...  
**GANTS**



[www.blasfem.co](http://www.blasfem.co)

# MV TÉTINES



## Win and fun

Le Team R2R Vintage où la bande à Tonton David a encore frappé. Ça s'est passé lors du MX des Nations Classic qui s'est déroulé durant le mois d'août à Ahun dans la Creuse. L'équipe a remporté l'épreuve aux couleurs de la Jamaïque, devant la France. Du fun, du fun et toujours du fun pour l'équipe de joyeux drille du Sud-Ouest, en voilà qui savent se marrer et gagner sans se prendre la tête...



## Can-Am électrique

Électrochoc à tous les étages. Zero Motorcycles présente actuellement un trail à motorisation électrique. Dans le même temps, la marque US Can-Am, pionnier dans l'histoire de la moto TT mais depuis pas mal d'années reconvertis dans le quad et SSV, a dévoilé deux motos, la Pulse et l'Origin, 100 % non thermiques. L'Origin a nos faveurs mais on attendra avant de juger la pertinence de cet investissement...



## Strike on Roger, suite...

On vous avait montré dans le précédent MV l'image d'un Roger De Coster à terre, percuté par la moto de Lars Van Berkell après un départ à Washougal. Plus de peur que de mal à l'arrivée et pour estomper le « strike », le pilote néerlandais a offert à la légende Roger une belle bouteille de pinard, se confondant dans le même temps en excuses. Entre Bataves, on se respecte, non de diou !



## Bruni au sommet

Les championnats du monde VTT aux Gets resteront un événement majuscule dans l'histoire du sport. Des dizaines de milliers de spectateurs, une ambiance de feu pendant quatre jours et pour nous, fans de moto, un coup de cœur spécial pour Loïc Bruni, fils de l'ex-enduriste Jean-Pierre, qui a remporté un 5<sup>e</sup> titre mondial devant les deux autres Frenchies Amaury Piron et Loris Vergier. L'engagement sur une DH vaut un SX, croyez-nous. Coup de cœur aussi pour Kimi Viardot, fils d'un autre ex-redoutable enduriste, 9<sup>e</sup> chez les Juniors et qui sait, futur champion du monde ?



## World champ

Une sacrée brochette de champions du monde français a répondu à l'appel du 90<sup>e</sup> anniversaire de St-Jean-d'Angély pour une séance de signatures d'autographes bien sympa. Vimond, Renet, Demaria, Renaux, Vialle, Febvre, Tixier et Lancelot, que du beau monde. Y avait même JMB pour encadrer la fine équipe. Jean-Marie Boissonnot le Prez' bien sûr !

## SPÉCIAL ISDE



► **Amendonné.** Faut pas le taquiner l'Alligator. Un poil vexé par ses trois minutes de pénalité reçues à cause d'un pointage en avance (!) qui lui a fait perdre la tête du scratch Club à lui et ses équipiers, Antoine Méo a mis un point d'honneur à remporter sa manche de cross. Sans bras, mais l'orgueil intact. Éternel Tonio.



► **Attaque yankee.** Les Ricains n'ont pas brillé au Puy-en-Velay, un poil dépassés par la complexité des spéciales et la longueur des liaisons. Mais ils ont mis du cœur à l'ouvrage, poignée en coin, même ici dans l'ultra dangereuse spéciale en ligne du Mont Lozère. Chauds !



► **Bon Breton.** On a beaucoup salué la performance de Zach Pichon (à juste titre) et celle d'Hugo Blanjour en fin de semaine. Mais faut pas oublier Léo Le Quéré, 10<sup>e</sup> du scratch et une belle attaque constante, avec toujours autant de discrétion une fois la moto au parc. Un équipier sur qui compter.



► **Casqué.** Touche d'humour pour le gars Pichon, en manque de casquette à l'heure des dédicaces sous le stand France. Les mécanos avaient la parade. Zach, chef de chantier ?

► **Chaos.** Le départ de l'ultime manche du motocross final a failli virer vinaigre pour certains. Seul Josep Garcia s'en tire bien alors que Verona a failli manger la poussière et que quelques pilotes ont foncé dans la meute de photographes en pleine trajectoire de freinage. Au moins, j'étais bien placé...



**LE TOUT-TERRAIN**  
**LE PLAISIR DU FRISSON**  
**LE PARTAGE DE LA PASSION**



**AUMIOT**  
LOISIRS

**GASGAS** **Husqvarna** **STARK**

04 74 65 19 79  
349 Route d'Anse, Limas  
aumiot-motos.com - [Facebook](#)

**DESTOCKAGE SUR LA GAMME ENDURO 2022**  
Aide à la reprise,  
avantages clients ...



**DESTOCKAGE**  
HUSQVARNA 125 TC 2022  
AVEC 850€ DE MOINS  
SOIT 7999€ LA MOTO



**GASGAS 125 MC 2023**  
DISPO EN MAGASIN,  
7885€ TARIF LICENCIÉ

[Facebook](#) [Instagram](#) [www.elitemoto15.com](http://www.elitemoto15.com) - 04 71 48 09 11

# MV TÉTINES



## ET4, super terrestre

Après son troisième titre Supercross, Eli Tomac a fait très fort en s'offrant sa quatrième couronne en outdoor 450. Il est aujourd'hui le meilleur performer US derrière le grand Carmichael et ses sept couronnes

consécutives dans la catégorie reine. C'est aussi la première fois depuis 2015 et Ryan Dungey qu'un pilote signe le doublé SX/MX. Pour couronner cette saison incroyable, il ne lui manque qu'une victoire aux Nations. Présent avec l'équipe US en 2013, 2014 et 2018, ET n'a jamais remporté la course. En 2023, il repartira pour une saison de SX only avant de mettre un terme à son immense carrière. À 29 ans, l'Américain est au sommet de son art et compte aujourd'hui huit titres US, deux en 250 (SX West 2012, MX 2013) et six en 450 (SX 2020/2022, MX 2017/2018/2019/2022). Il sera présent au SX de Paris les 12 et 13 novembre prochains.



## Le MXDN à la TV

Après avoir diffusé l'intégralité de la saison de SX US, toutes les courses de l'outdoor en live ainsi que les épreuves du Mondial MX2/MXGP, Automoto La Chaîne ne compte pas s'arrêter

là. Rendez-vous en direct le 25 septembre prochain à partir de 19 heures pour vivre les trois manches du MX des Nations de Red Bud. Les commentaires seront assurés par le trio Maxime Martin, Jean-Christophe Vaschetto et Nicolas Aubin. Comme c'est le cas depuis plusieurs années, la chaîne mettra aussi en place un gros dispositif pour vous permettre de suivre le SX de Paris si vous n'avez pas la chance de faire le déplacement dans la capitale pour assister à l'événement.



## Rookies

De nombreux rookies ont débuté cette saison sur le front de l'outdoor US 250. C'est notamment le cas de Levi Kitchen, déjà aperçu l'an dernier sur quelques épreuves pour se roder. Onzième du classement final en manquant cinq courses sur blessures, vainqueur d'une

manche à Thunder Valley, c'est lui qui a fait la meilleure impression au guidon de son YZ-F Star Racing. Ses teammates Nick Romano et Matt Leblanc terminent 16<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup>. Annoncé comme un futur cador, le pilote Kawasaki PC Ryder Di Francesco a disputé cinq courses en s'offrant deux top huit de manches comme meilleur résultat. Notez aussi les premiers tours de roues du jeune Espagnol Guillem Farres, sixième d'une manche à Budds Creek avec une YZ-F Star Racing.



## Butron seul au monde

Ex-animateur du Mondial MX2 où il s'était fait une réputation tellement il était difficile de le doubler, Jose Butron s'est recentré sur le championnat d'Europe Open après avoir perdu son guidon en MXGP. Vainqueur d'une finale réunissant vingt-deux pilotes derrière la grille dont douze Turcs, trois Bulgares et un Roumain, l'Espagnol a coiffé dans l'indifférence générale le titre européen devant le Slovaque Thomas Kohut et l'Autrichien Michael Sandner.



## El Hombre au rendez-vous

Vice-champion SX pour ses débuts chez Kawasaki Monster, Jason Anderson est resté dans une dynamique très positive. Vainqueur de ses deux premières épreuves d'outdoor, sur le podium final du championnat derrière Tomac et Sexton, El Hombre n'avait jamais signé une saison aussi solide. En 2023, il repartira avec sa 450 KX-F d'usine et retrouvera son teammate Adam Cianciarulo, absent toute la saison à la suite d'une énième blessure.



## Flex

Cédric Choffat, le boss de ACD Racing Parts, était impatient de nous présenter son dernier-né, un nouveau guidon au design pour le moins original. Dépôt de brevet enregistré, il a enfin pu dévoiler la chose réalisée dans un alu haut de gamme

très costaud. Un guidon solide ayant la particularité d'être également flexible grâce à des inserts nylon entre la pièce centrale et les tubes extérieurs. Ces tubes peuvent se changer facilement en cas de besoin, ce qui ne devrait pas être fréquent vu la solidité annoncée. Ils peuvent aussi être démontés si besoin pour le transport. Bref, un tout nouveau produit qui devrait débarquer sur le marché d'ici à la fin de l'année. On vous tient au jus.



## VDV s'éclate

Ça, c'est du sourire. Vice-championne du monde à pas moins de cinq reprises, Nancy Van de Ven a enfin décroché le Graal dans un Mondial féminin réduit à cinq malheureuses épreuves. La Néerlandaise s'est imposée au terme de la finale turque devant sa compatriote Lynn Valk et Larissa Papenmeier, toutes profitant de la blessure en début de saison de Courtney Duncan qui s'est imposée lors des deux derniers GP. À noter qu'aucune Française n'a participé au Mondial, Amandine Verstappen dominatrice de notre championnat national se classant sixième



## Transferts enduro

L'EnduroGP se termine mi-octobre avec la finale en Allemagne qui se dispute à Zschopau. Mais déjà les bruits de couloirs font état de quelques changements durant l'hiver. L'Australien Daniel Milner (photo) quitte (déjà) Fantic pour aller chez TM Factory. D'où s'en va son compatriote Wil Ruprecht pour intégrer la famille Sherco. Un team Sherco qui poursuit avec Zach Pichon qui monte en senior et le Néo-Zélandais Hamish McDonald (sans savoir encore qui roulera dans quelle catégorie). Watson pourrait bien rejoindre Josep Garcia chez KTM (sans certitudes), alors que Verona reste GasGas mais changerait bien de catégorie. Mikael Persson (en tête du E3 avant la finale) ne sait toujours pas s'il poursuit avec HVA l'an prochain. Mais Loïc Larrieu est certain de ne pas continuer avec Fantic (et cherche un guidon). Même possible impasse pour Théo Espinasse, pas certain de continuer chez Beta-OxMoto. OxMoto qui devrait se concentrer sur la catégorie Junior avec toujours Luc Fargier et certainement un autre Français. Enfin, Steve Holcombe et Brad Freeman restent chez Beta.

## SPÉCIAL ISDE



► **Déception.** Dure semaine pour les Australiens qui terminent 21<sup>e</sup> et avant-dernier du classement Trophée Mondial après avoir perdu respectivement Todd Waters et Josh Green, blessés. Pas la meilleure année, heureusement que Junior et Féminines grimpent sur le podium.

► **Dur, dur.** Pas simples les liaisons de ces ISDE. Belles, mais pas simples après trois, quatre ou cinq jours. Filles et Club ont parfois dû pousser, s'entraider et puiser dans leurs réserves. De l'enduro auvergnat, du vrai.

► **Juniors.** Les Italiens ont donc conservé le Trophée Junior déjà remporté l'an dernier à domicile. Lesiardo, Spanu et Rinaldi prennent le meilleur sur les Finlandais et les Australiens. Heureusement pour eux, les Français n'ont pu défendre leurs chances.

► **La team au taquet.** Y avait apéro-pizza tous les soirs chez l'Enduro Dream Team managée par Fred Bérerd. « Michou » Méo a bien dû faire 500 pizzas dans la semaine avant un final avec cochon grillé et lentilles (du Puy). Pela, J'Au, Nambot', Planet Hollywood et Tonio ont même fait péter l'applaudimètre lors de l'ultime apéro. Quelle semaine qui se conclut par une 3<sup>e</sup> place en catégorie Club dont on reparlera dans Enduro by Moto Verte...

► **On lui dit merci.** C'est Jean-Claude Charbonnier, ex-président du MC Le Puy, qui a lancé cette idée d'ISDE en Auvergne. Malgré des ennuis de santé, il a réussi à motiver toute une région à se rallier à son idée. Et son rêve ultime est devenu réalité. Bravo Monsieur.

► **Succès.** Aux milliers de spectateurs venus toute la semaine en spéciales s'est ajouté un paquet de fans du team France le samedi matin. Longue, très longue queue pour obtenir la signature des Bleus.

► **Trop beau.** Impossible de résumer la qualité de l'épreuve et la beauté des tracés en une seule image. Mais jeudi matin à Saint-Haon, il y avait tout: la lumière, le paysage et quelques courbes qui donnaient envie de danser dessus. Braaaap !



# Starter Motos 71

## AVANTAGE DE 800€ SUR LES KTM ET GAS GAS 2022

GAMME  
2023  
DISPONIBLE



**KTM**

**Dafy MOTO** **GASGAS**

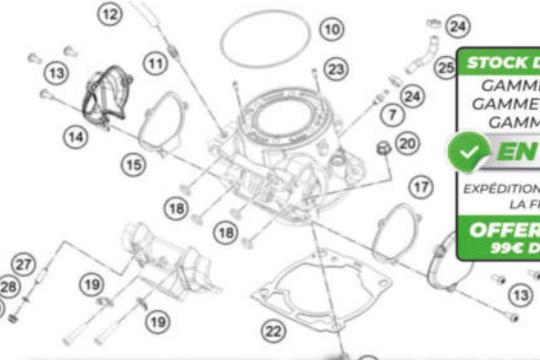
**www.startermotos.fr**  
618, rue des Combés  
71 000 Varennes Les Macon  
Tél : 03 85 29 18 62

 Starter Motos 71  Starter\_Motos\_71

# OX MOTO

[www.oxmoto.fr](http://www.oxmoto.fr)

SPÉCIALISTE PIÈCES ET ACCESSOIRES  
**MOTOCROSS ET ENDURO**



**STOCK DE PIÈCES**

GAMME CROSS  
GAMME ENDURO  
GAMME 50CC

**EN STOCK**

EXPÉDITION DANS TOUTE LA FRANCE

**OFFRE DÈS 99€ D'ACHAT**

**DISTRIBUTEUR PIÈCES D'ORIGINE**



**GASGAS**



**Beta  
motorcycles**

**WWW.OXMOTO.FR**

85000 - LA ROCHE SUR YON | TEL : 02 51 06 62 90

**KENNY** **100%** **SHOT** **Troy Lee Designs** **FOX**

# MV TÉTINES



## Les guerriers

« Autant le week-end dernier la course s'est bien passée, ce week-end ce n'était pas la même. De la bagarre pendant 24 heures et avec la mob faut attaquer tout le temps. On

finissait les relais HS et un des Espagnols n'était pas très rapide, du coup, on a fait une grosse partie à trois. » En compagnie de son pote Romain Pape (avec le champ'), David Abgrall (avec le chapeau) vient de s'envoyer deux épreuves de 24H TT à la suite et signé deux victoires. L'Armorikaine TT dans le Finistère, suivie une semaine plus tard du côté de Barcelone des 24H 50 cm<sup>3</sup>. Le team manager préparateur de la mob Max Menardeau est encore sous le choc, « ce sont des gladiateurs, des guerriers!!! »



## Et de 2 pour Fajardo !

Deuxième titre consécutif de champion de France Trial Elite pour l'Espagnol Jeroni Fajardo. On espérait que Benoît Bincaz vienne le taquiner sur les deux dernières manches de la finale à Auron, mais l'officiel Sherco n'a pas tremblé et remporte ces deux dernières courses devant le Français. Le métier a parlé.

## ISDE NEWS



► **Défilé.** Superbe défilé des équipes au Puy-en-Velay samedi soir avant la course. Une procession sympa dans les rues de la vieille ville longuement applaudie par les spectateurs et autres touristes en goguette.

► **ISDE en chiffres.** 32 nations représentées, 560 concurrents, près de 1400 kilomètres parcourus, 13 spéciales différentes tracées sur les 3 parcours différents, 22 teams en Trophée, 16 en Junior, 9 en féminines et 130 en Club, 1,7 million d'euros de budget global.

► **Nippon.** Une seule petite équipe japonaise représentée mais qui a récolté de longs applaudissements lors de la présentation avec ses deux assistantes en tenue traditionnelle. Fallait le dire.

► **Pas content.** Multiple champion de GNCC outre-Atlantique, Kailub Russel termine seulement 15<sup>e</sup> scratch et son équipe à la 5<sup>e</sup> place du Trophée derrière la France. Pas franchement jouasse l'officiel KTM en fin de semaine, un peu en délicatesse avec des spéciales bien plus sélectives que sur d'autres ISDE où son pilotage en force faisait parfois mouche.

► **À domicile.** Le team Auvergne-Rhône-Alpes s'impose au classement Club France et termine 5<sup>e</sup> des Clubs internationaux. Moment de fierté pour les frères Clauzier et Enzo Marchal.



## MINIVIEW

### SÉBASTIEN POIRIER PRÉSIDENT DE LA FFM



ISDE, Tom Vialle, les Nations, l'actualité est chargée pour le président de la FFM Sébastien Poirier.

► **Président, quel bilan faites-vous de ces ISDE en France ?**

« La première des réussites est d'être parvenu à organiser une magnifique épreuve. Lorsque l'on a reçu la candidature en 2021, c'était un pari fou en plein Covid, sans projection possible sur 2022. Nous avons fait en sorte d'obtenir la subvention de l'État, montrant l'intérêt d'accueillir les ISDE. Je salue le travail exceptionnel des clubs organisateurs. Ils nous ont offert un spectacle magnifique en termes de spéciales et de liaisons. Il y a un travail administratif considérable. Les clubs ont fait appel à un géologue pour les aider sur les dossiers déposés auprès des deux régions. Il faut aussi saluer les positions de la région, des départements et des collectivités territoriales qui, à travers cette manifestation, ont rappelé tout le soutien qu'ils apportaient à notre sport et à l'enduro. On voit parfois des élus tomber dans la facilité de l'interdiction. Là, nous avions des élus locaux qui ont pris la mesure de l'intérêt pour présenter un sport comme l'enduro. »

« JE SOUHAITE À TOM, LE MEILLEUR POUR L'AVENIR ! »

► **Tom Vialle a remporté un deuxième titre de champion du monde. Il vous a surpris ?**

« On connaîtait le talent de Tom, il a fait preuve d'une force mentale hors normes et il est allé chercher ce titre. La dernière course était dingue et je suis très heureux pour Tom. Il le mérite grandement, c'est un champion d'exception et il a toujours une ligne claire dans son projet sportif. Il n'a jamais démissionné et il m'impressionne encore une fois par sa maturité et sa force mentale. »

► **On peut regretter de ne pas voir Tom, le champion du monde en titre, dans l'équipe de France des Nations, non ?**

« Ce n'est pas un regret. Nous avons la chance en France de pouvoir sélectionner deux belles équipes. C'est toujours difficile de faire des choix. Il y a un travail d'échange et de transparence avec nos pilotes pour comprendre leurs contraintes. Le fait que la saison s'arrête début septembre et que les Nations soient à la fin du mois constitue un élément qui a fait que Tom était moins enclin à participer aux Nations. Il n'y a pas de sujet vis-à-vis de son absence. Elle est assumée par la fédération et travaillée avec le projet de Tom. Je ne lui ferai jamais le grief d'avoir refusé la sélection. Sa venue aurait compliquée les choses qu'il doit mettre au point pour la saison suivante. »

► **Tom a évoqué sur motoverte.com devoir soigner son pied blessé l'hiver dernier notamment ?**

« Exactement, il faut qu'il se remette en état et se prépare physiquement. Il avait ce calendrier et encore une fois, il n'y a pas de sujet. Je ne retiens que le positif avec ce troisième titre en trois ans sur le championnat du monde MX2. Je lui souhaite le meilleur pour l'avenir. »

► **Quelles sont les prochaines missions de la FFM ?**

« Il y en a beaucoup mais la priorité est de développer l'accessibilité à notre sport notamment à travers les écoles labellisées. Je veux que les petits puissent apprendre la moto, d'où une journée découverte de la discipline. Il faut profiter de la performance de nos pilotes français pour que les parents qui sont en dehors de notre milieu se dirigent vers nos écoles. Il faut pouvoir essayer la moto comme on essaie l'aviron, l'équitation ou le tennis. Ensuite, nous souhaitons que tous les motards du quotidien se sentent proches de la fédération et du sport moto. C'est un travail en termes d'accessibilité vers les sites de pratique. La FFM, c'est le haut niveau, mais c'est aussi débuter la compétition à 40 ans. Enfin, la fédération existe grâce à ses champions. Il faut être attentif à ne pas prendre de retard lorsque l'on est leader comme en MX. Il faut travailler pour nos futurs champions. »



## KIT COMPLET POUR REMPLACER VOTRE PISTON

Le nouveau kit Athena a été conçu pour vous fournir **tous les composants nécessaires au remplacement du piston**.

Il comprend un **piston forgé haute performance** et **tous les joints indispensables à son remplacement**. Le kit a été **entièrement développé par Athena** et il vous permet d'obtenir **fiabilité et puissance maximales** de votre moto.



**100%**  
**ATHENA**

Totalement  
conçu et testé  
par Athéna



**PRODUITS  
DE PREMIÈRE  
QUALITÉ**

Pour une meilleure  
fiabilité et confort



**REPARATION  
FACILE**

Tous les composants  
ont été soigneusement  
sélectionnés par  
Athéna



## WSX VS AMA ET SUPERCROSS US, QUI VA S'IMPOSER ?

**Ça ne fait plus de doute, la guerre est déclarée entre le nouveau Mondial de SX et les championnats US. Validés par la FIM, soutenus par un puissant fonds d'investissement, les Australiens de SX Global doivent faire face à la réponse US...**

### SERGE GUIDETTY



**Propriétaire du team GSM Dafy Michelin Yamaha**

« Tout d'abord, je voudrais dire que je suis très excité de faire partie de l'aventure WSX avec mon team. C'est une belle opportunité pour nous de grandir et de passer un cap. Avec les Australiens pour l'instant, tout est carré. Nous avons un planning précis à respecter en termes de communication par exemple. Le côté logistique est en train de se mettre en place pour l'envoi des motos, la construction des box aux couleurs des équipes qui seront installés dans les pits. Au niveau financier, le premier règlement a bien été effectué comme prévu. Tout est très professionnel, c'est indéniable. Aujourd'hui, on entend pas mal de rumeurs concernant l'organisation ou non de la troisième épreuve en Indonésie. De notre côté, nous n'avons reçu pour le moment aucune communication officielle parlant d'annulation. Ce nouveau championnat du monde de SX dérange, il fait bouger les choses. Il y a de l'argent pour les teams, pour les pilotes. Dans le même temps, on voit des grilles à vingt pilotes en Mondial MX2/MXGP comme en France par exemple. Les Australiens doivent faire face à différentes problématiques qu'ils n'attendaient pas forcément. Aux USA, il y a cette alliance SX/MX pour les contrer et bloquer les pilotes. Les usines ne veulent pas s'investir dans le projet car les budgets sont déjà alloués pour le Mondial de cross et les championnats américains. Pour le moment, c'est comme ça, mais comment la situation va-t-elle évoluer ? SX Global est attendu au tournant, ils ont de l'expérience, des idées, des fonds, ils vont tout faire pour démontrer dès cette année leur savoir-faire. Même si l'attitude américaine complique les choses, je reste optimiste pour le développement du WSX. Il y a de la compétence. »

### ÉRIC PERONNARD



**Promoteur international**

« Je connais bien les personnes à la base du projet WSX. Ils m'avaient approché il y a une dizaine d'années pour les aider à mettre en place l'OZ Open de Sidney. Je me suis déplacé en Australie, j'ai travaillé avec Adam Bailey qui est aujourd'hui l'un des hommes forts de ce Mondial. L'équipe est compétente. Quand les droits du SX mondial se sont libérés, je me doutais qu'ils se mettraient dessus. Au moment de finaliser leur contrat, ils ont même souhaité m'embaucher. Très vite, je me suis posé des questions. Pour moi, il y a trop d'instabilité. Se mettre en concurrence avec le National US, vouloir se déplacer dans le monde entier, ce n'est pas simple à gérer. Il y a 35 ans je m'étais retrouvé dans l'histoire du premier Mondial de SX. Je représentais l'épreuve de Genève. Je sais à quel point c'est compliqué de gagner de l'argent avec ce type de courses. Aujourd'hui, il faudrait que le MXGP et le SX US s'arrêtent pour que le WSX soit viable. Tout l'argent est déjà distribué par Monster Energy et Red Bull. Ce nouveau championnat ne les intéresse pas pour le moment. Le positif, c'est que les pilotes et les teams engagés vont gagner de l'argent. Côté US, on a vite réagi pour contrer cela avec la création du Supercross. Une sorte de play-off de trois épreuves organisées en fin de saison. Pour moi, il aurait été préférable d'étaler un peu plus le SX et l'outdoor sur la longueur, plutôt que d'ajouter des courses. Avec ce rapprochement entre les SX et le MX US, un gros contrat TV a été signé pour que toutes les courses soient diffusées sur NBC. Ce deal rapporte beaucoup de dollars. À partir du moment où les meilleurs restent aux US, on ne peut pas comparer ces championnats. »

### XAVIER AUDOUARD



**Directeur sportif du Supercross de Paris**

« Le WSX a perdu avant même le premier coup de gong ! Les Australiens se sont fait ouvrir une énorme ligne de crédit en pétrodollars, formidable. De là ils ont fait un plan de dépenses XXL pour attirer des teams et des pilotes d'usine mais n'ont pu attirer que des structures privées, avec les pilotes attenants. Résultat : leur série coûte un pognon de dingue pour un plateau loin de leurs espérances ! L'année 1 du WSX, sur deux épreuves seulement a priori (et non six ou sept comme annoncé initialement), est un constat d'échec cuisant. Les promoteurs se sont focalisés sur les participants, en vain. Le dos au mur, ils ont même fini par payer des primes de départ à Roczen et Tomac, ce qui enlève toute crédibilité à leur démarche dans le cadre d'un championnat officiel. Ils n'ont trouvé à ce jour ni organisateurs, ni sponsors, ni deal TV, ce qui aurait dû pourtant être leur objectif premier. Pire, ils ont ressoudé les promoteurs américains SX et MX, à la grande joie de tous les constructeurs et teams officiels sur place ! Du coup, ils ont zéro chance d'attirer autre chose que des préretraités US dans le futur et s'il y a une année 2 du WSX, elle ne sera au mieux qu'un remake de l'année 1. En soi leur plateau est respectable mais tellement loin de leurs promesses et communiqués ronflants ! La FIM leur a vendu du rêve et le mélange d'arrogance et de méthode Coué qui semble gouverner au WSX a fait le reste. Pour moi, les pilotes et teams impliqués cette année doivent prendre l'argent tant qu'il est là ! Car tôt ou tard, les investisseurs abou-dhabiens vont se demander quelles sont les perspectives de développement et comme elles sont à mon avis inexistantes, la logique voudrait qu'ils coupent le robinet. »

### L'avis *moto* verté

Sur le papier, le projet WSX semble attrayant avec beaucoup d'argent, un label championnat du monde, de grands stades... La réalité est différente puisque deux courses seulement devraient composer le calendrier 2022. Et il semble utopique d'en retrouver une dizaine en 2023. Les teams US et leurs stars ne seront pas au départ, hormis Tomac pour un « one shot » à Cardiff et Roczen dont la situation contractuelle pour 2023 est floue. Pour contrer cela, les promoteurs du SX et de l'outdoor US se sont rapprochés pour créer une sorte de « super league » qui verra le jour l'an prochain. Elle sera la priorité des teams US. La guerre est ouverte. L'arrivée de ce nouveau Mondial de SX a fait bouger les lignes, mais face à un mastodonte comme le SX/MX US uniifié, on voit mal le WSX s'imposer.

# 50FACTORY.com

PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS MOTO TOUT-TERRAIN

A collage of motorcycle parts and equipment from various brands, including:  
- Top left: Chain and sprockets.  
- Top center: Orange plastic part.  
- Top right: Blue and black goggles with 'AHDES' logo.  
- Top far right: Black plastic fender.  
- Middle left: DID chain, AHDES helmet with green visor, and multi-colored footpegs.  
- Middle center: Green Twin Air air filter.  
- Middle right: Black Fox racing helmet.  
- Bottom left: AHDES rider on a red Honda CRF motorcycle.  
- Bottom center: Rear wheel tire.  
- Bottom right: Red Polisport fender and black Polisport fender.  
The background features a blurred image of a red Honda CRF motorcycle in motion.

**50 FACTORY DEBARQUE DANS LE MONDE DU TOUT-TERRAIN !**  
CARÉNAGE • ÉLECTRICITÉ • MOTEUR • PARTIE CYCLE • ÉQUIPEMENT & ATELIER

LIVRAISON EN 24H

[WWW.50FACTORY.COM](http://WWW.50FACTORY.COM)

ESSAI

# KAWASAKI KX 2023

PAR MATHIAS BRUNNER - PHOTOS MB



# UNE 250 KX BOOSTÉE ?

Après le groupe autrichien et ses KTM, Husqvarna et GasGas, c'est au tour de Kawasaki de dégainer ses modèles 2023. À peine sorties de caisse, nous avons pris la mesure des 250 KX et 450 KX sur la belle piste de Crisolles en région parisienne. On peaufine le moteur sur la 250 et la 450 reste une valeur sûre. En selle !





**P**rofondément remaniée pour le millésime 2021, la 250 KX a naturellement connu une pause l'an dernier d'autant plus que la crise sanitaire n'a pas aidé les constructeurs à bouleverser les codes. Pour 2023, les Japonais se sont concentrés à nouveau sur la petite sœur de la 450, cette dernière restant strictement identique aux deux dernières années. Si en l'apparence, rien ne semble avoir évolué en faisant le tour de la 250 hormis sa déco, c'est essentiellement vers l'intérieur du moteur qu'il faut se pencher. Désormais équipé d'un embrayage hydraulique et d'un démarreur, son moteur avait clairement franchi un cap en 2021, bousculant même les références autrichiennes dans notre comparatif annuel. Les ingénieurs ont souhaité lui apporter plus de force à bas et mi-régimes grâce également aux développements des teams usines Pro Circuit aux US et F&H en Europe. C'est donc en interne que des évolutions sont apportées pour procurer davantage de couple et de force à l'ouverture des gaz. Pour se faire, Kawasaki s'est concentré sur un conduit d'admission dans la boîte à air désormais plus direct. Auparavant au-dessus, le deuxième injecteur est placé en dessous du conduit. Avec ces modifications, on retrouve ensuite un conduit de culasse réduit et une forme



Fine et agile, on prend immédiatement ses marques sur la nouvelle 250 KX. De quoi se faire plaisir avec un léger apport de force en bas désormais.

du siamois à l'admission modifié afin d'améliorer la vitesse des gaz dans la chambre de combustion. Pour encore augmenter cette vitesse des gaz, Kawasaki a réduit les deux soupapes d'admission, adaptant en conséquence le piston. Avec toutes ces modifications, l'échappement, ou plus précisément le collecteur, se voit aussi modifié. Il est désormais plus long sur l'avant. Avec une petite cartographie qui évolue également pour adapter le comportement moteur à ces évolutions pour avoir plus de force en bas tout en gagnant un peu en allonge. C'est ce que nous allons vérifier dans quelques instants sur une piste de Crisolles hersée qui sera un excellent juge de paix pour apprécier ce moteur.

## 250 KX

### 250 KX MOTEUR

- ▶ Conduit d'admission boîte à air redessiné
- ▶ Deuxième injecteur positionné sous le conduit
- ▶ Faisceau électrique modifié en conséquence
- ▶ Réduction du conduit de la culasse
- ▶ Siamois (culasse) redessiné
- ▶ Diamètre des soupapes d'admission réduit
- ▶ Piston modifié pour les nouvelles soupapes
- ▶ Collecteur échappement plus long
- ▶ Rotor d'allumage plus lourd
- ▶ Cartographie moteur
- ▶ Arbre primaire et pignons du second rapport modifiés
- ▶ Carter moteur modifiés pour le nouvel arbre primaire de la boîte de vitesses
- ▶ Tige (plus légère en aluminium) de poussée d'embrayage

### PARTIE-CYCLE

- ▶ Déco
- ▶ Repose-pieds plus larges et en aluminium
- ▶ Pneus Dunlop MX33 (110 à l'arrière désormais)
- ▶ Settings suspension revus

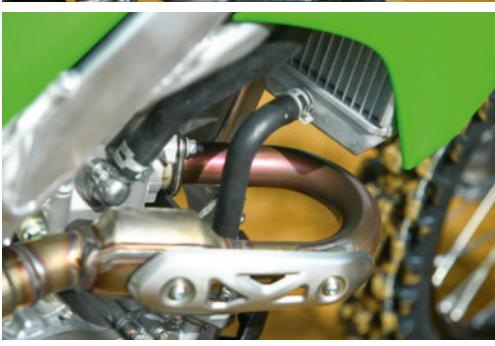
### 450 KX

- ▶ Déco

Rien à signaler en prenant ses marques à son guidon. On reste sur les mêmes impressions que les précédentes éditions avec une position neutre, des leviers très fins tout comme les poignées, un embrayage hydraulique confortable, un démarreur électrique qui remplit parfaitement son rôle. Le deuxième bouton sert quant à lui au traction control pour le départ. En retrait par rapport à la concurrence à ce niveau-là, Kawasaki ne propose toujours pas de commutateur pour changer les courbes moteur au guidon. Il faut intervertir le plug au niveau de la colonne de direction. Kawasaki a également travaillé sur le setting de la fourche Kayaba (contre Showa sur la 450) afin de lui offrir plus de confort sur les premiers centimètres et les premiers chocs. Attendons que la piste se défoncera un peu avant de porter un jugement sur cette modification. On a en revanche largement de quoi faire pour apprécier les évolutions du moteur dans les lignes droites et les montées lancées par de petits virages. Le bloc japonais a toujours autant de chevaux à revendre sous la poignée et



son allonge est démoniaque. On peut rester sur le troisième rapport en montée et avant l'appel du saut sans ressentir de perte de puissance. Ça pousse fort et ça pousse longtemps surtout. Là-dessus, la 250 KX est impressionnante et l'on apprécie également la sonorité discrète de l'échappement. Voyons maintenant ce qui nous intéresse le plus, les fameux bas régimes. Une épingle en descente, une montée qui suit, l'exercice est parfait pour tester la relance sans embrayage avec peu de vitesse. Sur le deuxième rapport, la cavalerie repart sans broncher. Ce n'est pas l'explosion comme peut l'être la Yamaha par exemple, mais c'est solide avec une puissance qui passe au sol et surtout, qui est contrôlable notamment dans les portions glissantes. Essayons désormais sur le troisième rapport afin de juger au maximum le coffre. À ce niveau-là, il y a eu mieux, on le sent,



**Le moteur a reçu pas mal d'évolutions en interne pour gagner en coffre et en force à bas régimes. La seule modification facilement visible concerne le coude d'échappement plus grand désormais.**

**La 250 KX est la machine la plus fine de la catégorie avec cet avant compact. Si le double injecteur était auparavant placé au-dessus, il est désormais fixé en dessous du manchon du filtre à air.**

---

**« ON CONSTATE UNE AMÉLIORATION LÉGÈRE MAIS UNE AMÉLIORATION QUAND MÊME ! »**

---



**La 450 KX version 2023 reste exactement la même hormis la déco. On retrouve une machine facile, accessible et très efficace sur les terrains délicats.**

mais ça reste encore un poil faible face notamment aux KT/HVA/Gas. Il faut prendre l'embrayage pour lancer la machine et arriver aux mi-régimes qui, eux, sont diaboliques comme l'allonge. Alors oui, on constate du mieux notamment sur le second rapport dans les sorties de virages serrés, mais on s'attendait malgré tout à un peu plus... La 250 KX s'assoit légèrement moins également lorsqu'on passe la troisième en pleine charge. Une amélioration pas franche, mais une amélioration tout de même qui a le mérite de ne pas desservir les hauts régimes et surtout, sa facilité d'utilisation. Tout est une histoire de compromis. C'est dans les portions hersées lourdes que l'on aimerait en avoir un peu plus en bas, c'est vrai ! Après quelques sessions, les trous ont permis de voir que la fourche réagit plutôt bien et le petit point dur en début de course s'est atténué. C'est

plutôt encourageant lorsque l'on sait que les suspensions étaient neuves durant notre essai. La maniabilité enfin est au rendez-vous et bien au-delà des attentes avec cette finesse entre les jambes. Des ajustements qui se paient avec 500 euros de plus sur la facture...

#### 450 KX

Avec une moto inchangée entre cette année et l'an dernier, on reste sur une 450 KX que l'on connaît bien avec uniquement une déco version 2023.

### Fiches techniques

#### KAWASAKI 250 KX

**8849 €\***

##### MOTEUR

**Type:** monocylindre 4T  
à refroidissement liquide, double ACT,  
4 soupapes

**Alésage x course:** 78 x 52,2 mm

**Cylindrée:** 249,4 cm<sup>3</sup>

**Alimentation:** injection électronique  
Keihin Ø 44 mm

**Démarrage:** électrique

**Boîte:** 5 rapports

##### PARTIE-CYCLE

**Cadre:** pérимétrique en aluminium,  
boucle arrière démontable en aluminium

**Fourche:** Kayaba inversée Ø 48 mm,  
déb. 314 mm, double réglage

**Amortisseur:** Kayaba, déb. 316 mm,  
quadruple réglage

**Disques AV/AR:** Ø 270/240 mm

**Démultiplication:** 13 x 50 dents

**Réservoir:** 6,2 litres

**Pneumatiques AV/AR:** Dunlop  
Geomax MX3S

\*Tarif Team Green

Dotée du même cadre que la 250 et d'une fourche Showa, elle fait partie des motos qui donnent immédiatement confiance quelles que soient les difficultés du terrain. Pour preuve, l'an dernier, elle avait remporté le verdict loisir de notre match cross 2022. Au niveau partie-cycle, l'équilibre est bon entre l'avant et l'arrière. Les chocs sont bien absorbés et surtout, sa stabilité à haute vitesse est appréciable. Elle donne envie d'attaquer car la confiance arrive rapidement à son guidon sans mauvaise réaction de sa part. On aime également sa maniabilité dans les petits virages et les changements d'angle rapides. La finesse est de mise sur la verte et elle le met en application dans les zones sinuées malgré un avant un peu haut. Son moteur est d'une agréable douceur, ce qui permet de gérer la puissance facilement dans les zones à faible adhérence. Il suffit de rouler un rapport au-dessus et l'efficacité y est redoutable. On peut lui reprocher un manque de peps lorsqu'il s'agit de ressortir des appuis mous. D'une puissance en deçà de la concurrence dans le sable, on peut dire que dès que la piste se complique, il fait des miracles justement. En revanche, avec 700 euros de plus sur l'addition, ça fait très (trop) cher pour une nouvelle déco... Dommage car la Kawa était la mieux placée en tarif ! **MV**

#### KAWASAKI 450 KX

**9399 €\***

##### MOTEUR

**Type:** monocylindre 4T  
à refroidissement liquide, double ACT,  
4 soupapes

**Alésage x course:** 96 x 62,1 mm

**Cylindrée:** 449,7 cm<sup>3</sup>

**Alimentation:** injection électronique  
Keihin Ø 44 mm

**Démarrage:** électrique

**Boîte:** 5 rapports

##### PARTIE-CYCLE

**Cadre:** pérимétrique en aluminium,  
boucle arrière démontable en aluminium

**Fourche:** Showa inversée Ø 49 mm,  
déb. 305 mm, double réglage

**Amortisseur:** Showa, déb. 307 mm,  
quadruple réglage

**Disques AV/AR:** Ø 270/250 mm

**Démultiplication:** 13 x 50 dents

**Réservoir:** 6,2 litres

**Pneumatiques AV/AR:** Dunlop  
Geomax MX3S

\*Tarif Team Green



PARIS LA DEFENSE ARENA

12&13.NOV.2022

# SUPERCROSS *Paris*



RÉSERVATION DE BILLETS

[SUPERCROSSPARIS.COM](http://SUPERCROSSPARIS.COM)  
& [PARISLADEFENSE-ARENA.COM](http://PARISLADEFENSE-ARENA.COM)

ESSAI

**BETA 300 RR**  
« LUC FARGIER OXMOTO »

PAR MATHIAS BRUNNER - PHOTOS MB

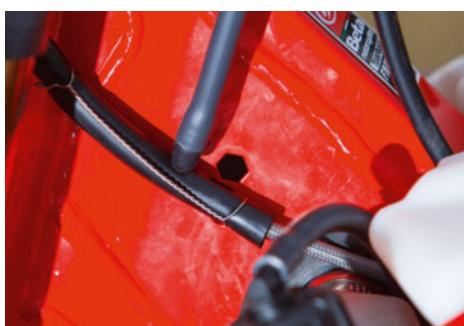
# DOUCEURS EFFICACES!

À l'heure où vous lirez ces lignes, Luc Fargier, en passe de devenir champion du monde Junior 2, aura participé aux ISDE dans la même catégorie. Quelques jours avant le départ, nous avons pris le guidon de sa magnifique 300 Beta aux couleurs françaises. Un essai en action qui nous permet de mieux comprendre ses bonnes performances cette saison.





## Beta 300 RR « Luc Fargier OxMoto »



L'échappement usine Beta est magnifique et spécialement développé pour les caractéristiques du moteur. On peut notamment voir en dessous le souci du détail avec le fil de fer autour du tuyau.

Avec un faisceau électrique simplifié, le boîtier CDI d'usine vient se loger sous la selle à côté du filtre à air. On retrouve donc sur le guidon uniquement un bouton stop à gauche et start à droite.

Les radiateurs d'origine sont bien protégés durant les longues journées d'enduro, que ce soit en France ou en Mondial. On retrouve des protège-radiateurs AXP ainsi que des durits renforcées de refroidissement Boana.

« UNE LIGNE AGRESSIVE SOUTENUE PAR UNE LISTE DE PIÈCES RACING... »

**L**a moto une prolongation naturelle du pilote ? Ce n'est pas totalement faux ! On a souvent constaté que la mise au point et le caractère d'une machine étaient le reflet de son pilote. Luc Fargier fait partie des belles surprises cette saison en enduro que ce soit sur le championnat de France ou le championnat du monde Junior. Inconnu il y a quelques années, le natif d'Ardèche a explosé sur la scène mondiale de l'enduro depuis son intégration au team Beta OxMoto. « Luc est un jeune qui s'est mis sérieusement à l'enduro en 2020 et il termine troisième en Junior 2. En 2021, j'ai vu qu'il roulait pas mal pour ses débuts en Elite 2 avec une GasGas privée, rapporte Antoine Rigaudeau, le boss d'OxMoto. À Chaumont, il était même en tête en début de deuxième journée devant Nambotin et Tarroux. On s'est tous demandé qui était ce gamin-là. Il voulait faire la tournée Estonie/Suède sur le Mondial, mais il n'avait pas de solution pour s'y rendre. Je lui ai proposé d'emmener sa moto avec la structure. Il a fait les ISDE l'année dernière dans l'équipe de France Junior avec une belle deuxième place à la clé. De là, on lui a proposé de faire les deux dernières courses du Mondial avec une Beta et de le signer pour 2022. Pour la première fois, il a passé un hiver à s'entraîner et à rouler, car avant il n'avait pas les moyens en bossant en même temps avec son père. Et voilà, il devrait terminer champion du monde Junior 2, vice-champion du monde Junior scratch et on espère qu'il accroche la place de vice-champion de France derrière Le Quéré en E3. » En deux ans donc, Luc s'est concentré à 100 % sur l'enduro avec des résultats plus que prometteurs avec une si petite carrière en enduro. Son intégration au team OxMoto aux côtés de Théo Espinasse notamment a accéléré sa progression pour être désormais parmi les espoirs français de la discipline. « Il sera l'année prochaine en EnduroGP avec un soutien de l'usine Beta. » Pas du genre à s'exposer dans les paddocks, travailleur à côté, Luc commence à se faire connaître, mais c'est encore son jeune mécanicien Jiovany qui le connaît le mieux. « C'est la personne la plus discrète du paddock. Il a besoin d'être rassuré également le jour des courses. Il reste assez calme et c'est l'un de ses points forts durant les week-ends.



Avec son moteur puissant à bas régimes, la 300 RR de Luc Fargier est une arme en franchissement.

Il a beaucoup roulé cet hiver en testant notamment plusieurs fourches, gicleurs, des culasses ou des boîtiers CDI. Il est très minutieux sur la partie suspension, mais également sur le moteur. Il est capable de ressentir énormément de choses sur la moto. Par exemple, dès qu'un embrayage commence à s'user, il est capable de le prévoir. Il peut vite dire s'il y a un problème. Une précharge d'amortisseur qui a changé, il va tout de suite sentir la différence. Il est aussi en mesure de faire évoluer ses réglages dans la journée à mesure que les spéciales se défoncent afin d'avoir plus de confort. » Avec cette 300 Beta, Luc Fargier a également pu s'exprimer pleinement même s'il lui reste des domaines dans lesquels progresser comme les cross-tests. « Si Théo Espinasse bénéficie d'un moteur factory sur sa 250, Luc a plus de puissance d'origine avec la 300 et l'on a donc adapté son moteur à ses besoins, explique Antoine. On a un cylindre, une culasse des valves et un boîtier CDI qui viennent de l'usine avec de bons réglages carbu. Il y a également quelques bonnes petites pièces dans le moteur de l'usine. La base reste malgré tout

proche de l'origine. » Luc a donc souhaité mettre au point une Beta 300 très riche au niveau de la carburation afin d'avoir beaucoup de force et de couple en bas. « Il n'aime pas les motos

## L'avis de...



### Luc Fargier

« J'aime bien rouler assez souple en suspensions. Comme ça, la moto est adaptée à 75 % des circuits. Pour tout le championnat de France c'est ce qu'il faut et sur le Mondial, ça tape un peu plus donc j'essaie de compenser avec mes jambes. J'ai un setting d'origine avec juste un ressort à mon poids dans la fourche. En fait, je règle surtout la partie-cycle pour les spéciales et après je m'adapte en liaison avec mes réglages. J'essaie ensuite d'ajuster les clics en fonction du type de spéciale, si c'est de l'herbe ou au contraire plus des cailloux. Je le fais après les reconnaissances et les entraînements pour être sûr de mes choix. Concernant le moteur, les bas sont plus ronds et il y a plus de force. J'aime bien prendre la trois et prendre un rapport au-dessus. En puissance à hauts régimes, il n'y a pas plus. J'ai un style de pilotage assez doux, c'est pour ça que j'aime les motos faciles. J'utilise très peu l'embrayage sauf dans les extrêmes où j'ai un rapport au-dessus et je relance le moteur si elle a du mal. Niveau moteur, on est proche de la vérité et j'aimerais ensuite améliorer quelques détails sur la partie-cycle pour gagner un peu en feeling notamment à haute vitesse. Il faut toujours essayer de trouver le meilleur compromis possible en enduro sans trop s'éloigner de l'origine. »

## Beta 300 RR « Luc Fargier OxMoto »



**Il y a de la belle pièce avec notamment un kit Xtrig sur l'amortisseur Sachs ou le disque de frein arrière Ferodo pour éviter la surchauffe.**

nerveuses qui peuvent amener à la faute et notamment sur les 300 », ajoute son mécanicien Jiovany.

### Efficacité !

Voici pour les présentations, voyons donc en action les performances de cette 300 Beta version Fargier.

Quelques jours avant le départ pour les ISDE, c'est l'effervescence des préparatifs chez OxMoto. La moto vient de recevoir sa dernière touche avec la déco tricolore du plus bel effet. On aime sa ligne agressive bien aidée par toute une liste de pièces racing. La ligne factory Beta y fait pour beaucoup, tout comme les disques de freins, le traitement couleur sur la fourche ou encore les durits de radiateurs rouges. En prenant place à son guidon, rien à signaler au niveau du guidon, des leviers, sélecteur ou de la pédale de frein. On est sur des réglages standard et plutôt conventionnels. Avec un boîtier CDI usine de chez Beta, il n'y a plus qu'une seule courbe. Le commutateur « soleil/pluie » a disparu devant la selle. On retrouve donc uniquement un bouton arrêt et démarrage au guidon. Un coup de pression et le moteur se réveille dans une sonorité nette et agréable à l'oreille. Elle se révèle « racing » avec l'échappement factory et les premiers coups de gaz démontrent une parfaite carburation. Après quelques minutes de roulage, on remarque un amortisseur plus souple par rapport à une fourche davantage ferme. L'ensemble est donc plus chopper, ce qui aide dans les extrêmes, une des spécialités de Luc, mais pas que. « *Il aime bien avoir*

*la stabilité en ligne droite, explique son mécanicien. Avec sa grande taille il peut compenser une petite perte de maniabilité dans les virages. C'est la raison pour laquelle nous avons remonté les tubes de fourche dans les tés. »*

Dans la spéciale rapide que nous avions sur place, il est vrai que la 300 Beta garde le cap et ne fait ressortir aucune mauvaise réaction. Le confort est au rendez-vous également sur les premiers centimètres de la fourche pour ensuite se durcir comme il faut. Malgré quelques sauts à plat, je n'ai pas réussi à la faire talonner. Luc peut envoyer du gros rythme en spéciale avec ses suspensions. Dans les virages serrés, il est vrai que l'on ressent une petite résistance au moment de tourner. Il faut adapter son

pilotage pour forcer la moto à ne pas se redresser trop vite. En revanche, les sorties de virages sont d'une redoutable efficacité avec ce moteur ultra-coupleux. Sans être violent en bas, on peut quasiment virer sur le troisième rapport dans les épingle. On sent la facilité du franchissement qu'il peut en ressortir avec cette configuration moteur. C'est également un confort supplémentaire de pouvoir évoluer une vitesse en plus et ne pas toucher à l'embrayage. Que la piste soit glissante comme à certains endroits ou meuble par ailleurs, il est efficace, quelles que soient les situations. Un peu à l'image de Luc, calme et efficace avec une approche bien précise de la course. Passé les régimes, on retrouve une puissance assez proche de l'origine tout comme l'allonge. Le gros du travail a vraiment été fait sur cette ouverture des gaz.

« *Luc est un pilote qui veut absolument virer en 3 partout, voire en quatre quand c'est un peu plus rapide, conclut Luc. Il faut de la force en bas et c'est ce qu'on essaie de lui donner. Il se remet beaucoup en question, il apprend toujours car il est sur le devant de la scène depuis très peu de temps. L'objectif est de l'amener à l'usine Beta dans quelques années. »* C'est tout le mal qu'on peut lui souhaite du haut de ses 23 ans. **MV**

## Préparation en détail

### PARTIE-CYCLE

- ▶ Poignée Renthal kevlar
- ▶ Guidon Neken
- ▶ Protège-mains Acerbis
- ▶ Tire-axe de roue avant Beta
- ▶ Fourche traitée par TEM Factory
- ▶ Suspensions préparées Ox Suspension
- ▶ Système réglage amortisseur Xtrig
- ▶ Rallonge azote amortisseur Beta
- ▶ Pneus et mousses Michelin
- ▶ Kit déco JL Création 6 days édition
- ▶ Kit plastiques Acerbis
- ▶ Protège-cadre Acerbis
- ▶ Disque de frein AV flottant Ferodo
- ▶ Disque de frein AR plein Ferodo
- ▶ Protège-radiateur AXP
- ▶ Sabot Xtrem AXP
- ▶ Guide-chaîne AXP
- ▶ Repose-pied traité par TSGO
- ▶ Support et protège-disque arrière Boano
- ▶ Plaquettes AV + AR Nissin
- ▶ Kit chaîne AFAM (acier SLK)
- ▶ Filtre à air Twin Air

### MOTEUR

- ▶ Faisceau simplifié Boano
- ▶ Ligne complète Beta Factory
- ▶ Culasse Beta usine
- ▶ CDI Beta usine
- ▶ Cylindre modifié Beta usine
- ▶ Durit de refroidissement Boano
- ▶ Système de kick Beta
- ▶ Protège-récepteur embrayage Boano

### Remerciements

Un grand merci au Moto-club MQV ainsi qu'à Franck pour la mise à disposition de la spéciale. Merci à toute l'équipe d'OxMoto pour l'essai dans le rush d'avant les ISDE.

# Serge GUIDETTY

STAGES DE PILOTAGE

**24 ET 25 SEPTEMBRE**

Stage le 24 et journée de roulage Dafy  
Camp Days le 25 à l'Abergement  
de Cuisery (71)

**1 ET 2 OCTOBRE**

Stage à Maclas (69)

**19 ET 20 NOVEMBRE**

Stage à Confracourt (70)

D'AUTRES DATES À VENIR  
POUR LE COURS ET LA SUITE  
DE LA SAISON...



**STAGES DE PILOTAGE MOTOCROSS DANS TOUTE LA FRANCE**



Stages Serge Guidetty - Charansonnex - 127 route de Bloye - 74150 MASSINGY - FRANCE  
Tél / Fax : 04 50 64 52 68 - email : serge.guidetty@orange.fr - site : www.sergeguidetty.com

**LE SITE LEADER DE L'INFO 2 ET 3 ROUES MOTORISÉES**

MOTO REVUE | MOTO | RACING | Classic | MOTO STATION

75.7k NEWSLETTERS NOS MAGAZINES

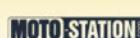
MOTO STATION  
Le site n°1 de la moto

ACCUEIL ACTU SPORT ESSAIS VIDÉO EQUIPEMENT MAXITEST PRATIQUE GUIDE D'ACHAT SERVICES FORUM



**MOTO-STATION**.com

L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS





# MOTO MORINI 649 X-CAPE

PAR JM POUGET



# LA BONNE SURPRISE

**À tout juste 8000 balles, on s'attendait à une pseudo-ritale « made in China » mal dégrossie. Mais la X-Cape offre un rapport qualité-prix au-dessus de tout soupçon. Marrante sur la route et loin d'être ridicule sur les pistes. Une affaire.**

Dans la série des nouveaux trails de moyenne cylindrée typés tout-terrain, voici donc la Moto Morini 649 X-Cape. Faut dire que le secteur est en pleine expansion depuis la réussite de la Ténéré 700 qui fait les beaux jours de Yamaha depuis 2019. Pas étonnant que cette marque italienne passée sous contrôle chinois il y a quelques années se soit lancée dans la course. Moteur bicylindre 649 cm<sup>3</sup> sous licence Kawasaki (idem que la 650 Versys du constructeur japonais), cadre porteur tubulaire en acier, suspensions Marzocchi et freinage Brembo, des roues à rayons de 19 et 17 pouces, un bel habillage plastique très « rally spirit », un écran large de 7 pouces, un saute-vent réglable et des pneus Pirelli Scorpion Rally : l'ensemble a belle allure, c'est indéniable. Un p'tit côté Africa Twin 1000 dans sa livrée rouge et noir. C'est d'ailleurs assez massif pour une 650 alors que la ligne générale est ramassée, sportive. Quand je tourne autour de la X-Cape sur le parking d'Élite Moto, je suis surpris par

la finition d'ensemble. C'est carrément bien fichu et ça inspire confiance. Jorick, le responsable du magasin, me fait la retape : « Garantie 3 ans, existe en gris, blanc et rouge, elle est bridable pour permis A2 et on peut adapter de la bagagerie et des protections, tout en option... » On parcourt l'électronique à la recherche de la suppression de l'ABS. Qui est en fait associée au mode Off-Road, décliné en deux versions. C'est assez intuitif, sauf si tu sélectionnes par mégarde l'option chinois dans le menu langage... On peut relier l'ensemble à son téléphone pour bénéficier du GPS. Une bonne chose avec un tel écran. Pas d'antipatinage, le bloc « made in China » est donné pour 60 chevaux. Pas de quoi se relever la nuit avec 213 kg à vide à propulser. Ah oui, les tampons caoutchouc d'origine ont été démontés des repose-pieds en alu. Désormais bien crantés et prêts à recevoir les 80 kg de hargne pure de votre essayeur d'un jour qui ne demande qu'à faire drifter la belle Ritale dans les chemins aveyronnais. Non mais !

► finition, équipement, confort,  
comportement tout-terrain, tarif  
▼ bas régimes, manque de caractère,  
pédale de frein



**Une allure sportive et ramassée, des roues de 19 et 17 pouces et une selle assez basse, une finition plus qu'honorables, à 7 999 euros, l'X-Cape est une affaire.**

### Puissance limitée

L'assise est généreuse, pas trop haute (845 mm qu'on peut encore descendre un peu). J'ai l'impression d'être installé au centre de la machine, assez loin du guidon. Un guidon droit et assez relevé qu'on peut avancer ou reculer en trois positions sur les tés (bien vu). Le réservoir fait maousse et contient en fait 18 litres. De quoi s'envoyer plus de 350 kilomètres si l'on en croit les moins de 5 l/100 annoncés. Tour de clé, démarreur, et la mécanique s'ébroue de façon discrète. L'écran se remplit d'un tas d'indications et a gardé en mémoire le mode off-road

sélectionné plus tôt. Pas mal. Y'a plus qu'à... Je commence par un peu de ville avant de filer sur les petites routes de campagne. D'entrée, je comprends que je ne serai pas débordé par la puissance du bloc asiatique. Plutôt mou dans ses bas régimes avec un bruit d'aspiration à la Yamaha WR-F, il tire assez long. Faut pas hésiter à jouer de la boîte entre deux feux rouges et dans les manœuvres lentes. Boîte qui d'emblée s'annonce précise et sans défaut. Ce qui se confirme dès les premiers kilomètres dans les routes sinuées du coin. Je commence à comprendre le moteur et n'hésite pas

à le garder au-dessus des 4 000 tr/min. En dessous, c'est mou. Souple certes, élastique un peu, mais trop mou. Passé les 4 000 tr/min, le bi longitudinal s'anime. Pas violemment, non, mais il se réveille et donne des sensations au-delà de 6 500 jusqu'aux 8 500-9 000 tr/min de la zone rouge. Au niveau partie-cycle, j'apprécie à la fois le confort sur ces petites routes un peu ravagées et la maniabilité de l'ensemble. Les « petites » roues de 17 et 19 pouces lui donnent une agilité intéressante. Et le freinage à double disque Brembo à l'avant est impérial. Puissant et progressif, bien secondé

**« ON PEUT RÉELLEMENT SE BALADER EN DEHORS DES ROUTES SANS SE FAIRE PEUR ! »**



par un arrière précis qui me permet de flirter avec la glisse à chaque entrée de virage. Fichtre ! Serait-elle plus sportive que prévu ? Le mieux est de quitter le bitume et de s'aventurer en off-road. Ce n'est pas ce qui manque par ici les chemins. Des p'tits, des grands, des techniques et de la bonne piste rapide qui file sur les causses et dans la vallée de l'Aveyron. D'emblée, la position debout est royale. C'est déjà 50 % de la réussite de cette machine. Le guidon est parfaitement galbé et l'on domine correctement son poste de pilotage. Les pieds bien agrrippés aux repose-pieds crantés, c'est parti pour des kilomètres de rodéo (mais pas en ville, hein ?). Joie du trail, celle de quitter l'asphalte et de gentiment se balader dans les chemins ou taquiner un peu plus le gravier. Je m'en offre une belle tranche et la Morini en redemande. Là encore elle reste agile (pour une bécane de 213 kg s'entend) et son poids semble réparti suffisamment bas même dans les petits virolos en descente en première. La puissance limitée du bi permet de ne pas se faire peur sans antipatinage en

sortie de virage. Au contraire, il ne faut pas hésiter à en garder un peu sous la main (et l'embrayage) pour se relancer correctement. Côté suspensions, la fourche 50 mm de chez Marzocchi encaisse plus que correctement. Certes, 175 mm de débattement, c'est pas une YZ, mais tant qu'on s'en tient à du chemin pas trop défoncé et une allure adaptée, ça passe crème. Ça tabasse un peu plus de l'arrière, sans biellettes et seulement 165 de débattement. Mais pas de mauvaises réactions non plus. Juste éviter les cailloux et les trous les plus profonds. Ce n'est pas une enduro. Les roues en 17/19 ne vaudront jamais une paire de 18/21 en tout-terrain, voilà ce que j'en pense. Mais on peut réellement se balader en dehors des routes avec cette Moto Morini sans se faire peur à chaque caillou. On peut même prendre un certain plaisir. Alors peut-être pas autant que sur une T7 ou la nouvelle Aprilia Tuareg 660 qui affichent 15 à 20 chevaux de plus, encore moins que sur une KTM 890 dont les performances et le châssis

sont un ton au-dessus de tout le monde. Mais à 7 999 euros, l'X-Cape se négocie de 2 500 à plus de 4 000 euros de moins que ces machines. Une différence de poids qui pourraient en convaincre plus d'un. **MV**

**L'X-Cape ne craint pas la piste. Son écran est large et visible même debout, le saute-vent efficace. Le bicylindre est un 650 cm<sup>3</sup> sous licence Kawasaki. On peut retirer les tampons caoutchouc des repose-pieds pour retrouver du grip.**

## Fiche technique

### MOTO MORINI 649 X-CAPE

**7 999 €**

#### MOTEUR

Type : bicylindre 4T à refroidissement liquide, double ACT, 8 soupapes

Cylindrée : 649 cm<sup>3</sup>

Alésage x course : 83 x 60 mm

Alimentation : injection électronique

Puissance : 60 chevaux à 8 250 tr/min

Boîte : 6 rapports

Démarrage : électrique

#### PARTIE-CYCLE

Cadre : porteur en acier tubulaire

Fourche : Marzocchi USD Ø 50 mm, déb. 175 mm, réglable

Amortisseur : Marzocchi, déb. 165 mm, réglable

Disques AV/AR : Ø 298/255 mm

Empattement/garde au sol : 1470 mm/n.c.

Hauteur de selle : 845 mm

Réservoir : 18 litres

Poids à sec usine : 213 kg

Pneus AV/AR : Pirelli Scorpion Rally STR 19/17

# YAMAHA YZ 450 F 2023 MAXI ÉVOLUTION!

**Une refonte totale du cadre, un moteur intégralement remanié, des plastiques redessinés, pas de doute, la Yamaha 450 YZ-F 2023 est LA nouveauté cross de l'année. Les ingénieurs japonais ont cherché à rendre le moteur plus facile tout en conservant son niveau de performances.**

**Associé à un châssis censé apporter stabilité et légèreté, on obtient cette toute nouvelle YZ-F proposée à 10 099 euros dont l'arrivée est prévue au mieux en fin d'année.**



On a cherché à perdre du poids sur cette 450 YZ-F, le guide-chaîne plus ajouré en témoigne. La nouvelle pompe à essence est également plus légère, tout comme la nouvelle boîte à air. D'après Yamaha, au total 2,3 kg auraient été gagnés. Comparée à la 2022, les repose-pieds sont positionnés 5 mm plus bas et la hauteur de selle augmente de 5 mm. Toujours pas d'embrayage hydraulique en vue et côté suspensions, les Kayaba classiques sont conservées avec de nouveaux réglages.



Cette vue permet de constater les évolutions au niveau de l'habillage, mais aussi du cadre avec ses montants différents de l'ancienne version. Ça se remarque également sur la colonne de direction. Dans ce domaine, on note aussi l'ensemble boîte à air et bout de selle changés, c'est plus plat et arrondi et le bas de réservoir ne déborde plus comme auparavant.

Concernant le moteur, le carter d'embrayage a changé, tout comme la pompe à eau et les durits nettement moins apparentes. Vu le nouveau flexible de frein arrière ?

Depuis l'arrivée en 2010 du moteur inversé sur l'YZ-F, c'est la première fois que les changements sont aussi importants. La culasse, les carters, l'embrayage... Nul besoin d'être expert en mécanique pour se rendre compte que les évolutions sont considérables et qu'il s'agit là d'une vraie nouveauté avec toujours l'admission par l'avant. On remarque également la nouvelle tubulure d'échappement au coude différent de la version 2022.



Si le moteur et le cadre sont nouveaux, les plastiques ont eux aussi été redessinés. Le garde-boue avant est notamment plus compact et l'arrière est plus court. Le réservoir plus étroit et les ouïes redessinées ont permis de gagner

50 mm en largeur. La partie centrale est plus compacte, la selle plus plate et le triangle selle/guidon/repose-pieds a été modifié pour faciliter les mouvements du pilote.



Le coupe-contact est dorénavant intégré à l'interrupteur permettant de choisir entre deux cartographies moteur. Ces cartographies peuvent évoluer via l'application Power Tuner permettant d'affiner les réglages à sa convenance avec son smartphone. On peut aussi ajuster le système de contrôle des départs qui a été amélioré, ainsi que le nouveau système de contrôle de la traction.



# DÉVOILER UNE ROUE

**Dévoiler une roue, l'opération ne se résume pas à un simple serrage à la clé à rayon pour redresser la jante, elle n'est pas non plus évidente à illustrer via des images, nous allons donc nous contenter d'un résumé de la procédure et indiquer les erreurs à ne pas commettre.**

**L**orsqu'une roue est considérablement voilée, ça s'accompagne généralement de sauts de jante, c'est-à-dire qu'en plus du mouvement latéral dû au voile, il y a souvent un (ou des) mouvement vertical, le saut. Se limiter à un simple dévoilage latéral sans prendre en compte le saut est synonyme de travail mal fait. Alors oui, le saut sur une cross ou une enduro est moins problématique que sur une routière, ce n'est pas une raison pour bâcler le boulot d'autant que les cross actuelles sont de plus en plus rapides et un saut conséquent à la roue avant ou à l'arrière se ressent assez vite. On distingue deux méthodes de dévoilage, l'une pour un simple dévoilage qui ne nécessite pas d'outil spécifique, l'autre quand le voile important s'accompagne de sauts et là, il faut l'outillage approprié, on vous explique.

## Contrôle

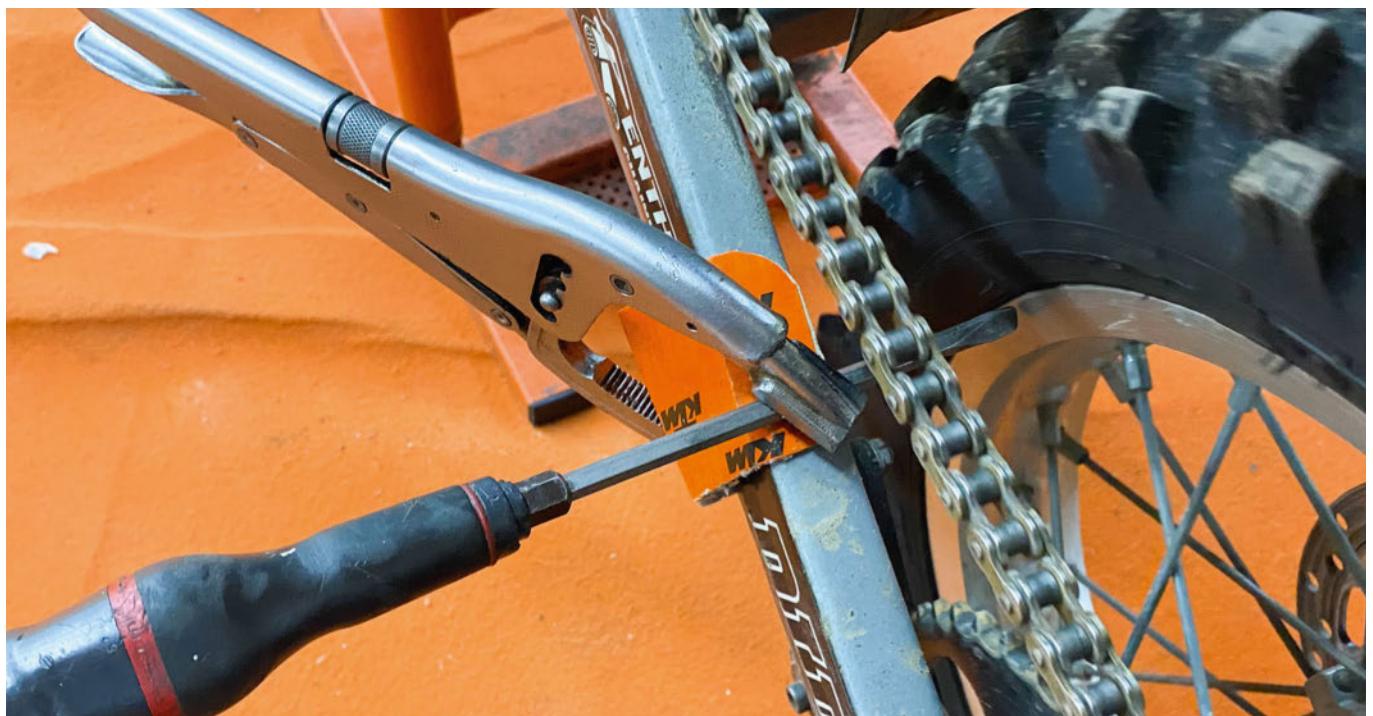
Des rayons détendus ou une roue voilée peuvent se ressentir en roulant quand la roue avant ou la roue arrière a tendance à louoyer, dans ce cas, le voile doit être important. On peut contrôler la tension au toucher. La roue décollée, à partir de la valve comme point de repère, avec une main de chaque côté, on attrape deux rayons par deux rayons en faisant pression à chaque fois. Si c'est bien mou, le rayon sera à retendre. Effectuer un tour complet afin de tous les contrôler.



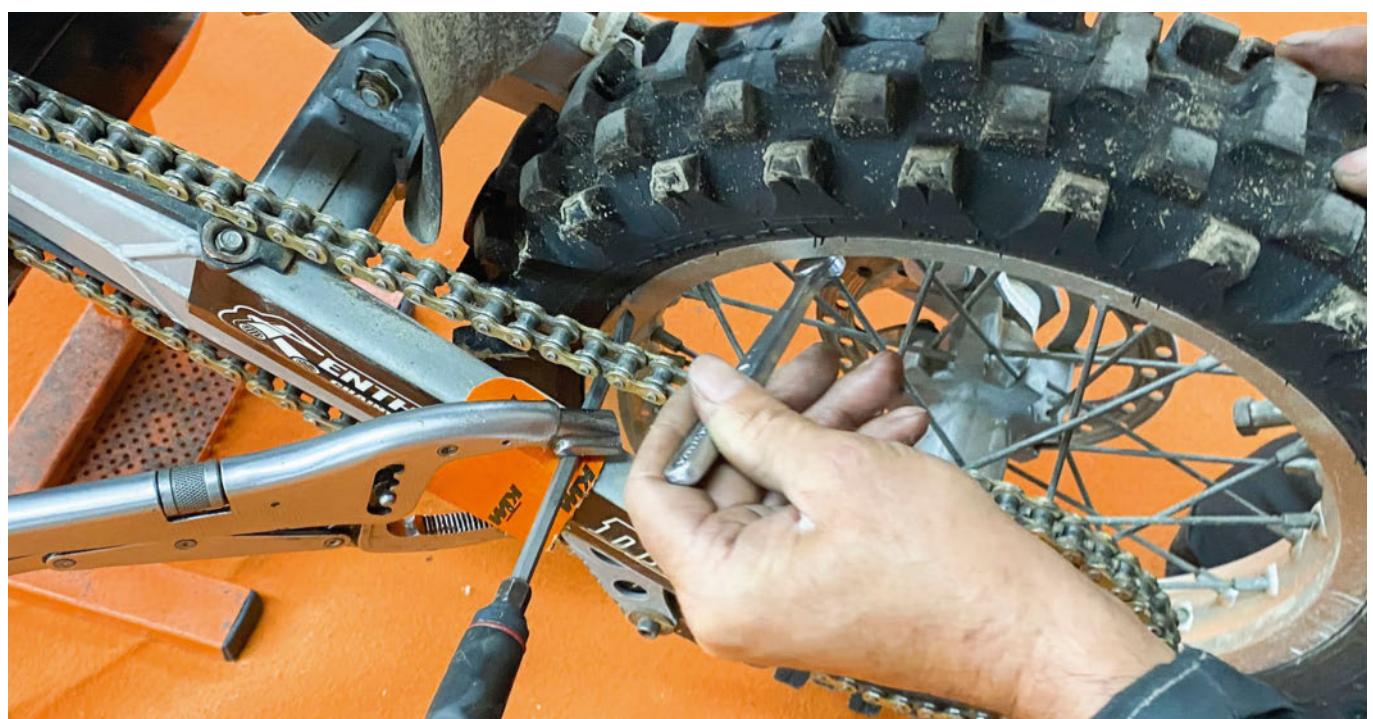
## AVANT LE DÉVOILAGE

Comme vous pouvez le constater, pour un simple resserrage des rayons ou un léger dévoilage, on peut très bien laisser le pneu monté. Maintenant, s'il s'agit d'une grosse remise en ligne, nous allons devoir placer des repères pour le mouvement latéral, mais aussi le vertical, et là, il va falloir démonter le pneu. En aucun cas il ne faut corriger le voile en se repérant au pneu. Pour une roue passablement usagée, certains rayons peuvent être grippés, dans ce cas il ne faut pas hésiter à mettre du dégrippant sur les têtes des rayons avant l'opération.

## LÉGER VOILE



Quelques rayons légèrement desserrés, un voile léger, dans ces conditions, on peut se limiter à effectuer un resserrage et un mini-dévoilage en laissant la roue en place sur la moto. S'il s'agit comme ici de la roue arrière, le but va être de placer un « comparateur » sur le bord de la jante. Coincer un tournevis ou autre pièce métallique sur le bras oscillant est la méthode courante. Bloquer ce « capteur » métallique avec soit une pince étau comme ici (attention de protéger le bras oscillant auparavant, ici du carton), ou encore des colliers de type électrique, du scotch... Le bout du tournevis doit être placé à fleur de la jante (environ 1 mm). Pour une roue avant, il est plus délicat de fixer un « capteur », son maintien s'effectue à la main, on peut aussi utiliser un feutre marqueur à la place du tournevis, il laissera des traces sur les zones voilées de la jante.



Prendre comme repère la valve pour être certain d'effectuer un tour complet. Faire tourner la roue et repérer les zones où l'écart entre le bout du tournevis et la jante se resserre, ça peut parfois toucher. Dans ce cas, il va falloir détendre les rayons (deux) raccordés au moyeu du côté du « capteur » (tournevis), ou au contraire retendre les deux fixés de l'autre côté du moyeu (ramener la jante pour l'éloigner). Il faut procéder à chaque fois en contrôlant les quatre, veiller à ce qu'ils ne soient pas trop desserrés ou trop serrés. Le serrage ou le desserrage d'un rayon s'effectue quart de tour par quart de tour. Pour rapidement contrôler la tension des rayons, taper sur chacun avec une clé, la sonorité doit être la même pour tous. Au final, faire tourner la roue, si l'écart avec le bout du tournevis reste sensiblement le même, c'est gagné.

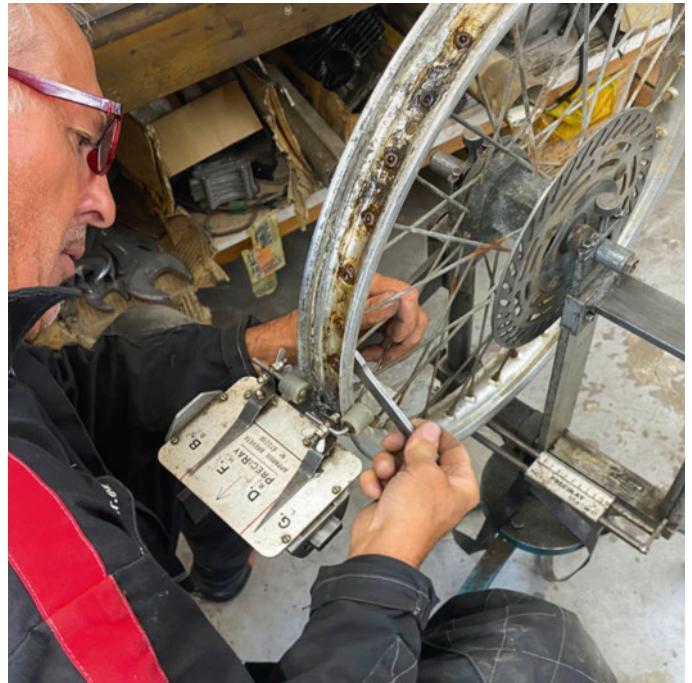
## VOILE + SAUTS



Gros voile, une jante qui saute, là, il n'est plus question de bricoler sur la moto. Il faut démonter la roue, le pneu et ensuite utiliser un outil spécifique comme ici. Celui-ci est un appareillage vraiment sophistiqué avec rouleaux sur le côté et sur le dessus (saut) de la jante qui font office de « capteurs » et quand ça touche, la flèche se déplace d'un côté ou de l'autre. Sans cet outil, l'idéal est d'en fabriquer un sur à peu près le même principe. Deux bras façon fourche rigide pour placer l'axe de roue, coincer l'ensemble dans l'étau ou fabriquer un socle pour le poser. Se débrouiller ensuite pour fixer un « capteur » latéral, assez simple, puis le vertical pour contrôler le saut, plus compliqué. Amis bricoleurs, à vos outils !



Sur ce cliché, on constate que sur cette zone le saut de jante est bon, il faut simplement ajuster la jante latéralement. Elle rentre un peu, donc Marcel desserre légèrement les rayons opposés à la zone repérée. Attention à ce que les rayons conservent un couple de serrage suffisant, ajuster le serrage ou le desserrage en fonction.



Cette fois, on remarque tout de suite que la jante « saute » (repère de gauche, rouleau sur le dessus de jante). Ici elle ne sort pas, elle rentre, on desserre légèrement la zone repérée. Si vous ciblez uniquement le jeu latéral, le saut va s'accentuer et inversement, il faut donc trouver le juste milieu en commençant par réduire les sauts.

### Grand merci...

À Marcel Pilet, boss d'African Moto à Romagné qui a spontanément accepté de me conseiller et de poser pour les photos. D'après Marcel, pas question de dévoiler une jante sans ajuster aussi les éventuels sauts, à bon entendeur... (african-moto.business.site - tél. 02 99 98 92 61)

CHAMPIONNAT DE FRANCE  
**ENDURO**  
24MX

MERCI À NOS  
PARTENAIRES



[www.enduro-france.fr](http://www.enduro-france.fr)

**SEMC**  
DISTRIBUTION

**FLY**  
RACING

**VM**  
MINERVA OIL  
Accessoires pour moteur

**GALFER**  
MOTO

**SHERCO**  
OFF ROAD TIRE

**BORILLI**  
Racing



**SDI**

**CIRCUIT**  
EQUIPMENT

**moto**  
verte

**Colibrisport**  
[www.colibrisport.fr](http://www.colibrisport.fr)

**FIRST**  
racing

PARTENAIRES OFFICIELS

PARTENAIRES OFFICIELS

PARTENAIRES MÉDIA

Fournisseurs officiels



# **Ultra collector**

Partenaire de nombreux événements off-road, Airoh a accompagné les ISDE au Puy-en-Velay début septembre. Pour célébrer cet événement, la marque italienne a créé le casque Aviator 3 Six Days France, une édition limitée à 500 pièces. Forcément iconique, forcément très onéreux... 1140 euros... **[airohspecialedition.com](http://airohspecialedition.com)**

[girohspecialedition.com](http://girohspecialedition.com)



## **Armoire**

Le sac RIG 9800 est un must chez Ogio. Il est plébiscité pour sa solidité et son ergonomie. En témoigne la confiance de nombreux constructeurs qui l'ont intégré à leur bagagerie. La version Pro inclut un sac spécifique pour les bottes. Une nouvelle poche extérieure fait son apparition

sur le rabat  
Coloris : noir, coyote, gris  
anthracite, blanc-noir.  
399,95 euros.  
[www.mybibr.com](http://www.mybibr.com)

[www.mybihr.com](http://www.mybihr.com)

The image shows two pieces of OGIO luggage. On the left is a black duffel bag with a large white 'OGIO' logo on the front. On the right is a tan-colored rolling backpack with a large 'OGIO' logo on the side panel. The backpack has a retractable handle and a side pocket.



**Family Gas**

Un casque pour le minot, un casque pour papa histoire de combiner le plaisir de rouler en famille, dans le même univers, sous des couleurs identiques. Reste plus qu'à rouler GasGas. Ces modèles en fibre bénéficient d'une coque intérieure PSE Dual-Density. L'intérieur est amovible pour le lavage. 197 euros pour papa, 177 euros pour les kids.

[www.gigasqis.com](http://www.gigasqis.com)



Kit

Katé et Husky ont changé le diamètre de l'axe de roue arrière sur leurs modèles cross, passant de 25 à 22 mm. Works Connection a prévu le coup en taillant des axes en titane permettant d'utiliser encore vos roues pré-2023. C'est pratique en plus d'afficher un look factory bien sympa. 100 dollars.

**Workfactory bien sympa. tooo**



## Coup d'œil

Design, couleurs, technique, l'association Troy Lee-Oakley propose un masque stylé et performant. Ce modèle MX Front Line est doté d'un verre en Plutonite™ pur et d'une techno Prizm. Le Switchlock™ permet le changement rapide des verres. Champ de vision extra-large et grand confort annoncé. Le modèle Airbrake est pré-équipé pour recevoir des tear-off. Livré avec une housse souple. 184,96 euros.

[www.mybihr.com](http://www.mybihr.com)



## Vrai bien

La gamme Thor 2023 s'expose sur le site web de la marque. Hallman, Prime, Pulse, Sector, on trouve un choix énorme de styles, de technicité en fonction de ses goûts et de sa bourse. On a flashé sur cet ensemble Pulse mono ici décliné en jaune.

40,74 euros le maillot, 116,34 euros le pantalon.

Une visite s'impose!  
[www.partseurope.eu](http://www.partseurope.eu)



## Tire axe

Pour faciliter le montage et démontage des roues AV/AR, Scar propose ce tire-axe. Une fois l'écrou d'axe de roue retiré sur l'autre extrémité, l'astuce consiste à faire pivoter l'accessoire par une rotation de telle sorte à ce qu'il puisse être utilisé telle une poignée tirette afin d'extraire l'axe.

Dispo pour KTM, HVA, Sherco, GasGas. 40,90 euros.

[www.scar-racing.com](http://www.scar-racing.com)



## Fast and furious

Le Furious Matrix de Shot promet de vous emmener dans la 5<sup>e</sup> dimension avec sa coque SRS, Synthetic Reinforced Shell, 2 tailles de coques et 2 EPS, un insert de mentonnière « Shock-Absorber », 9 diffuseurs frontaux et 7 extracteurs arrière pour le flux d'air, un intérieur démontable et lavable, etc. 139,99 euros.

[www.shoracegear.com](http://www.shoracegear.com)



## Dora

« Un sac à dos ingénieux, stylé et fonctionnel », nous dit Kenny. On veut bien les croire. Grand caisson intérieur molletonné, compartiments distincts avec fermetures Éclair, pans latéraux renforcés, dossier matelassé antitranspirant, il propose aussi d'un passage pour le fil de vos oreillettes. Contenance de 20 litres. 75 euros.

[www.kenny-racing.com](http://www.kenny-racing.com)

## SHERCO 300 SE

**Contrôler le démarreur,  
se renseigner sur  
le régulateur et vérifier  
si les valves mécaniques  
ne sont pas encrassées,  
voilà pour les points  
à contrôler sur la 300 2T  
Sherco, sans problèmes  
récurrents.**



**2018 : 5 200 €; 2019 : 5 900 €; 2020 : 6 600 €**

**« ON FAIT DES CHANGEMENTS DE PISTON APRÈS  
150 HEURES ET IL N'Y A PAS DE SOUCIS. »**

### **Ce qu'on en disait...**

**2019 :** c'est l'arrivée des versions Factory, la 300 hérite d'un nouveau cylindre et d'un système de valve revisité. Les Kayaba sont irréprochables en comportement si ce n'est en liaison avec une fourche un poil sèche, ça disparaît quand le rythme augmente. Le moteur est très progressif, un gros coffre et même presque trop de watts, avec aussi quelques vibrations et une certaine inertie dans le sinuieux.

**2020 :** vibrations au coup de gaz, elle est assez imposante malgré sa finesse, un peu longue et haute de selle. Elle s'inscrit bien dans

les virages, mais il y a de l'inertie et ça manque de légèreté dans le technique. Pas trop confortable, par contre, c'est stable et ça motrice quand ça va vite. Souple et coffreux, le moteur est aussi doté d'une excellente allonge. La double courbe le calme efficacement.

**2021 :** à l'aise pour virer court, elle reste un peu encombrante dans le technique et il y a un peu de frein moteur. Elle manque légèrement de confort, par contre, c'est stable et quelle motricité ! Le moteur est redoutable dans les bas régimes, souple mais aussi punchy pour s'extraire d'une ornière. Niveau coffre, il est très bien loti et côté allonge, il y a de quoi

se faire peur même si passé un cap le passage du rapport supérieur est préférable.

**2022 :** un poids conséquent, un gabarit un peu imposant, même si elle est facile à inscrire dans une épingle, il y a plus maniable. Par contre quand c'est défoncé, elle est vraiment très stable, on pilote en toute confiance. En plus, l'arrière motrice à merveille. Le moteur est très bien armé niveau souplesse, sa force est impressionnante et ça allonge vraiment fort.

### **Ce qu'on en dit...**

Pas de changements sur le modèle 2023, par contre il n'y aura plus de modèle Racing,

# La cote *moto*

2021 : 7 200 €



2022 : 8 100 €



2023 : 9 700 €



## Fiche technique

### Sherco 300 SE Factory 10 399 €

#### MOTEUR

Type: monocylindre 2T  
à refroidissement liquide, valve à l'échappement

Alésage x course: 72 x 72 mm

Cylindrée: 293,14 cm<sup>3</sup>

Alimentation: carburateur

Keihin PWK Ø 36 mm

Boîte: 6 rapports

Démarrage: électrique

#### PARTIE-CYCLE

Cadre: semi-périmétrique en acier, boucle arrière démontable en aluminium

Fourche: Kayaba inversée Ø 48 mm, déb. 300 mm, double réglage

Amortisseur: Kayaba, déb. 330 mm, quadruple réglage

Disques AV/AR: Ø 260/220 mm

Empattement/garde au sol:  
1480/355 mm

Hauteur de selle: 950 mm

Réservoir: 10,4 litres

Poids constructeur: n.c.



## L'avis du technicien

Vincent chez DSN Motos 33 à Toulenne (33)

Tél. 05 56 27 35 53 - [www.dsn-motos33.fr](http://www.dsn-motos33.fr)

« Il y a eu des problèmes de lanceur de démarreur jusqu'à ce que Sherco le change, vers 2016. Avant le modèle 2019 et les valves électroniques, il fallait régulièrement nettoyer le système de valves qui s'encrassait vite. Démonter le cache des poulies, bien nettoyer, regraissier les câbles dans les gaines de façon à ne pas avoir les valves qui se bloquent. Il y a eu quelques soucis de régulateur jusqu'au modèle 2021. Ça a été généralement pris en charge par Sherco et sur une moto neuve, ça arrive vite, après environ 4 à 5 heures d'utilisation. En résumé, le démarrage doit se faire nickel, ça doit accrocher et avant la 2019, il faut contrôler l'entretien des valves à câble. Sinon regarder le jeu des bielles et voir si elles ne sont pas grippées. C'est une moto solide, sur la 300, on fait des changements de piston après 150 heures et il n'y a pas de soucis. À partir de la 2019, sortie d'usine, la moto était réglée trop riche et du coup, ça faisait claquer la bougie. Pour éviter ça, il y a un réglage carbu à faire. Sinon il n'y a pas eu de problèmes récurrents sur cette machine. Enfin, quelle que soit la moto, la boîte à air doit être nickel. Il faut contrôler son état et même enlever le filtre pour voir si le conduit est propre. »

## Les essais *moto*

2019 : 532 ; 2020 : 549 ; 2021 : 563 C ; 2022 : 569 C ; 2023 : 579

seulement la Factory et ses Kayaba. L'inflation nette chez les sous-traitants va faire grimper les prix, soit 1 000 euros de plus pour la 300, dur dur ! Enfin l'équipement est plus que complet, la finition chiadée et la ligne toujours aussi sexy. L'an dernier, nous avions apprécié le peu de vibrations et l'inertie diminuée. Il faut peu de temps pour apprécier son agilité, sa souplesse incroyable dans les bas régimes et ce bon gros couple, cette force phénoménale qu'offre ce

quasi tiers de litre sans soupapes. Tu peux jouer sur presque tout un tour de spéciale en restant sur le 3<sup>e</sup> rapport tellement le bloc est élastique. C'est efficace, d'autant que le châssis est rigoureux et que les suspensions gomment beaucoup le relief de l'endroit. Les Kayaba font un boulot d'enfer même si je les trouve un poil raides en rythme rando. Des Kayaba qui demandent un certain temps de rodage pour travailler à 100 %, ceci expliquant certainement cela. **MW**

## Pièces détachées (tarif TTC)

► Levier de frein avant:	16,80 €
► Levier d'embrayage:	12,40 €
► Plaquettes de freins AV/AR:	47,20/45,50 €
► Filtre à air:	19,60 €
► Disques d'embrayage lisses/garnis:	130,70 €
► Piston complet:	274,10 €
► Pot d'échappement:	314,50 €
► Silencieux:	139,10 €
► Recharge de silencieux:	23,90 €
► Pédale de frein:	45 €
► Sélecteur:	34,70 €
► Disques de freins AV/AR:	37,40/48,40 €
► Joints spi de fourche:	90 €
► Poignée de gaz:	61,20 €
► Garde-boue AV/AR:	14,50/30,30 €
► Plaques latérales D/G:	30/30 €
► Ouïes de radiateurs:	82,80 €
► Plaque-phare:	49,50 €

# PRIX DU NEUF

## APRILIA

660 Tuareg	11 999 €	576 (22)
<b>APRILIA 0607871525</b>		
125 SPR Enduro	4 490 €	472 (13)
125 SPR Supermotard	4 690 €	-
240 SPR Enduro	5 090 €	581 (23)
240 SPR Extreme	5 790 €	472 (13)
240 SPR Supermoto	5 090 €	-
250 SPR Enduro	6 890 €	581 (23)
250 SPR Supermoto	6 890 €	-
310 SPR-R Racing Enduro	8 890 €	581 (23)
310 SPR-R Supermoto	8 950 €	-
510 SPR-R Enduro	9 250 €	-
510 SPR-R Supermoto	9 450 €	-
650 PR7 Adventure	12 489 €	514 (17)

## BETA +390558348741

125 RR LC	4 890 €	540 (19)
125 RR 2T	8 290 €	581 (23)
125 RR 2T Racing	8 740 €	577 (22)
200 RR 2T	8 790 €	581 (23)
200 RR 2T Racing	8 890 €	573 (22)
250 RR 2T	9 190 €	581 (23)
250 RR 2T Racing	9 495 €	574 C (22)
250 Xtrainer	7 190 €	-
300 RR 2T	9 390 €	581 (23)
300 RR 2T Racing	9 695 €	563 C (21)
300 Xtrainer	7 190 €	573 (22)
350 RR 4T	9 990 €	581 (23)
350 RR 4T Racing	10 250 €	574 (22)
390 RR 4T	9 990 €	581 (23)
390 RR 4T Racing	10 250 €	-
430 RR 4T	9 990 €	581 (23)
430 RR 4T Racing	10 250 €	576 C (22)
480 RR 4T	9 990 €	581 (23)
480 RR 4T Racing	10 250 €	-
Mini Trial Elec. XL	3 434 €	-
Evo Junior	3 790 €	-
80 Evo	4 100 €	-
125 Evo	6 690 €	466 (13)
250 Evo	6 895 €	477 C (14)
300 Evo	7 140 €	536 (19)
300 Evo SS	7 140 €	-
300 Evo 4T	7 990 €	536 (19)
Alp 200 4T (20)	4 890 €	349 (03)

## BMW 0130439300

F 750 GS	10 590 €	-
F 850 GS	13 090 €	540 (19)
F 850 GS Adv.	14 090 €	-
R 1250 GS Adv.	20 400 €	493 (15)

## DUCATI www.ducati.fr

803 Desert Sled	12 490 €	515 (17)
DeserX	16 590 €	580 (23)

## ELECTRIC MOTION 0467411090

Epure*	7 870 €	532 (19)
Epure Race*	9 550 €	569 (22)
Escape*	8 870 €	-
Escape R*	9 830 €	-
* Tarif bonus écologique déduit		

## EVO-SET 0553282839

125 XC-R*	9 479 €	528 (18)
144 XC-R*	9 959 €	-
250 XC-R*	10 149 €	538 (19)
300 XC-R*	10 369 €	539 (19)
85 SX-R*	6 449 €	-
125 SX-R*	8 489 €	489 (15)
250 SX-R*	8 959 €	-
300 SX-R*	9 159 €	-
* Tarif licenciés		

## FANTIC

125 XE	8 990 €	577 (22)
125 XX	8 590 €	-
250 XX	9 490 €	571 (22)
250 XEF	9 990 €	571 (22)
250 XXF	9 590 €	-
250 XEF Trail	5 890 €	-
450 XEF	11 490 €	571 (22)
450 XEF	9 990 €	571 (22)

## GASGAS 0437251460

85 MC*	5 931 €	-
125 MC*	7 911 €	568 (21)
250 MC*	8 572 €	-
250 MC-F*	9 040 €	572 C (22)
350 MC-F*	9 310 €	-
450 MC-F*	9 498 €	573 C (22)
250 EC	9 774 €	574 C (22)
250 EC-F	10 274 €	566 (21)
300 EC	10 174 €	563 C (21)
350 EC-F	10 774 €	571 C (22)
700 ES	11 549 €	578 (23)
125 TXT Racing	7 944 €	581 (23)
250 TXT Racing	8 164 €	581 (23)
250 TXT GP	8 824 €	-
280 TXT Racing	8 274 €	581 (23)
300 TXT GP	9 024 €	-

300 TXT Racing 8 384 € 581 (23)

\* Tarif « Get on the Gas »

**HONDA 0160373000**

125 CRF-F	3 099 €	-
250 CRF-R*	8 399 €	572 C (22)
450 CRF-R*	8 999 €	573 C (22)
300 CRF-L	5 999 €	580 (22)
1100 CRF Africa Twin	14 349 €	548 (20)
1100 CRF AT Ad. Sp. DCT	17 849 €	529 (18)
* Tarif Cadre Rouge		

**HONDA CRF RED MOTO 0553282839**

250 CRF RX*	10 799 €	572 (22)
250 CRF Esp RX*	12 599 €	-
300 CRF RX*	11 199 €	558 C (21)
400 CRF RX*	11 399 €	565 (21)
450 CRF RX*	11 399 €	576 C (22)
* Tarif licenciés		

**HUSQVARNA 0437251460**

85 TC*	6 178 €	492 (15)
125 TC*	9 030 €	568 (22)
250 TC*	9 730 €	538 (19)
350 FC*	9 888 €	581 (23)
450 FC*	10 155 €	549 (20)
450 FC*	10 468 €	581 (23)
150 TE	9 624 €	549 (20)
250 TE	10 624 €	574 C (22)
300 TE	11 024 €	569 C (22)
250 FE	11 145 €	559 C (21)
350 FE	11 614 €	574 (22)
450 FE	11 924 €	576 C (22)
501 FE	12 184 €	475 (14)
701 Enduro	10 695 €	517 (17)
901 Norden	14 749 €	576 (22)
* Tarif licenciés		

**KAWASAKI 0130690000**

65 KX*	3 599 €	416 (09)
85 KX (PR)*	4 799 €	226 C (93)
85 KX (GR)*	4 899 €	492 (15)
250 KX*	8 849 €	582 (23)
450 KX*	9 399 €	582 (23)
110 KLX	2 799 €	-
* Tarif licenciés		

**KTM 0437251460**

65 SX	5 324 €	532 (19)
85 SX PR/GR*	6 178 €	520 (18)
125 SX*	8 925 €	573 (22)
250 SX*	9 625 €	538 (19)
250 SX-F*	9 795 €	580 (23)
300 SX*	9 922 €	-
350 SX-F*	10 163 €	580 (23)
450 SX-F*	10 385 €	580 (23)
150 EXC	9 374 €	573 (22)
250 EXC	10 324 €	574 C (22)
250 EXC 6 Days	11 144 €	-
300 EXC	10 724 €	569 C (22)
300 EXC 6 Days	11 574 €	-
250 EXC-F	10 824 €	559 C (21)
250 EXC-F 6 Days	11 664 €	-
300 EXC-F 6 Days	11 534 €	-
450 EXC-F	11 624 €	576 C (22)
450 EXC-F 6 Days	12 374 €	-
500 EXC-F	11 874 €	527 (18)
500 EXC 6 Days	12 704 €	-
390 Adv.	7 399 €	553 (20)
690 Enduro.R	11 549 €	-
890 Adv.	13 949 €	-
890 Adv.R	14 949 €	576 (22)
1290 Super Adv. S	19 349 €	564 (21)
1290 Super Adv. R	20 399 €	-
* Tarif Race Orange		

**MONTESA 0493607355**

260 Cota 4RT	8 748 €	536 (19)
Cota Repsol	11 769 €	431 C (10)
301 Cota RR	11 769 €	-
4Ride	8 999 €	531 (19)
* Tarif non homologuée		
MOTO MORINI 0380220613		
649 X-Cape	7 999 €	582 (23)
* Tarif Cadre Rouge		
RIEJU 00 34972500850		
125 MRT	2 979 €	-
125 Marathon	4 499 €	-
250 MR Racing	8 099 €	-
250 MR Pro	9 299 €	-
300 MR Ranger	7 939 €	581 (23)
300 MR Racing	8 499 €	581 (23)
300 MR Pro	9 699 €	581 (23)
300 MR Six Days	9 799 €	581 (23)
* Tarif Cadre Rouge		
ROYAL ENFIELD 0491455228		
Himalayan 411	5 390 €	528 (18)

**SCORPA 0672528016**

125 SC Factory	7 300 €	-
125 TY	4 559 €	-
250 SC Factory	7 429 €	-
300 SC Factory	7 598 €	-
* Tarif Cadre Rouge		
SHERCO 0672528016		
125 TY	4 999 €	-
125 ST Replica Fajardo	7 749 €	-
250 ST Replica Fajardo	8 189 €	-
300 ST Factory	7 659 €	536 (19)
300 ST Replica Fajardo	8 229 €	-
125 SE Factory	9 099 €	579 (23)
250 SE Factory	10 299 €	574 C (22)
300 SE Factory	10 399 €	579 (23)
250 SE-F Factory		

# ABONNEZ-VOUS À MOTO VERTE PREMIUM



- TOUS LES **ARTICLES EN ILLIMITÉ**
- LA **VERSION PAPIER ET NUMÉRIQUE**  
DU MAGAZINE
- **L'ACCÈS À TOUTES LES ARCHIVES**  
DVD ET MAGAZINES DEPUIS 1974
- MOTO VERTE **LIVRÉ CHEZ VOUS**  
TOUS LES MOIS
- LE **HORS-SÉRIE** INCLUS  
DANS L'ABONNEMENT

6,70€  
PAR MOIS  
SANS  
ENGAGEMENT



FLASHEZ-MOI  
POUR VOUS  
ABONNER

55%  
DE RÉDUCTION

+simple, +rapide, abonnez-vous en ligne sur : [motoverte.com](http://motoverte.com)

## BULLETIN D'ABONNEMENT

Bulletin à renvoyer avec votre règlement à : MOTO VERTE - Service Abonnements  
45 avenue du Général Leclerc - 60643 Chantilly cedex - Tél. : 03 44 62 43 79

OUI, je m'abonne à Moto Verte pour :

MOV582

- Offre PREMIUM** : 6,70 € /mois, soit 80 € par an au lieu de ~~170,07 €~~
- Offre PREMIUM annuelle** : 82 € au lieu de ~~170,07 €~~

Je choisis de régler par :

- Prélèvement SEPA (bulletin SEPA à droite à remplir)  
 Chèque bancaire à l'ordre de Moto Verte  
 Carte bancaire (Visa, Eurocard, Mastercard)

N° \_\_\_\_\_

Date d'expiration : \_\_\_\_\_

Date & Signature obligatoires

Mes coordonnées :

Nom : ..... Prénom : .....

Adresse : .....

CP : ..... Ville : .....

Tél : .....

E-mail (OBLIGATOIRE) : .....

Cochez cette case pour être informé des offres des partenaires de Moto Verte.

## Mandat de prélèvement SEPA

► Inscrivez VOS COORDONNÉES (merci d'écrire en majuscules et au stylo noir si possible)

Nom : ..... À .....

Prénom : ..... LE .....

Adresse : ..... SIGNATURE (obligatoire)

Code postal ..... Ville : .....

► Indiquez les COORDONNÉES DE VOTRE COMPTE (disponibles sur votre R.I.B.)

IBAN - Numéro d'identification international du compte bancaire

.....

BIC - Code international d'identification de votre banque

.....

N'oubliez pas de joindre un Relevé d'Identité Bancaire (RIB)

**Créancier**  
EDITION LARIVIÈRE  
Espace Clichy - 9 Allée Jean Prouvé  
92587 Clichy Cedex - France  
Identification du créancier  
FR15ZZZ388322

En signant ce formulaire de mandat, vous autorisez Les éditions Larivière à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte. Vous autorisez également votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Les éditions Larivière. Vous bénéficiez du droit d'être remboursé par votre banque selon les modalités décrites dans la convention que vous avez passée avec elle. Toute demande de remboursement doit être présentée dans les 8 semaines suivant la date de début de votre compte. Nos droits concernant ce mandat sont expliqués dans une notice disponible auprès de votre banque. Il s'agit d'un prélèvement récurrent dont le premier prélèvement sera effectué dès l'enregistrement de votre abonnement.

# ABONNEZ-VOUS A MOTO VERTE PREMIUM

6,49€  
PAR MOIS  
**SANS  
ENGAGEMENT**



**56%**  
DE RÉDUCTION

# Moto Verte PREMIUM

- TOUS LES ARTICLES EN ILLIMITÉ
- LA VERSION PAPIER ET NUMÉRIQUE DU MAGAZINE
- L'ACCÈS À TOUTES LES ARCHIVES DVD ET MAGAZINES DEPUIS 1974
- MOTO VERTE LIVRÉ CHEZ VOUS TOUS LES MOIS
- LE HORS-SÉRIE INCLUS DANS L'ABONNEMENT

Abonnez-vous en ligne sur : [motoverte.com](http://motoverte.com)

# PAGES VERTES

LES SPÉCIALISTES DU TOUT-TERRAIN

**LE SITE LEADER**  
DE L'INFO 2 ET 3 ROUES

MOTO STATION ROUTE TOUT-TERRAIN SPORT SCOOTER  
Le site n°1 de la moto



**MOTO STATION.com**  
L'ACTU MOTO SUR TOUS LES TERRAINS



MERCI AUX 2 MOTARDS SUR 3 QUI NOUS SUIVENT.  
[f](#) [t](#) [d](#) [i](#)

CLASSIC MX ENDURO ENDURO CROSS ENDURO ENDURO ENDURO



Votre plaisir ?  
Notre passion  
Votre exigence ?  
Notre expertise

ZAC du Martelelet 349, route d'Anse  
69 400 Limas  
04 74 65 19 79  
aumiot-motos.com

**Husqvarna MOTORCYCLES** **AUMIOT**

**HURAND Team**

Concession 100% ENDURO

**NOUVEAU !**  
SITE DE VENTE DE PIÈCES  
[www.hurandteam.fr](#)

**Husqvarna** **Enduro** **Honda RedMoto**

AVENUE DE LA FERTÉ MILON  
02460 VILLERS-COTTERETS  
03.23.96.99.69

**Moto Passion TT**  
CHEVAUCHEZ NOTRE EXCELLENCE  
DU TOUT-TERRAIN DES ANNÉES 1970

**FORMULE 1 JOUR**  
**295€**  
MOTOS FOURNIES  
VOIR LISTE SUR NOTRE SITE

[www.motopassiontt.com](#)  
06 33 83 55 68  
[contact@motopassiontt.com](mailto:contact@motopassiontt.com)

**OX MOTO** [www.oxmoto.fr](#)  
VENTE DE PIÈCES EN LIGNE MX ET ENDURO



PIÈCES BETA D'ORIGINE  
PIÈCES BETA BOANO  
PIÈCES UTILISÉES PAR LE TEAM  
BETA OXMOTO OFFICIEL FRANCE  
[www.oxmoto.fr](#)

**Starter Motos 71**



GASGAS KTM

Varennes les macon - Tél. : 03 85 29 18 62  
[www.startermoto.fr](#)

[Starter Motos 71](#) [Starter Motos 71](#)

**ELITE MOTO** 15★ ELITE ★12★ AURILLAC ★ RODEZ ★



**DESTOCKAGE** **900€**

[www.elitemoto15.com](#)

**RÉSERVEZ  
VOTRE EMPLACEMENT  
PUBLICITAIRE**  
CONTACTEZ NOUS AU 01 41 40 32 05





# TRAIL AMERIQUE DU SUD

\*EXCURSION MACHU PICCHU ET LAC TITICACA EN BATEAU COMPRIS

SUR LES TRACES DU MACHU PICCHU EN GS  
LE PEROU EN LIBERTE OU AVEC GUIDE

EN SOLO, EN GROUPE AVEC GUIDE - SUR MESURE GROUPE PRIVE AVEC GUIDE DE BMW GS AU CHOIX DE 700 À 1250CC

**14J/12N**  
VOLS AIR FRANCE  
+ LOCATION MOTO  
+ ASSURANCE  
+ HEBERGEMENTS

**À PARTIR DE 5590€\***

# PAGES ÉVASIONS

RANDOS - RAIDS - STAGES - LE RÉPERTOIRE DES MEILLEURS PLANS

RÉSERVEZ  
VOTRE  
EMPLACEMENT  
PUBLICITAIRE  
DANS  
NOS RUBRIQUES  
CONTACTEZ  
NOUS  
AU  
**01 41 40 32 05**

**GREG FAYARD**  
Ecole de pilotage Moto  
Montagne, Rivière et Etat Moto

**NOUVEAU STAGE TRAIL**

**FEM**   

**2 sites en Auvergne : Mont du Forez et circuit de Charade (Clermont Fd)**

Rando enduro      Stages enduro      École de pilotage enfants



Plus d'informations sur [www.gregfayard.com](http://www.gregfayard.com)  
Bourdillon 63120 Vollarre Montagne – contact@gregfayard.com – 06.75.38.99.01

**Serge GUIDETTY**  
STAGES DE PILOTAGE

FRANCE - ETRANGER  
OUTRE MER

Motocross - Enduro  
Supercross - Rando

[www.sergeguidetty.com](http://www.sergeguidetty.com)  
mail : [serge.guidetty@orange.fr](mailto:serge.guidetty@orange.fr)



**RUBEN FARIA**  
ADVENTURE TOURS

À LA DÉCOUVERTE DU SUD DU PORTUGAL, AUX COMMANDES D'UNE MOTO TT ET EN TRÈS BONNE COMPAGNIE

La meilleure façon de découvrir les excitants parcours de la région des montagnes de L'Algarve.

[info@rubenfariaadventuretours.com](mailto:info@rubenfariaadventuretours.com) | [www.rubenfariaadventuretours.com](http://www.rubenfariaadventuretours.com) |  

**RED RAID** RAID ENDURO ET TOURING

ÉVADEZ-VOUS AU CAMBODGE AVEC  
[MOTORCYCLETOURSCAMBODIA.COM](http://MOTORCYCLETOURSCAMBODIA.COM)

Motoland Cambodia street 480 n 48 bis Phnom Penh Cambodge  
Tél. : 00 855 77561591



**MASH**  
DREAM MACHINES

**KENNY**

**MOTO LAND**

ÉVASION

## CAP SUR L'HIMALAYA

PAR MATHIAS BRUNNER

# L'AVENTURE EN HAUTE ALTITUDE

Il y a des endroits qui fascinent, d'autres qui suscitent une curiosité inexpliquée. L'Himalaya fait partie de ces zones à la fois séduisantes et dangereuses. C'est une aventure avec un grand A que propose Philippe pour découvrir

les secrets de cette région au nord de l'Inde.

Un voyage en terre inconnue où ses 450 KTM EXC ouvrent des paysages vertigineux. De 2000 à 5900 mètres, récit d'une expérience inoubliable...





La ruée vers l'or ?  
Presque, c'est la ruée  
vers la liberté totale  
aux frontières de  
l'Himalaya. Quel pied !

**I**l faut se l'avouer, après ces deux années cloîtrés et privés de la plupart de nos libertés, nous ressentons tous un besoin d'évasion, l'envie de prendre un bon bol d'air frais. Ça tombe bien, de l'air frais et pur, ce n'est pas ce qui manque dans l'Himalaya. Quoi que... Passé la barre des 5 000 mètres, il se fait de plus en plus rare. Pour autant, il est possible de faire de l'enduro à une altitude supérieure au toit de l'Europe, le Mont-Blanc. C'est l'incroyable expérience que propose Philippe Geelhand. Ce Belge expatrié en Inde est tombé amoureux des paysages et des reliefs de ce pays grand comme six fois la France. Certes, il existe déjà des voyages en Royal Enfield pour s'aventurer dans ces immensités, mais jamais encore la pratique de l'enduro n'avait été expérimentée pour découvrir des zones plus inédites et sauvages. Pas question de faire une Romaniacs à 4 000 mètres d'altitude. Simplement de profiter du potentiel des KTM 450 EXC pour sortir des sentiers battus et aller chercher encore un peu plus cette fameuse liberté. Mais n'allons pas trop vite en besogne. Avant de mettre le casque pour découvrir les 1 400 kilomètres de Manali à Leh en passant par le Zanskar, on ne prépare pas ce voyage entre deux bouchées de croissant au petit matin. L'Inde est un pays qui se mérite. Il faut montrer patte blanche pour s'y rendre, prévoir une demande de visa temporaire pour six mois, une assurance rapatriement (on n'est jamais trop prudent), une visite chez son médecin préféré pour vérifier si l'on est apte à passer au-dessus des nuages à 5 900 mètres d'altitude (point culminant de la randonnée). Quelques formalités qui prennent autant de temps que de préparer sa valise. « *Le mieux est d'anticiper une tenue pour des conditions chaudes, mais aussi des températures très basses, sans oublier le nécessaire pour la pluie* », m'éclaire Philippe avant le départ. Donc il peut faire chaud, froid, sec et humide durant la même journée. Cela laisse pensif sur la variété des environnements qu'offre ce périple.



**Et un poulet à la broche, un ! Au détour des différentes ascensions, les rencontres avec les locaux enrichissent l'expérience.**

### Fourmilière géante

L'aventure débute dès que l'on récupère ses bagages à l'aéroport de New Delhi, capitale de l'Inde. À l'ouverture des portes, on est immédiatement saisi par la chaleur et l'humidité. C'est simple, imaginez que vous entrez tout habillé dans un sauna... Ah oui, et il est 23 heures ! Oubliez vos repères d'Occidentaux. L'évasion commence ici même. L'Inde a son fonctionnement et la circulation en fait partie. « *Ici, on roule avec des règles de priorité qui sont propres à l'Inde*, plaisante Philippe en démarrant le 4 x 4 d'assistance. *Le véhicule qui possède la totale priorité est... la vache sacrée. Elle a tout pouvoir sur le trafic. Ensuite, on trouve par ordre décroissant les bus, les camions, les taxis, les voitures et au bout de la chaîne, les motos et les vélos.* » Un détail qui aura son importance lorsqu'il sera question de rouler avec nos KTM au milieu des villages. Autre particularité, la circulation est une symphonie de klaxons. Les Indiens n'utilisent pas les rétroviseurs et se préviennent en klaxonnant. Il n'est pas rare de croiser également des véhicules à contresens remontant des autoroutes de neuf (!) voies pour éviter de faire un détour... Cette fourmilière géante et totalement désorganisée est un premier aperçu de

Delhi qui, avec ses 21 millions d'habitants, devrait être la ville la plus peuplée au monde dans dix ans (on parle de 37 millions sur une surface à peine plus grande que le Val-d'Oise). Le lendemain, la journée d'acclimatation permet de découvrir un peu plus ce que beaucoup appellent une jungle urbaine qui regorge néanmoins de trésors cachés. Avec un tuk-tuk (moto trois roues taxi), on peut facilement s'aventurer dans cette fourmilière géante, mystérieuse, oppressante et captivante. Ce futoir non orchestré mêle taxis, bus d'avant-guerre, vélos, passants, vaches, chiens errants, singes dans une anarchie totale. On propose à la vente des serviettes pour s'éponger le visage aux feux tricolores. Les habitants vivent, marchent et vendent de tout, les uns sur les autres. Les rabatteurs de taxis transpirent à grosses gouttes (et moi donc...). On négocie tout et surtout pour une bouchée de pain. Les odeurs d'épices, de viande, d'égouts, de boue s'entremêlent dans les ruelles qui contrastent avec l'immensité des palais du gouvernement. La pluie vous tombe dessus plus vite qu'il ne faut pour sortir le K-Way®. N'espérez pas que ces murs d'eau vous rafraîchissent (gardez l'image du sauna), la pluie est

**« À 2 000 MÈTRES D'ALTITUDE, MANALI EST LE POINT DE DÉPART D'UN PÉRIPLE DE 1 400 KM. »**

« UN PETIT CHEMIN EN SURPLOMB NOUS LAISSE SANS VOIX EN DÉCOUVRANT UNE VALLÉE VERDOYANTE. »



## Pratique



► **Où:** Inde, de Manali à Leh en passant par le Zanskar  
 ► **Distance:** 1400 km de moto  
 ► **Quand:** d'août à mi-octobre  
 ► **Combien:** à partir de 3900 euros (possibilité de prendre des chambres individuelles et une extension de 2 jours à Agra, site du Taj Mahal). Prix comprenant les motos, les transferts aéroports, l'essence, les vols intérieurs, les hôtels (4 et 5 étoiles) ainsi que la nourriture (petit-déjeuner, déjeuner et dîner).

► **Comment:** 7 jours de moto pour 10 jours sur place.

► **Avec quoi:** KTM 450 EXC-F de 2020 et un véhicule d'assistance (chauffeur, mécano et docteur)

► **Contact:** Philippe Geelhand au +32 498 545120 ou contact@adventurerides.travel

► **Instagram:** AdventureRides.travel

► **Facebook:** Adventure-Rides





**À 5 200 mètres, aucun signe de vie hormis un groupe d'enduristes venu ressentir le frisson des hautes altitudes.**



chaude... Mais après cette journée découverte, il est temps de prendre l'air frais le lendemain matin avec un vol intérieur pour rejoindre Manali, à 600 km au nord de Delhi.

### L'aventure débute !

Nous sommes six participants lancés dans ce grand périple. Philippe, notre guide, Rajan, un local, Peter, un Allemand et enfin, Klaus Kinigadner et sa femme venus d'Autriche pour découvrir eux aussi cette aventure dans l'Himalaya. Et qui dit aventure, dit une pléiade d'imprévu résolus à chaque fois de main de maître par Philippe qui connaît les ficelles du pays. Cela commence par le deuxième vol intérieur devant nous emmener de Chandigarh (ville dessinée par Le Corbusier considérée comme la ville la plus propre et belle de l'Inde) à Manali, annulé au dernier moment sur le tarmac. Ni une ni deux, un minibus est rapatrié pour effectuer les 300 km restants. Un trajet qui sera effectué en... dix heures ! Eh oui, vous avez tous vu les routes de l'extrême en Inde à la télé ? Eh bien nous y sommes, à 30 km/h de moyenne dans les montagnes. Avantage : on prend le temps de regarder les vallées vertes qui s'ouvrent devant nous. Notre convoi sera ralenti par quelques rochers atterrissant sur les routes et... une crevaison. Avec des pneus rechapés à la sauce indienne, il fallait s'y attendre ! L'arrivée à Manali se fait dans un bel hôtel où le repas traditionnel (et la bière) nous requinque avant de prendre les motos au petit matin le lendemain. Situé à 2 000 mètres d'altitude, Manali est le point de départ d'un périple qui comptera environ 1 400 km pour rejoindre le nord de l'Inde. De quoi appréhender pour la première fois la circulation (à gauche) afin d'échapper à la ville. Avec toutes ces voitures, ces chiens, vélos, vaches et piétons qui ne respectent aucun code, si Tesla a besoin de tester sa voiture autonome, c'est ici qu'il faut commencer. En attendant, le lever de rideau sur notre aventure nous éblouit à la sortie du tunnel d'Atal long de neuf kilomètres (le plus long au-dessus de 3 000 mètres au monde) qui débouche sur la vallée de Lahaul. Les premières montagnes majestueuses de l'Himalaya laissent apparaître un spectacle somptueux. La vallée verdoyante qui nous emporte le long du fleuve est entourée de

mastodontes rocheux très jeunes et donc très raides. De quoi se sentir infiniment petit... Chaque montagne pleure des cascades d'eau chutant parfois sur plus de 200 mètres. Au détour de quelques maisons isolées, on ne peut s'empêcher d'imaginer la vie de ces locaux se réveillant tous les jours à 3 200 mètres d'altitude face à ce spectacle inouï et cultivant leur nourriture sur des pentes abruptes. Les enfants s'émerveillent au passage de nos motos, laissant leurs yeux bleu clair nous captiver avant de reprendre leurs jeux à base de cailloux. On est loin du modèle européen... Cela est un autre sujet, mais la réflexion a alimenté le repas du midi pris au pied d'un monastère bouddhiste. D'ailleurs, on commence à sentir les premiers effets de l'altitude notamment lorsqu'il s'agit de monter sur des rochers pour prendre quelques photos. Le taux d'oxygène remonte alors que l'on poursuit notre descente dans la vallée. On en a bien besoin, qui plus est lorsqu'il s'agit de se défouler sur un terrain de jeux en sable au bord de la rivière. Cette première journée se termine avec quelques vaches et moutons à saluer puis en remontant pour rejoindre, sous un couver de soleil rouge sang, notre dortoir à Jispa perché à 3 250 mètres. Demain, les choses sérieuses commencent !

### **On prend de la hauteur !**

Au réveil débute la première grande ascension pour passer le col du Shingo La à 5 200 mètres. On rencontre un premier poste de contrôle où les autorités locales vérifient notre passeport. L'objectif est de nous pister dans une région où l'assistance médicale peut vite devenir compliquée. Si vous êtes porté disparu, on pourra (grâce à ces contrôles) connaître la zone exacte (à quelques centaines de kilomètres carrés près) où vous êtes. Ce poste militaire est implanté à côté de Darcha, un petit village entièrement enseveli il y a 17 ans sous l'éboulement d'une moitié de la montagne adjacente... L'ascension vers le col du Shingo La permet de constater à quel point l'armée indienne



**Lorsque l'unique pont pour redescendre s'effondre, il n'y a pas d'autre solution que d'attendre et profiter ainsi de l'hospitalité locale, bloqués à 4 000 mètres.**

engage des moyens colossaux pour construire des routes à haute altitude afin d'acheminer des militaires le plus rapidement possible près des lignes chinoises. La tension entre ces deux pays reste palpable. D'ailleurs, l'Inde interdit l'achat de puce téléphonique aux non-locaux afin d'éviter toute « mauvaise » communication près de la frontière. Si vous ne voulez pas être dérangé par les mails du travail, pas de doute, c'est l'endroit rêvé ! Les ouvriers sont payés quelques dizaines d'euros et vivent plusieurs mois dans des tentes sur place avec leurs familles. Malgré la difficulté de leur situation, tous sont heureux de nous voir et réclament des photos avec nous. L'arrivée en haut du col du Shingo La est la première grosse sensation de ce périple à plus de 5 200 mètres. À cette altitude, le taux d'oxygène a baissé de moitié. Pas un oiseau, pas un animal pour saluer notre passage. On a l'étrange impression de débarquer sur une autre planète. Faire quelques photos demande un effort extrême. Il faut reprendre son souffle régulièrement sinon la tête tourne rapidement. Ce ressenti unique nous laisse humble face à Dame Nature. Il est temps de redescendre dans la vallée du Ladakh où court une rumeur entendue au

contact des locaux. L'unique pont qui permet de rejoindre Padum (ville administrative du Zanskar) à huit heures de trip se serait effondré suite aux dernières précipitations...

### **Un pari à tenter**

Vient un choix cornélien à effectuer pour Philippe. Prendre la décision de faire demi-tour ce qui implique une boucle de deux à trois jours pour rejoindre Padum ou continuer et tenter malgré tout de traverser le pont en laissant le véhicule d'assistance faire ce détour. C'est donc en autonomie complète, avec notre sac à dos, que nous décidons de dire au revoir à notre assistance. Quand on vous parle d'aventure avec un grand A, nous y sommes ! La pluie qui s'invite nous force à accélérer le rythme car les multiples rivières qui traversent l'unique chemin dans le vallon se montrent de plus en plus menaçantes. On voulait de l'air frais, on a également de l'eau bien fraîche jusqu'aux genoux à quelques passages. La vallée présente ensuite des contrastes majestueux entre la roche jaune/rouge et la verdure des cultures locales en bordure de rivière. Avec le temps, les habitants ont réussi à exploiter des zones arides et ce spectacle nous

**« CHACUN S'ENDORT EN PRIANT POUR QUE CE P... DE PONT SOIT OPÉRATIONNEL DEMAIN. »**



**Un petit alcool du pays chez l'habitant ! De quoi relater l'ascension au sommet marqué par les drapeaux de prières aux cinq couleurs pour les cinq éléments de la terre.**

accompagne jusqu'à notre chambre d'hôte pour la nuit. Pour la petite histoire, c'est ici même, à Purni, qu'a été tournée une partie de l'émission « *Rendez-vous en Terre Inconnue* » en 2009 avec Gilbert Montagné. Le chanteur deviendra d'ailleurs le parrain de l'enfant de ses hôtes et l'aidera à aller à l'école. Il est aujourd'hui musicien et fait la fierté de ses parents. Pour la première fois, nous découvrons le véritable mode de vie des habitants de ces montagnes. Oubliez votre confort habituel, on dort à même le sol sur des tapis dans une chambre commune après avoir dégusté un repas local à base de riz, de poulet et de mouton. L'expérience resserre les liens au sein du groupe et nous nous endormons bercés par les anecdotes de Klaus Kinigadner en Grand Prix. Demain matin, nous leverons le mystère sur le pont.

### Prisonnier des montagnes

En suivant la rivière Tsarap alimentée via les montagnes qui nous entourent, nous roulons dans une gorge qui semble infinie. En arrivant deux heures plus tard au point crucial, c'est la douche froide. Le pont vieux de 70 ans a été emporté par les eaux. Il ne reste qu'un passage pour les piétons. L'armée sur place (composée de trois personnes...) a dépêché depuis deux jours des dizaines d'ouvriers pour le réparer. « *Revenez vers 18 heures, on devrait pouvoir vous faire passer* », précise l'un des militaires. Sans réseau, sans assistance et à 3 800 mètres



---

« NOUS ROULONS DANS UNE VALLÉE LUNAIRE  
QUI SEMBLE INFINIE. »

---





**Elles ont une drôle d'allure les vaches locales ! En tout cas, les yacks respirent le grand air et n'ont pas de trains à regarder passer.**

d'altitude, c'est chez l'habitant que nous trouvons l'hospitalité dans un village à quelques minutes de là. Il est fascinant de voir que malgré leurs conditions de vie précaires, en quasi totale autarcie, ils nous accueillent avec le sourire. À 18 heures, on reprend la route vers le pont. Nouvelle déception. « *Revenez à minuit.* » « *Revenez à 9 heures demain matin.* » « *Revenez dans deux jours* »... À l'image de l'organisation des opérations, c'est le bazar complet... Notre hôte de fortune nous propose son toit pour la nuit et quelques denrées. Chacun s'endort en priant pour que ce p... de pont soit opérationnel demain. « *Si non on sera bon pour un détour de trois jours pour le contourner* », rappelle Philippe. Au petit matin, les travaux ont bien avancé et le sésame nous est accordé à midi ! C'est sous des acclamations que nous traversons enfin. Une joie qui sera de courte durée puisqu'en entamant la magnifique vallée du Zanskar où la palette de couleurs nous émerveille à chaque kilomètre, un poste de contrôle nous invite à faire demi-tour. La route est bloquée par un éboulement de rochers. Vous en vouliez de l'aventure ? On est servis.

Philippe, comme à son habitude, trouve rapidement la solution en passant par l'autre côté des montagnes. Par contre, il n'y a pas de station essence. Il va falloir remplir des bouteilles pour atteindre Kargil. On est contraint de zapper le passage de Lamayuru avec trois cols à plus de 5 000 mètres, mais la contrepartie n'en est pas moins intéressante. Un col à 4 900 mètres, des montagnes, des glaciers, des passages de rivières, des chevaux sauvages, des yacks, des habitants tout sourire de nous voir. Les couleurs sont encore une fois surprenantes avec ces montagnes créées à la suite de la rencontre entre la plaque indienne et la plaque eurasienne. Si vous avez bien suivi les cours de géographie, c'est l'occasion de voir ce chamboulement naturel en vrai ! C'est à la pénombre et au détour d'un chemin que l'on retrouve notre véhicule d'assistance qui nous raccompagne à Kargil pour retrouver les joies d'une nuit dans un vrai lit.

#### Final en apothéose

Nos forces retrouvées, direction la dernière grosse ville du périple qu'est Leh, la capitale du Ladakh, à plus de

3 200 mètres d'altitude qui possède notamment l'un des aéroports les plus hauts du monde. Les paysages ajoutent un supplément de sensations. Cette nouvelle traversée dans la région du Ladakh présente cette fois un tout autre visage. On comprend mieux pourquoi Christophe Colomb en découvrant l'Amérique a cru avoir accosté en Inde. Il y a sous nos yeux des montagnes de l'Arizona où l'on peut goûter à la vraie liberté en ouvrant n'importe quel sommet. Celle de droite ? Celle de gauche ? Le plaisir de rouler sans barrière et d'aller où bon nous semble est jouissif dans ces décors magnifiques. Le clou du spectacle arrive en fin de journée. Après plusieurs kilomètres à traverser un désert lunaire, un petit chemin en surplomb nous laisse sans voix en découvrant une vallée verdoyante abritant le village de Hemis. Cette vision nous saute aux yeux par la beauté du décor, un peu à l'image de la vallée perdue Tralla La illustrée dans Picsou (lire « Des capsules pour Tralla La » sorti en 1954). Cette célèbre histoire est d'ailleurs inspirée étrangement d'une vallée dans l'Himalaya que personne n'aurait jamais vue. Ne cherchez pas plus loin, elle se trouve sous nos yeux cette vallée perdue ! De quoi rejoindre ensuite Leh avec des images grandioses plein la tête malgré une forte présence militaire dans cette région où les camps fleurissent comme les crocus au printemps. Il est temps de reprendre le chemin du retour par un vol intérieur pour Delhi puis notre bonne vieille France. Ainsi se termine un périple qui restera à jamais gravé dans nos mémoires. Pour des raisons de timing, je n'ai pas pu participer aux deux derniers jours qui emmènent le reste du groupe à la découverte du plus haut col en chemin praticable carrossable de l'Inde (2<sup>e</sup> du monde) à plus de 5 600 mètres ainsi que le somptueux lac Pangong, point d'orgue du voyage, situé à plus de 4 200 mètres. Mais ça, je vous laisse le découvrir si l'envie vous prend de vivre une aventure avec un grand A ! **MV**

**« LE PLAISIR DE ROULER SANS BARRIÈRE EST JOUISSIF DANS CES DÉCORS MAGNIFIQUES. »**

**Bihr**

Powering your passion

PRÉSENTE

# SXTOUR 2022

## CHAMPIONNAT DE FRANCE



- AGEN 9 Juillet - Walygator Sud-Ouest
- SAINT-GEORGES-DE-MONTAIGU 20 Août
- SUPERCROSS DE L'YONNE 24 Sept. - BRIENON

@SXTOUR

- PARIS-NANTERRE 12 & 13 Novembre  
Paris La Défense Arena
- LYON 25 & 26 Novembre  
Palais des Sports de Gerland

**FFM**

**ANSWER**

**Muc-Off**

**MOTOREX**

**MICHELIN**  
STARCROSS 6

**Bobcat.**

**RFX**

**moto verté**

**JLFO EVENTS**

**AIR PROTEX**

**BRAKING**

**BELL**

**CBD**

**VERTEX**

**OAKLEY**

**E**

**ANSWER SX ACADEMY**



EXTRÊME

# MONTÉE IMPOSSIBLE

PAR LA POUGE



On ne fait pas dans la dentelle en montée impossible. Une montée bien raide... et des motos bien barjés aussi ! Quant au look, c'est pas une priorité chez les hillclimbers !

# LA TÊTE À L'ENVERS

**À Arette dans les Pyrénées, on fait de la montée impossible depuis 1984 sur la côte de la Mouline. Une institution qui a encore réuni plus de 5 000 spectateurs cette année et une soixantaine de pilotes aussi givrés les uns que les autres. Du lourd...**

**2** 30 mètres de long, 8 mètres de large et une pente qui atteint rapidement 70 % pour se terminer à 82 % sous le panneau arrivée. La côte de la Mouline près d'Arette dans les Pyrénées-Atlantiques (64) est unique paraît-il. Pas la plus technique, ni la plus pentue. Mais une des plus compliquées en championnat de France de montée impossible. Trente-huit ans que des pilotes essaient de l'accrocher à leur palmarès. Mais la Mouline ne s'est laissé dompter que treize fois toutes ces années. La dernière il y a quatre ans. Depuis, même les meilleurs des meilleurs se

sont brisé les dents dessus. Enfin, pas que les dents. T'as déjà ramassé sur le coin du casque 150 kg de métal qui montent à dix mètres de haut avec une roue truffée de vis de 12 lancée à 5 000 tr/min ? Ben eux, si. C'est le quotidien du pilote de montée impossible. Un brave type comme toi et moi (enfin plutôt comme toi) qui veut juste s'amuser le dimanche au guidon de sa moto. Bon, sa moto, il la fabrique en général lui-même, comme me l'a raconté Yohan Peltier, le vainqueur d'Arette 2022. « J'ai passé 600 ou 700 heures dessus, c'était pas simple. J'ai acheté un poste à souder, j'ai soudé tous les garde-corps de ma maison

Adepté du jeté de moto en enduro extrême, fais un tour en montée impossible, tu trouveras ton maître à coup sûr.





et puis je me suis lancé sur mon proto. Il m'a fallu apprendre à fabriquer un cadre et transformer un moteur de KTM 1190 LC8 trouvé dans une casse... » Ancien crossman, enduriste à ses heures en ligue ou en classiques, Yohan a 34 ans et conduit des engins de terrassement dans sa vie de tous les jours. Depuis dix ans il s'est lancé en montée impossible, « parce que depuis que j'ai vu ça à la Bresse en 2007, ces motos de 180 chevaux

gavées au nitroxyde, je me suis dit que c'est ça que je voulais faire. »

### 140 kilos, 140 chevaux

La Bresse, autre grand spot du hill climbing français depuis des décennies, accueillait cette année-là une bande de Ricains venus faire du spectacle avec leurs protos un peu barrés. Depuis, les motos équipées de deux moteurs en série ou de quatre

cylindres boostés au méthanol ont tendance à disparaître. Tout comme les grosses roues à l'arrière. Le proto tendance, c'est un twin KTM LC8 pas plus large qu'une moto de MX, la boîte de vitesses vidée (plus qu'un rapport et le point mort), l'échappement et le filtre à air démontés, tout comme le réservoir transféré dans les tubes du cadre avec un petit litre d'essence dedans et une électronique réduite à sa

**Le proto tendance depuis quelques années : un bloc KTM LC8 bicylindre dans un cadre maison, un bras oscillant rallongé et une roue arrière plutôt fine et cloutée. L'ensemble est fin, pas trop lourd et fait moins mal si tu le prends sur le coin du nez que les anciens protos...**

---

**« T'AS DÉJÀ RAMASSÉ SUR LE COIN DU CASQUE 150 KG DE MÉTAL HURLANT ? »**

---



Le but est que la moto se bloque le plus haut possible. Mais faut toujours rester vigilant, ça peut te sauver la vie.



plus simple expression (les capteurs thermiques ont été shuntés). Le démarreur est conservé, tout comme une petite batterie lithium pour le lancer. L'ensemble est complété par une fourche de 125 cross à l'avant, un bras oscillant rallongé et un pneu arrière de grand diamètre pas très large monté sur jante de 18 avec des godets vulcanisés tout le tour. Résultat, une machine de 140 kg et autant de chevaux, voilà la recette pour titiller le sommet. Ah, et puis faut un peu de technique quand même. La connerie et la motivation ne suffisent pas ! Les meilleurs ont des années de MX, enduro ou trial à leur actif. Ou des courses de sable pour certains. « *C'est pas vraiment possible de s'entraîner*, m'explique Julien Saporiti, l'un des « anciens » du plateau. *En tout cas, c'est pas simple de trouver une pente pour mettre à fond un moteur comme ça.* *Du coup, on roule quasiment que sur les courses.* » Soit six ou sept rendez-vous par an quand tout va bien. Seulement quatre cette année d'après Covid, dont trois comptent pour le championnat de France. La dernière a lieu dans moins d'un mois, le 9 octobre à Lamure/Azergues (69). Un championnat de France light mais qui réunit une soixantaine de passionnés au minimum. Que des amateurs et une ambiance bon enfant aux dires de tous. À Arette, le paddock est organisé en demi-cercle autour de l'aire de départ.



Tous alignés au pied de cette montagne qui les attend. Quatre manches dans la journée, quatre montées seulement donc peu de chance de briller. Moins d'une minute chaque run pour essayer de passer les gros panneaux de bord de piste qui indiquent 100, 150 puis 200 mètres. Tout en haut, une banderole d'arrivée à laquelle pend un jambon. Tradition locale... Dans le paddock, ça s'active sec entre deux manches. Entre ceux qui doivent détordre un guidon ou l'énorme garde-boue arrière plié après une énième chute, ceux qui causent mécanique ou tactique (« *c'est pourri à droite, je prends l'ornière du milieu tout à l'heure* ») et ceux qui embrassent leur moitié comme si c'était la dernière fois,

l'ambiance est fébrile. Une paire de pilotes venus de Lettonie semble un peu perdue. Tout comme les deux féminines inscrites à Arette : Laura Pascolini et Auriane Abadie. La première terminera pourtant en milieu de paquet sur cette course bourrée de testostérone. Un sacré bout de femme qui semble aussi passionnée que ses homologues masculins. À peine le temps de discuter le bout de gras avec cette pasionaria du hill climb qu'une rumeur parcourt le public : une moto est en train de prendre feu au milieu du paddock. Aussitôt trois ou quatre gaillards équipés d'extincteurs se précipitent et évitent le pire. « *Oui, ça peut arriver, une durit d'essence qui frotte*

**Quelques rares blocs deux-temps sont encore en service. Genre double moteur Zabel 500 et autres joyeusetés. L'extincteur peut parfois s'avérer indispensable dans le paddock. Un paddock avec vue sur la montagne. Beau et bruyant à la fois.**

---

**« NE PAS TROP LÂCHER SA BÉCANE. LA MESURE EST PRISE LÀ OÙ ELLE S'EST STOPPÉE »**

---



**Vu d'en haut, la montée est tout aussi impressionnante.**

**Dans quelques secondes, Yohan Peltier va passer la ligne d'arrivée. Il sera le seul de la journée et le 14<sup>e</sup> dans l'histoire d'Arette.**

*et v'louf !* », m'explique un mécano. Pas le moment pourtant d'allumer un barbecue en cet été caniculaire, ça ferait mauvais effet auprès des autorités... Je cause tactique avec un des top guns de la discipline : « *Quand j'arrive à mi-pente, je vise le "E" de la banderole ARRIVÉE et je soude !* », m'explique Julien Saporiti. Simple, basique, comme dirait Orelsan. À mi-

pente, c'est là que débute une série de quatre marches qui coupent presque complètement l'élan des cent premiers mètres. Chacune correspond à un chemin d'évacuation qui permet aux bénévoles d'extraire les motos une fois le pilote et sa machine stoppés. Un câble relié à un treuil permet d'aider la manœuvre sans avoir à trop soulever les protos. Les motos sont vite dégagées et les montées s'enchaînent quasiment non-stop. Sauf quand un pilote se blesse – assez rarement – ou qu'un pauvre photographe se prend une roue arrière dans le buffet comme c'est arrivé pendant la deuxième manche. Oui, mieux vaut se tenir loin de la zone d'accélération. Les cailloux pleuvent dru et parfois une moto monte dans les airs avant de rebondir jusqu'à cinquante mètres plus bas.

### A star is born

Y'a de la casse en montée impossible. Les jetés de moto sont fréquents, bien plus spectaculaires qu'en enduro extrême. 140 chevaux, ça te propulse l'engin sacrément haut et loin. Le but est justement de ne pas trop lâcher sa bécane. La mesure est prise là où elle s'est stoppée ou est sortie de la trajectoire délimitée par deux traits en plâtre. En bas, les officiels mesurent la distance avec un télémètre, l'appareil des géomètres. Et des cellules prennent le temps de la montée histoire de départager au chrono deux

éventuels ex æquo. En cette fin d'après-midi du dimanche 21 août, c'est serré entre les cinq premiers qui taquinent ou dépassent les 115 mètres après trois montées. Tous se sont bloqués dans cette fichue dernière marche à moins de quinze mètres du sommet. Là-haut, c'est raide comme la police secrète de Poutine. La marche fait deux mètres et à sa droite, l'herbe est encore vierge. Hors trajectoire. Pourtant dans la quatrième et dernière manche, le numéro 171 arrive là-dedans avec encore un peu d'élan. Son bloc KTM rugit, le type semble désarçonné à plusieurs reprises mais ne lâche pas le guidon. Jette des pieds à droite et à gauche sans couper les gaz. Et passe l'arrivée dans un demi-tour presque parfait avant de se coucher sur le côté. Il se relève et tend les bras vers la foule. Qui applaudit comme un seul homme l'exploit.

Yohan Peltier remporte ainsi sa première course en dix ans de championnat et raconte : « *J'arrive pas à y croire en fait. Je sais même pas comment j'ai fait. Je pédale sur les 50 derniers mètres, je lâche pas le guidon et ça passe !* » Le Lorrain est aux anges. Arrache le jambon comme le plus beau des trophées. Ça et les 150 euros de sa victoire de manche. Tu parles d'un cadeau. Mais s'envoyer la Mouline vient de le propulser au firmament des grimpeurs de l'impossible. À star is born... **MV**

## Résultats



**1. Yohan Peltier, 227 mètres;** 2. Fabien Parmentier, 217,52 mètres; 3. Valentin Scanferla, 217,33 mètres; 4. Jonathan Dekerle, 216,91 mètres; 5. Julien Saporiti, 214,57; 6. Robin Delale, 212,9; 7. Vincent Mougenot, 211,5; 8. Hugo Guilmard, 210,23; 9. Kevin Laby, 210,04; 10. Jérémie Laby, 208,32... 63 pilotes classés.

**« QUAND J'ARRIVE À MI-PENTE, JE VISE LE "E" DE LA BANDEROLE ARRIVÉE ET JE SOUDE ! »**

Maîtriser les chevaux tout en gardant au max les pieds sur les repose-pieds malgré un terrain miné. Non mais sérieux ?





STORY

ENERGY

# MX DES NATIONS À RED BUD

PAR JC VASCHETTO (IVY DIGITAL) - PHOTOS ARCHIVES MV

# FRANCE VS USA LE MATCH !

Aussi incroyable que cela puisse paraître, les USA n'ont plus remporté le MXDN depuis onze ans. Jamais les Ricains n'avaient connu une telle disette. Sur cette période, l'équipe de France en a profité pour s'imposer cinq fois consécutivement. À quelques jours de Red Bud, Bleus et Yankees partagent la même envie : faire retentir leur hymne national en plein cœur du Michigan. L'occasion pour nous d'établir un parallèle entre la trajectoire de deux teams emblématiques du MXDN.



**En 1988, le trio Bayle/Kervella/Vimond avait enflammé le public de Villars-sous-Écot avec une seconde place derrière les USA.**

**T**errassé en 2020 par la pandémie de Covid 19, de retour l'an passé à Mantova mais amputé de nombreux pilotes pour cause de Mondial MX2/MXGP toujours en cours, également privé d'une équipe américaine restée à la maison, le MX des Nations retrouvera ses lettres de noblesse dans quelques jours à Red Bud. Ça faisait bien longtemps qu'une édition du MXDN n'avait pas générée une telle dose d'excitation. Le compte à rebours est lancé depuis début septembre et tout le monde piaffe d'impatience. Depuis la création de l'épreuve, c'est seulement la cinquième fois que le mythique Trophée Chamberlain est remis en jeu sur une piste US. Après Unadilla 1987, Budds Creek 2007, Lakewood 2010 et Red Bud 2018, la course censée être la plus prestigieuse de l'année revient sur les terres de l'Oncle Sam, une seconde fois dans le Michigan. Red Bud, c'est l'un des berceaux du cross américain. Une piste mythique présente au calendrier de l'outdoor depuis quarante-huit ans (1974). Pour les fans, ce déplacement fait toujours figure de véritable pèlerinage. Ambiance hyper-patriotique, électricité dans l'air, LaRocco's leap, tracé considéré par les pilotes comme l'un des plus beaux de la planète, le site de Buchanan délivre toujours des moments magiques. Le 25 septembre prochain, il attirera une fois de plus les regards du monde



entier. Emmenés par Andrea Adamo, Mattia Guadagnini et Antonio Cairoli, les Italiens porteront les plaques une, deux et trois après leur victoire acquise l'an dernier à domicile. Compte tenu de l'adversité, voir les Transalpins conserver leur titre relèverait d'un vrai miracle. De retour au départ de l'épreuve pour la première fois depuis 2019, les Australiens ont en revanche un très gros coup à jouer grâce aux frères Lawrence et à un Mitch Evans de nouveau en pleine forme. Bien que privés de leur star Jeffrey Herlings, les Pays-Bas ont également fière allure avec leur trio De Wolf, Coldenhoff, Vlaanderen, trois garçons vainqueurs de manches cette année sur le Mondial MX2/MXGP. Attention aussi à l'Espagne qui offre une vraie tête d'outsider en s'appuyant sur sa nouvelle sensation Guillem Farrès et la paire Ruben Fernandez/Jorge Prado. Individuellement, il faudra aussi suivre les performances du Belge Jago Geerts engagé pour la première fois au guidon d'une 450 YZ-F d'usine. Étincelant en outdoor 250 avec sa KX-F Pro Circuit Monster, vainqueur à Red Bud le 2 juillet dernier, Jo Shimoda a toutes les qualités pour faire honneur au drapeau japonais. Mais soyons honnêtes, vu d'ici, malgré la présence de ces stars internationales, un duel se place au-dessus de tous les autres : France vs USA. Dominants depuis presque dix ans, vainqueurs à Red Bud il y a quatre

ans, nous rêvons de voir nos Bleus triompher une nouvelle fois en terrassant l'ogre américain sur ses terres. De leur côté, les hommes de Roger de Coster n'en peuvent plus. Les Yankees veulent laver l'affront et enclencher une nouvelle série de victoires comme ce fut le cas notamment entre Ernée 2005 et Saint-Jean-d'Angély 2011.

### Villars comme déclencheur

Cette rivalité franco-américaine est l'un des fils rouges de l'histoire du MXDN. Elle débute réellement il y a trente-quatre ans sur la piste franc-comtoise de Villars-sous-Écot. L'homme qui emporte les bleus dans son sillage se nomme Jean-Michel Bayle. Incroyable avec sa petite 125 CR un an plus tôt dans la boue de Unadilla 1987, fraîchement sacré champion du monde, JMB est associé à Yannig Kervella et Jacky Vimond. Alors que l'idée de partir aux USA trotte déjà dans sa tête depuis un moment, le Français titille de nouveau les stars ricaines avec sa petite Honda. Second de la première manche derrière la 500 KX d'un Ron Lechien en démonstration, Jean-Mi marque une nouvelle fois les esprits. Grâce aux excellentes perfs de ses teammates, les trois tricolores s'offrent une seconde place remarquable derrière le trio Jeff Ward, Ricky Johnson et Ron Lechien. Si les Ricains restent dominateurs en s'imposant tous les ans jusqu'en 1993,

**« C'EST À NAMUR, EN 2001, QUE L'ÉQUIPE DE FRANCE S'EST OFFERT SA PREMIÈRE ÉTOILE. »**



les Bleus rentrent un peu dans le rang et doivent attendre l'édition australienne de 1992 pour se rapprocher du podium. Quatrième cette année-là avec un team « Oxbow » composé de Bolley (125), Demaria (250) et Bayle (500) vainqueur de la première manche, les Bleus se relancent. Deux ans plus tard, ils retrouvent le podium (3<sup>e</sup>) à Roggenburg avec Vialle, Bolley et Demaria à son tour vainqueur d'une manche au guidon de la grosse 500 CR. Nous sommes au milieu des années 1990 et un constat s'impose. Les Américains ne sont plus imbattables. Les pilotes européens prennent confiance en eux notamment après le succès anglais décroché en Suisse par les compatriotes de Malin et Thorpe. Douze mois plus tard, c'est au tour des Belges de dominer la course de Sverepec. Avec Emig, Lamson et Hughes, l'Amérique termine sur la deuxième marche du podium, juste devant nos tricolores portés par Tortelli, Demaria et Maschio. À cette période, les deux teams ne se lâchent pas. En 1996, Lamson, McGrath et Emig retrouvent le chemin de la victoire à Jerez devant une nouvelle très belle équipe de France symbolisée



Jacky Vimond (#4) à la poursuite de Ricky Johnson (#2), l'une des images fortes des Nations 1988.

Champion du monde 250 en 2000, Fred Bolley (#6) s'est malheureusement blessé lors des Nations de Saint-Jean-d'Angély, plombant les chances de l'équipe de France.

## Les Français vainqueurs du MXDN



Onze pilotes français ont remporté le MX des Nations entre 2001 et 2018. Avec cinq succès consécutifs, le « Captain » Gautier Paulin est le recordman tricolore en la matière

- Gautier Paulin: 5 fois
- Romain Febvre: 3 fois
- Dylan Ferrandis: 2 fois
- Jordi Tixier, Christophe Charlier, Benoît Paturel, Marvin Musquin, Steven Frossard, Yves Demaria, David Vuillemin, Luigi Séguy: 1 fois



**Les départs du MX des Nations, un moment toujours particulier, très important notamment pour les pilotes engagés en MX2.**



Aux Nations comme sur le Mondial MXGP et le National US, l'intensité des premiers virages est toujours très importante.



Musquin et Paulin ont partagé de bons moments aux Nations lors des éditions 2009 et 2015 avec à la clé une deuxième place et une victoire.

par le talent de la brochette Tortelli/Demaria/Bolley. Si la confrontation France/USA prend de la consistance, c'est aussi car nos compatriotes se sont lancés corps et âme dans la pratique du Supercross. L'objectif, bousculer les Ricains sur leur terrain de jeux. Après JMB l'incroyable précurseur, Mickaël Pichon est parti tenter sa chance avec réussite en 1995 chez Pro Circuit. S'ils ne participent pas à toutes les courses de SX US et qu'ils viennent souvent préparer leur saison de GP, Fred Vialle, Yves Demaria, Fred Bolley, Sébastien Tortelli traversent également régulièrement l'Atlantique en début d'année. Depuis le début des 1990's, la connexion entre les deux pays est incontestable. Après leur dernière victoire espagnole, les Américains rentrent dans le rang et prennent un gros bouillon à Nismes en 1997. Lamson, Dowd et Emig passent complètement au travers et ne terminent que huitièmes. Cinquièmes ensuite dans la boue de Foxhill avec la première sélection de Ricky Carmichael en 125, ils gagnent une place l'année suivante au Brésil. Privé de podium trois fois consécutivement, dominé par la Belgique et l'Italie, les Yankees ont perdu leur confiance inébranlable. Pour nos Bleus, après deux courses moyennes, Vuillemin, Tortelli et Bolley relancent la machine en terminant deuxièmes à Indaiatuba en 1999. De très bon augure avant un MX des Nations prévu en France, pour la première fois sur le circuit de Saint-Jean-d'Angély.

## Passage à l'an 2000

Le 10 septembre 2000, la Charente-Maritime devient le centre de la planète MX. Sur le papier, les Français



Sébastien Pourcel face à James Stewart (#1) en Angleterre, un moment très fort qui reste gravé dans l'histoire de la France aux Nations.



Les Bleus ont toujours la chance de pouvoir compter sur des supporters bruyants, impliqués et démonstratifs !

alignent une équipe de rêve, taillée pour jouer une première victoire à domicile. Vice-champion US en MX 125 après avoir bataillé pour le titre jusqu'à l'ultime manche de la saison, Roncada fête sa première sélection en Équipe de France. L'officiel Yamaha peut compter sur deux alliés de choc en la personne de Bolley et Tortelli. Habitués de l'épreuve, déjà montés sur le podium, les pilotes Honda sortent d'une saison exceptionnelle. Bobol s'est offert son second titre mondial 250 pendant que Tortell' devenait vice-champion en outdoor 250. Face à eux, Roger de Coster accorde sa confiance à Pastrana, Carmichael et Hughes, trois hommes n'ayant jamais remporté le MXDN, mais également auteurs d'une belle année. Le match n'aura pas lieu. Blessé au visage après avoir pris une pierre, Bolley abandonne en première manche et en reste là pour la journée. Malgré un Tortelli héroïque vainqueur de la dernière manche devant RC, un Roncada solide en 125, nos Bleus n'ont que quatre résultats à faire valoir. Les USA renouent avec la victoire en dominant l'Italie et la Belgique. Pour les Français, la déception est à la hauteur de leurs espoirs d'avant-course. Douze mois plus tard, c'est la délivrance de Namur. Les Bleus inversent enfin la tendance. Sous la houlette d'Olivier Robert, Séguy, Vuillemin et Demaria offrent à la France son premier Trophée Chamberlain sur l'une des pistes

## Les victoires US



**Avec vingt-deux MXDN remportés depuis 1981, le team US est le recordman de victoires sur l'épreuve. Les USA attendent un nouveau succès depuis onze ans, la plus longue série de leur histoire sans gagner.**

- **2011:** Saint-Jean-d'Angély (F) – Baggett/Villopoto/Dungey
- **2010:** Lakewood (USA) – Canard/Dungey/Short
- **2009:** Franciacorta (I) – Weimer/Dungey/Tedesco
- **2008:** Donington (GB) – Villopoto/Ferry/Stewart
- **2007:** Budds Creek (USA) – Villopoto/Carmichael/Ferry
- **2006:** Matterley Basin (GB) – Villopoto/Tedesco/Stewart
- **2005:** Ernée (F) – Tedesco/Carmichael/Windham
- **2000:** Saint-Jean-d'Angély (F) – Baggett/Villopoto/Dungey
- **1996:** Jerez (E) – Lamson/McGrath/Emig
- **1993:** Schwanenstadt (A) – Emig/McGrath/Kiedrowski
- **1992:** Manjimup (AUS) – Emig/LaRocco/Liles
- **1991:** Valkenswaard (NL) – Kiedrowski/Bradshaw/Stanton
- **1990:** Vimy (S) – Bradshaw/Stanton/Ward
- **1989:** Gaidorf (D) – Kiedrowski/Stanton/Ward
- **1988:** Villars-sous-Écot (F) – Ward/Johnson/Lechien
- **1987:** Unadilla (USA) – Hannah/Johnson/Ward
- **1986:** Maggiore (I) – O'Mara/Johnson/Bailey
- **1985:** Gaidorf (D) – Lechien/Ward/Bailey
- **1984:** Vantaa (FIN) Ward/O'Mara/Bailey/Johnson + Trophée 250 à Varberg (S) Ward/O'Mara/Glover/Johnson\*
- **1983:** Angreau (B) Ward/Barnett/Bailey/Glover + Trophée 250 à Sverepet (RT)\*
- **1982:** Wohlen (CH) Bailey/O'Mara/Chandler/Gibson + Trophée 250 à Gaidorf (D)\*
- **1981:** Bielstein (D) Sun/O'Mara/Laporte/Hansen + Trophée 250 à Lommel (B)\*

\* à l'époque le Trophée se disputait avec des 250, les Nations avec des 500 cm<sup>3</sup>

## Les victoires françaises



**Si les Bleus sont encore très loin du record américain, ils comptent aujourd'hui six victoires à leur palmarès, dont cinq consécutives entre 2014 et 2018. Quatre ans après leur dernier succès, ils tenteront de retrouver la plus haute marche du podium à la fin du mois.**

- **2018:** Red Bud (USA) – Ferrandis/Paulin/Tixier
- **2017:** Matterley Basin (GB) – Charlier/Paulin/Feuvre
- **2016:** Maggiore (I) – Paturel/ Paulin/Feuvre
- **2015:** Ernée (F) – Musquin/Paulin/Feuvre
- **2014:** Kegums (LET) – Ferrandis/Paulin/Frossard
- **2001:** Namur (B) – Séguy/Vuillemin/Demaria

**« AVEC CINQ SUCCÈS CONSÉCUTIFS ENTRE 2014 ET 2018, LES BLEUS ONT FAIT DU MXDN LEUR SPÉCIALITÉ. »**



**Présent avec les USA en 2016 à Maggiora en Italie, Jason Anderson s'était imposé en première manche avec son HVA Rockstar d'usine.**



**Surprise du chef en 2017 à Matterley Basin, Christophe Charlier a fait le job en MX2 pour aider les Bleus à remporter l'épreuve.**

les plus mythiques du monde. Touchés quelques semaines plus tôt par les attentats du 11 septembre, les Américains n'ont pas fait le déplacement. Le succès français est historique mais le compréhensible forfait US a privé les fans d'une nouvelle confrontation. Également absents un an plus tard de la farce de Bellpuig, les Américains reviennent en 2003 à Zolder (2<sup>e</sup>) puis font de nouveau l'impasse en 2004 dans les sables de Lierop. Aux Pays-Bas, les Français en profitent d'ailleurs pour monter sur la boîte (3<sup>e</sup>) avec Séb Pourcel, Méo et Pichon. Entre 2001 et 2004, il faut avouer que la course a quelque peu perdu de sa magie traditionnelle. Un cycle qui se termine avec le retour du MXDN à Ernée en 2005. Le 25 septembre, en Mayenne,

l'opposition France vs USA va redonner tout son éclat au MXDN.

### La magie d'Ernée

Ce jour-là, les Nations retrouvent une ferveur populaire sans précédent. Météo de fou, public en transe, piste magnifiquement préparée, le cocktail d'Ernée est explosif. Le come-back de l'équipe US fait également partie de l'équation. L'AMA et Roger De Coster ont pris la décision de se déplacer en France avec un but : repartir de l'avant. Double champion 250 West coast/MX 250, Tedesco déboule avec sa KX-F Pro Circuit. Champion et vice-champion en 450 outdoor, Carmichael et Windham sont au sommet de leur art, surmotivés, cinq ans après la dernière victoire américaine de Saint-Jean. Pour les contrer, la France peut

compter sur une nouvelle « dream team » inédite. La FFM décide d'aligner Tortelli, fraîchement intronisé officiel KTM en MXGP, mais équipé pour l'occasion d'une 250 SX-F d'usine. À ses côtés, on retrouve Vuillemin, quatrième de l'outdoor 450 et Pichon, cinquième des GP MX1. Si les Ricains s'imposent avec la manière, nos compatriotes donnent tous ce qu'ils ont pour tenter de créer l'exploit. Finalement seconds après des courses d'une intensité rare, Tortell', DV et Rocket vivent un moment de communion magique et inoubliable avec les supporters français. Pour l'Amérique, l'heure est alors venue de relancer une longue série d'invincibilité en s'appuyant sur une nouvelle génération de pilotes plus talentueux les uns que les autres.

## « MUSQUIN/FERRANDIS/RENAUX FACE AU TRIO COOPER/SEXTON/TOMAC, RENDEZ-VOUS À RED BUD POUR VIVRE CE NOUVEAU DUEL. »



**Cohésion de groupe et échanges, l'équipe de France travaille depuis de nombreuses années pour mettre les Bleus dans les meilleures dispositions.**



**Cette année encore, la France est attendue au tournant, quatre ans après sa dernière victoire de Red Bud 2018.**

Ryan Villopoto (#3) s'est imposé plusieurs fois avec le team US, en réalisant des perfs incroyables au guidon de sa 250 KX-F du team Kawasaki PC Monster.



Entre 2005 et 2011, Villopoto, Stewart et Dungey notamment vont apporter leur pierre à l'édifice, épauler par des hommes comme Tedesco, Short, Weimer, Ferry ou Canard. Sur cette période faste pour les Ricains, nos Bleus s'accrochent avec plusieurs performances notables. Nico Aubin, Séb Pourcel et Pela Renet terminent deuxièmes à Budds Creek en 2007. Un an plus tard, Boissière, Aubin et de nouveau Sébastien Pourcel, incroyable vainqueur de la troisième manche, retrouvent la seconde marche du podium à Donington. Cette belle série se poursuit en 2009 à Franciacorta avec un trio de jeunes formé de Musquin, champion du monde MX2, Paulin et Frossard. Troisième et sixième du même championnat, les deux hommes sont pourtant alignés en 450 et s'en sortent très bien. Vainqueur de la manche MX2/Open avec sa KX-F Bud Racing, GP écrit la première grande page de son histoire incroyable avec le MXDN. Sa blessure contractée lors de la dernière course du week-end n'empêchera pas les Français de terminer une nouvelle fois en deuxième position du classement final derrière Weimer, Tedesco et Dungey. Moins en réussite un an plus tard à Lakewood (7<sup>e</sup>) avec les problèmes mécaniques rencontrés par Musquin, nos Bleus repartent de l'avant en 2011. De retour à Saint-Jean-d'Angély onze ans plus

## Team France : leurs perfs à Red Bud

**Si Maxime Renaux s'apprête à disputer son deuxième MX des Nations après Assen 2019, il n'a jamais roulé sur la piste américaine. Il pourra en revanche compter sur l'expérience de ses deux teammates habitués du circuit US. Dylan Ferrandis et Marvin Musquin ont déjà tous les deux gagné dans le Michigan, sur un tracé qu'ils adorent tous les deux.**

### Marvin Musquin (KTM Red Bull)

Pour son retour aux Nations après sept ans d'absence et une démonstration orchestrée à Ernée avec sa SX-F d'usine, le pilote KTM Red Bull a accepté le challenge de redescendre en 250. MM25 aime Red Bud et s'était imposé dans le Michigan en 2018. Également vainqueur d'une manche un an plus tard, il se sent bien sur cette piste.

#### 450

- ▶ 2022 : absent
- ▶ 2021 : 14<sup>e</sup> (DND/7)
- ▶ 2020 : 4<sup>e</sup> (2/6) & 4<sup>e</sup> (3/4)
- ▶ 2019 : 3<sup>e</sup> (7/1)
- ▶ 2018 : 1<sup>er</sup> (2/1)
- ▶ 2017 : 3<sup>e</sup> (3/3)
- ▶ 2016 : 5<sup>e</sup> (5/5)

#### 250

- ▶ 2015 : 6<sup>e</sup> (4/6)
- ▶ 2014 : 2<sup>e</sup> (4/3)
- ▶ 2013 : 4<sup>e</sup> (3/4)
- ▶ 2012 : 4<sup>e</sup> (4/4)

### Dylan Ferrandis (Yamaha Star Racing)

Comme son teammate du MXDN, l'officiel Yam connaît très bien la piste US. Vainqueur en 2019 avec sa 250, l'an passé avec sa 450, Dylan se sent à l'aise dans le Michigan. Déjà vainqueur des Nations à deux reprises, dont une fois à Red Bud en 2018, il n'était pas encore remis de sa blessure en juillet dernier pour s'aligner au départ de l'outdoor.

#### 450

- ▶ 2022 : absent
- ▶ 2021 : 1<sup>er</sup> (1/2)

#### 250

- ▶ 2020 : 4<sup>e</sup> (7/3) & 2<sup>e</sup> (5/2)
- ▶ 2019 : 1<sup>er</sup> (1/1)
- ▶ 2018 : 3<sup>e</sup> (3/4)
- ▶ 2017 : 5<sup>e</sup> (5/4)





**On attend une grosse ambiance le 25 septembre prochain à Red Bud où les US n'envisagent rien d'autre que la victoire !**

tard, le MXDN propose un nouveau duel France/USA passionnant.

### Le tournant de 2011

Marvin Musquin qui sort d'une cinquième place en outdoor 250 est aligné en MX2. De retour en Europe depuis quelques semaines, vainqueur de trois manches MX1 avec une 450 KX-F du team CLS Monster, Christophe Pourcel est en forme. CP retrouve la sélection pour la première fois depuis 2006. Quatrième du Mondial MX2, mais surtout vainqueur de la finale MX1 avec son YZ-F Rinaldi pour sa première sortie dans la catégorie reine, Gautier Paulin fête, lui, sa troisième convocation consécutive. Côté US, De Coster a décidé de miser sur Baggett, Dungey pour sa dernière course avec Suzuki US et Villopoto double champion 450 SX/MX. Une fois de plus, les deux teams vont dominer la course. Malgré un Baggett en difficulté, les Ricains s'imposent. De nouveau vainqueur d'une manche, Paulin s'impose comme le Capitaine tricolore et monte sur son deuxième podium (2<sup>e</sup>) en trois ans. Personne ne le sait encore, mais cette édition 2011 sonne le début de la fin pour les Américains. Depuis ce 18 septembre, les équipes US n'ont plus jamais réussi

à s'imposer malgré la présence de stars comme Barcia, Webb, Tomac, Dungey, Martin ou Anderson. Cette longue traversée du désert va permettre à l'Europe d'inverser la tendance avec les victoires allemandes de Lommel 2012 et belges de Teutschenthal 2013. Deux éditions pas franchement favorables en revanche aux Français. En 2014, le MXDN est organisé pour la première fois de son histoire sur la piste de Kegums, le début d'une nouvelle ère !

### Avantage France

Pour affronter la rudesse des sables lettons, la FFM et Pascal Finot décident de faire confiance à un trio de pilotes Kawasaki Monster : Ferrandis, Paulin et Frossard. Le premier fête sa première sélection, les deux autres se retrouvent ensemble au MXDN pour la première fois depuis leur dépuclage commun de 2009. Quatrième du Mondial MX2, DF arrive en pleine confiance, entouré de deux hommes d'expérience. Blessé après six GP MXGP, Gautier est revenu terminer l'année en boulet de canon avec un succès au Mexique. Solide cinquième du classement final, son teammate Steven est une valeur sûre de la catégorie. Côté US, De Coster s'appuie

également sur un trio d'enfer. Champion 250 outdoor, Jeremy Martin découvre les Nations, accompagné par les deux stars Dungey et Tomac. Il n'y aura finalement pas de match. Sur un nuage, portés par un Paulin intouchable et auteur du doublé, les Bleus s'imposent avec la manière devant les Belges et les Ricains. Après treize ans d'attente et le succès de Namur, la France accroche une seconde étoile sur son maillot. Le timing est parfait puisque l'édition 2015 du MXDN est prévue à Ernée. C'est donc flanqués des numéros un, deux et trois que Paulin, passé chez Honda HRC entre temps, Musquin vice-champion 250 outdoor et Romain Febvre tout récent champion du monde MXGP se pointent en Mayenne. Si Jeremy Martin, Justin Barcia et Cooper Webb se donnent à fond, les tricolores conservent le Trophée Chamberlain à la maison à l'issue d'un week-end magique. En 2016, c'est Maggiora qui retrouve la magie des Nations, vingt ans après le succès américain signé O'Mara, Johnson, Bailey. Alex Martin, Cooper Webb et Jason Anderson ont la charge de relancer les USA, incapables de gagner depuis quatre ans. Vainqueur de la première manche, El Hombre se fait

**« LES USA N'ONT PLUS GAGNÉ LE MXDN DEPUIS SAINT-JEAN 2011, UNE ÉTERNITÉ ! »**

sauter sur la tête à l'arrivée et ne peut pas prendre le départ de sa seconde course. Malgré cela, les Yankees terminent troisièmes derrière les Pays-Bas et des Bleus (Paturel, Paulin, Febvre) qui s'imposent une nouvelle fois. Douze mois plus tard, c'est Matterley Basin qui reçoit les Nations. Début octobre, la météo anglaise est capricieuse et les conditions de course délicates. Avec Christophe Charlier appelé à la rescoussse pour s'aligner en MX2 alors qu'il roule en Mondial d'enduro depuis un moment, l'incontournable duo Febvre/Paulin, la France enchaîne un quatrième succès devant les Néerlandais d'Herlings et les Anglais de Max Anstie auteur du doublé. Pour les Ricains, c'est la descente aux enfers. Hormis Osborne en seconde manche (3<sup>e</sup>), Covington et Seely (problèmes mécaniques) se noient dans la boue britannique. Neuvèmes du classement final, les hommes de De Coster n'y arrivent plus face aux meilleurs Européens. En 2018, tout est fait pour leur permettre de se remettre dans une bonne dynamique, chez eux, à Red Bud, avec une équipe cette fois-ci hyper solide. Double champion 250 SX/MX avec sa Yam Star Racing, Aaron Plessinger est associé à Eli Tomac, champion 450 outdoor et Justin Barcia, quatrième du même championnat en remportant la finale d'Ironman. Comme un an plus tôt, la météo n'est pas au rendez-vous mais les fans ricains bien présents pour pousser leurs compatriotes vers la victoire. Côté français, Ferrandis (vainqueur de ses deux premiers outdoor 250 cette année-là) fête son retour quatre ans après la victoire de Kegums. Il retrouve Paulin, cinquième du Mondial MXGP et Tixier retenu pour pallier l'absence de Febvre blessé. Pour sa dernière sortie au guidon de son HVA Rockstar, le Capitaine GP sort deux manches de folie (2/3). Solide avec sa 250 Yam, DF (6/8) apporte des points précieux aux Bleus. Après une casse mécanique, une moto réparée in extremis, JT arrache une 13<sup>e</sup> place en dernière manche suffisante aux Français héroïques pour s'imposer une cinquième fois consécutive devant les Pays-Bas et l'Angleterre. À l'Ouest, incapables de se mettre au niveau des Européens, les Ricains subissent une nouvelle humiliation. Plessinger se loupe (16/14), Barcia est fantomatique (9/11) et Tomac n'arrive pas à monter sur le podium (4/5).

## Team US : leurs perfs à Red Bud

**Sur les trois pilotes retenus cette année par Roger De Coster et l'AMA pour défendre les couleurs du team US, un seul a déjà gagné à Red Bud en outdoor : Eli Tomac. Justin Cooper et Chase Sexton comptent chacun deux podiums dans le Michigan.**

### Justin Cooper (Yamaha Star Racing)

Après une première sélection lors des Nations 2019 à Assen, Justin Cooper est de retour cette année dans le team US. Depuis son arrivée chez les pros, le pilote Yamaha s'est aligné six fois derrière la grille de Red Bud lors des épreuves de l'outdoor US 250. Il s'est offert deux podiums (2019/2021) et a remporté une manche dans le Michigan. Sa prestation de cette année n'a pas vraiment été concluante.

#### MX 250

- 2022: 7<sup>e</sup> (7/9)
- 2021: 2<sup>e</sup> (4/1)
- 2020: 9<sup>e</sup> (9/6) § 7<sup>e</sup> (7/5)
- 2019: 3<sup>e</sup> (3/6)
- 2018: 5<sup>e</sup> (8/7)

### Chase Sexton (Honda HRC)

L'officiel Honda HRC connaît bien la piste de Red Bud, il a roulé lui aussi six fois dans le Michigan, deux fois en 250 et quatre avec sa 450 CRF d'usine. Le Ricain fête en revanche sa première sélection avec le team US. Sur le podium il y a quelques semaines derrière Tomac, il dispose de très bons repères sur ce circuit.

#### MX 450

- 2022: 2<sup>e</sup> (2/2)
- 2021: 6<sup>e</sup> (8/4)
- 2020: 2<sup>e</sup> (3/4) § 10<sup>e</sup> (9/9)

#### MX 250

- 2019: absent
- 2018: 6<sup>e</sup> (11/6)
- 2017: 9<sup>e</sup> (12/7)

### Eli Tomac (Yamaha Star Racing)

Ça semble plutôt surprenant, mais Tomac n'a disputé que trois MX des Nations depuis le début de sa carrière, le premier en 2013 à Teutschenthal (16/2) en MX2, le second l'année suivante à Kegums (6/3) avec sa 450 CRF Geico puis il y a quatre ans à Red Bud (4/5) au guidon de sa KX-F officiel. ET n'a jamais remporté de manche. Il est en revanche chez lui à Red Bud et s'est offert un doublé en juillet dernier. Avec trois succès et cinq podiums, le pilote Yam a pour habitude de bien rouler sur ce circuit.



#### MX 450

- 2022: 1<sup>er</sup> (1/1)
- 2021: 2<sup>e</sup> (4/1)
- 2020: 6<sup>e</sup> (4/5) § 5<sup>e</sup> (2/7)
- 2019: 1<sup>er</sup> (1/2)
- 2018: 15<sup>e</sup> (DNF/9)
- 2017: 1<sup>er</sup> (1/1)
- 2016: 2<sup>e</sup> (2/2)
- 2015: absent
- 2014: 2<sup>e</sup> (4/2)

#### MX 250

- 2013: 2<sup>e</sup> (1/2)
- 2012: 3<sup>e</sup> (5/3)
- 2011: absent
- 2010: 10<sup>e</sup> (12/9)

Battus aux Nations pour la première fois de leur histoire quand la course se dispute sur leurs terres, les Américains ont la tête basse. Un an plus tard, les deux teams se retrouvent une fois de plus, cette fois dans l'enfer d'Assen, piste sablonneuse inondée tout le week-end par une pluie incessante. Les Français (Renaux/Paulin/Tixier) terminent cinquièmes, juste devant les Ricains (Cooper/Anderson/Osborne). Une édition marquée par le triomphe des

Néerlandais à domicile. Pénalisés par une panne d'essence de Paulin et une blessure de Cooper, France et USA manquent le podium. Pour ces derniers, l'histoire se répète une nouvelle fois et les images joyeuses du succès de 2011 semblent à des années-lumière. Dans quelques jours à Red Bud, après une édition 2020 annulée et un MXDN 2021 quelque peu tronqué, le retour de la confrontation Europe/USA s'annonce explosif. Vivement le 25 septembre ! **MV**

# MAXIME RENAUD

PAR PASCAL HAUDIQUERT



# UN ROOKIE AUX DENTS LONGUES!

Il espérait un podium final, il doit se contenter d'une quatrième place au Mondial MXGP pour sa première saison dans la catégorie. Une blessure au dos ne l'a pas empêché de gagner des manches dès son retour et de s'affirmer dans la catégorie reine du cross mondial. À quelques jours du MX des Nations, on a fait avec lui le bilan de cette saison de rookie.







**C'est à l'appel d'un saut, dans la poussière, que Maxime s'est blessé sérieusement au dos. Un coup d'arrêt heureusement bien géré.**



#### ► **La saison est terminée, quel est ton bilan ?**

« Je dirais, bilan mitigé. D'un côté je suis super satisfait de ma première saison en MXGP, c'est quand même une très bonne saison de rookie avec des podiums, des victoires de manche, un GP remporté avec une double victoire de manche, c'était super et pendant un bon moment j'ai été prétendant au titre en étant deuxième du championnat avec une marge d'avance sur mes poursuivants. Tout allait bien et puis le crash à Teutschenthal et ma blessure au dos ont mis un coup d'arrêt à cette belle série de GP, ce qui fut dur à accepter. Passer d'une situation où tu fais des podiums quasiment un week-end sur deux, où tu te dis que tout est possible pour le titre, à ce coup d'arrêt, ça fait chier, je n'ai pas d'autre mot. C'est comme ça, c'est ce petit goût amer qui me reste. »

#### ► **Ce qui doit être frustrant, c'est que cette chute et cette blessure ne sont pas vraiment dues à une erreur de ta part ?**

« C'est une blessure un peu... Ça fait partie du motocross, il faut malgré tout l'accepter. La piste n'était pas bien arrosée le samedi à Teutschenthal, tout le monde s'est plaint de la poussière et il se trouve que dans le premier tour alors que j'étais sept-huit, on est arrivé dans la poussière sur l'appel du saut et je prends un gros trou que je n'avais pas vu au tour de reconnaissance. En fait, la bonne trace sur ce saut était à gauche. Là je me suis décalé sur la droite puisque je n'avais pas d'autre endroit où aller et j'ai pris ce trou. Je ne me suis pas vraiment senti partir mais en l'air, j'ai compris qu'il fallait lâcher la moto... »

#### ► **Une blessure au dos, ce n'est jamais bon, tu as eu peur ?**

« Il y a eu plusieurs étapes. Au début, suite aux examens faits sur le circuit, on m'a dit il n'y a rien aux vertèbres mais le coccyx est cassé. Après, ils avaient un doute sur la vertèbre T10, ne sachant si c'était une ancienne fracture ou une nouvelle. Arrivé à l'hôpital, on m'annonce que j'ai quatre fractures au dos, qu'il faut faire attention, ils étaient pessimistes quant au fait que je reprenne la route. On est rentré en prenant le plus de précautions possible. Moi je voulais le verdict de spécialistes que je connais et qui me connaissent, des gens en qui j'ai confiance. Après des examens approfondis, le bilan était une triple fracture du coccyx et deux "fractures de tassement" au niveau des vertèbres. Concrètement, ce n'est pas une ligne de fracture mais un émettage au niveau des vertèbres qui peut se remettre assez bien. Ce fut ma chance car j'ai pu tout de suite repartir sur du vélo de route, sans prendre de choc et sans mettre de pression au niveau de mes vertèbres. Tous les jours je montais à Anvers chez mon physio pour la rééducation ce qui m'a permis de revenir plus vite que prévu. »

#### ► **Tu reviens plus vite mais quand même plus tard que ce que tu voulais, à savoir revenir dès l'Indonésie ?**

« Oui et aujourd'hui encore, je suis dégoûté de ne pas y être allé, Yamaha n'a pas voulu. Quand on arrive en fin de saison et qu'il te manque une dizaine de points pour être là où tu pourrais être, tu y repenses ! Bon, la place de vice-champion, c'était râpé en loupant deux GP, mais la troisième place était à ma portée malgré tout. Ces points, j'aurais pu les prendre en Indonésie ou en Suède quand je me fais rouler dessus alors que j'étais dans le top six après le départ... C'est un peu rageant mais il faut savoir

accepter ses erreurs, et s'en servir pour le futur. J'en retire que chaque manche, chaque point, tout compte pour un championnat. »

#### ► **Comment va ton coccyx aujourd'hui ?**

« Il va bien, même si je sens encore une douleur de temps à autre. Ce n'est pas une blessure confortable, mais sur la moto, je n'ai globalement pas de douleur au coccyx comme au dos. »

#### ► **Tu as dû changer ta manière de piloter ?**

« Pas trop... Au début oui, car je suis un pilote qui aime bien aller loin sur les sauts, chercher l'endroit idéal pour se réceptionner en dehors des trous. Quand je me suis pointé à Lommel, ce fut un peu compliqué car cette année, il y avait beaucoup de sauts à plat où il aurait fallu sauter très loin pour arriver sur le dur. Ce fut un peu compliqué mentalement, j'ai dû sauter moins loin que les autres pour être sûr de ne pas agraver cette blessure au dos. »

#### ► **Ton passage du MX2 au MXGP s'est très bien passé. C'est compliqué de changer de catégorie ?**

(moment de réflexion) « Chacun a sa propre expérience. Ce n'est pas le plus facile, je dirais même très difficile puisqu'on passe d'une catégorie MX2 qui est bonne et où le niveau est très relevé au MXGP où tous les top pilotes se retrouvent un jour. Le MXGP, tu y retrouves tous nos aînés, les champions des années précédentes, le top du top et ce n'est pas simple d'y faire sa place. J'ai réussi à la faire cette année et je suis content de ça. On peut se sentir comme un futur prétendant au titre vu ce que j'ai fait cette année. »

► **Tu sais ce qu'il te reste à faire pour être champion ?**

« Oui, bien sûr. Il y a encore pas mal de steps à passer. Je ne dis pas que je sera champion l'an prochain mais j'en ai les capacités, j'en suis persuadé. Je sais sur quels points je dois travailler. On en découvrira peut-être d'autres mais une fois qu'on aura ajusté tous ces points, cela me permettra d'être encore plus régulier et surtout de prendre de meilleurs départs. Si j'arrivais à partir dans le top trois plus régulièrement, cela me faciliterait la vie ! »

► **Tu parles des départs. En effet, aucun holeshot cette année mis à part lors du dernier GP ?**

« Je dois être l'un des seuls dans le top cinq du Mondial à en avoir si peu... Ce n'est pas facile de gagner des manches sans faire de holeshot mais je l'ai fait, et ça prouve que je suis capable d'aller batailler pour les gagner, même sans holeshots. Ce n'est pas mal, non ? »

► **Il te manque peut-être aussi de meilleures places derrière la grille et plus d'homogénéité dans tes performances en qualification ?**

« Je ne pense pas que c'est ce qui me pénalise le plus. C'est vrai qu'il y a des hauts et des bas au niveau des qualifications, je ne dis pas que je le fais exprès mais je ne m'excite pas trop le samedi pour garder de l'énergie pour le dimanche. Au niveau des qualifications, il y a eu un avant et un après Teutschenthal. Après ce GP, je me suis dit que 2-3 ou 5-6 derrière la grille, c'est kif-kif et que c'est le premier virage qui compte. En MX2 l'an passé, il n'y avait qu'un seul bon starter, Tom, alors qu'en MXGP ils sont nombreux. Mes équipiers, Prado, Romain, à chaque fois qu'on se place derrière la grille, on sait que tout le monde part bien. En MX2, c'était différent, tu savais comment te faire de la place, comment allaient partir les pilotes autour de toi, c'était moins compliqué. »

► **Pas de regret d'être passé si vite, à 21 ans, en MXGP ?**

« Aucun regret. Même si j'étais resté en

MX2 pour aller chercher un second titre, cela aurait été moins gratifiant que ce que j'ai fait cette année en MXGP. Rien ne dit que j'aurais enchaîné un second titre car on voit cette année que le niveau est très relevé avec Tom et Jago, mais le fait d'avoir imposé ma marque dans le MXGP, d'avoir montré ce que je sais faire avec une 450, c'est mieux pour mon plan de carrière et mon image par rapport aux teams. Je suis super satisfait d'avoir fait ce choix et d'avoir été suivi par Yamaha. »

► **Tu vas enchaîner la saison prochaine dans la même équipe, ce qui ne t'est pas arrivé trop souvent dans ta carrière ?**

« Je suis quand même resté assez longtemps chez SM Action, deux saisons en Europe et une en Mondial. Je voulais attaquer le Mondial dans le team Kemea Factory mais à l'époque, il n'y avait que deux guidons disponibles. Je reste donc chez Wilvo, avec les mêmes équipiers avec qui l'entente est bonne. On se respecte, on n'est pas copain-copain mais il y a beaucoup de respect et c'est top, super content de rester là car le team est top et la moto fonctionne bien. »

► **Par contre, tu vas changer de mécanicien avec l'arrêt de Valentin ?**

« Oui, malheureusement Valentin quitte le bateau. C'est un peu dur car on avait un super feeling, il a beaucoup d'expérience, il est dynamique, c'est un des meilleurs mécanos dans ce paddock. Ça fait un pincement au cœur de le voir partir mais ce sont ses choix et je les尊重e. Maintenant, il faut retrouver un bon mécanicien et ce n'est pas aussi facile qu'on le croit. »

► **Que l'on soit pilote ou mécanicien, ce n'est pas forcément simple de ne jamais être chez soi, d'être toujours à droite à gauche ?**

« En fait, le mécanicien vit la même vie qu'un pilote, si ce n'est que le soir, lui peut aller au Mac Do. Cela ne se ressentira pas le lendemain au boulot. C'est la même implication, il faut avoir



**« JE NE DIS PAS QUE JE SERAI CHAMPION L'AN PROCHAIN MAIS J'EN AI LES CAPACITÉS. »**



**La saison n'est pas terminée pour Maxime qui doit préparer le MXDN avant de tester la nouvelle YZ-F 450, épaulé toujours par son entraîneur Thierry Van Den Bosch.**

la passion et c'est un problème pour les teams de trouver la bonne personne. De l'extérieur, on voit ce qui brille, mais dans les faits, il n'y a que les gros travailleurs qui peuvent réussir. »

**► Tu parles de ce qui brille, c'est vrai que les ateliers Wilvo font rêver !**

« C'est vrai que c'est super impressionnant ! Le team est énorme, c'est tellement propre qu'on mangerait par terre, c'est de la folie ! Bon, cela ne fait pas tout. Je dirais qu'à la limite, c'est même secondaire... Cet hiver, on est allé rouler du côté de chez Corrado Maddii. Quand tu arrives là-bas, c'est un peu la caverne d'Ali Baba mais de là sortent des super mécanos qui ont appris le boulot. »

**► Tu as été chez Kemea qui appartient à Hans Corvers, un passionné. Tu es aujourd'hui chez Wilvo qui appartient à un autre passionné. C'est plaisant de travailler avec de telles personnes ?**

« Oui, on leur doit beaucoup car sans eux, la marque aurait obligatoirement plus de mal à aligner trois pilotes par catégorie. Ils laissent chaque année quelques plumes dans l'affaire. C'est top d'avoir de tels passionnés qui donnent de leur temps et de leurs moyens pour faire briller une marque et des pilotes. Il y en a peu dans le paddock, et Yamaha a de la chance de les avoir tous les deux. »

**► Yamaha a toujours été derrière toi. Tu t'imagines faire toute ta carrière en bleu ?**

« J'aimerais vraiment, j'y pense autant qu'eux. Dans une carrière, beaucoup de choses peuvent se passer, nos chemins peuvent se séparer un jour mais ce serait vraiment super de décrocher d'autres titres que le 125 et le MX2 avec eux. »

**► Tu es un pilote très international, basé en Italie pendant plusieurs années, puis en Belgique et aujourd'hui aux Pays-Bas. Tu te plais là-haut ?**

« En fait, je ne vis pas vraiment aux Pays-Bas, j'ai un appartement au team quand je suis là-haut. La Hollande n'est pas top au niveau des terrains. Il n'y en a pas tant que ça et quasiment que du sable. De ce fait, je bouge beaucoup. On va en Italie, en Sardaigne, en France, on n'est jamais au même endroit. Mon programme, je le fais avec Thierry (Van den Bosch) mon entraîneur moto et Kenny (Van Dueren) mon préparateur physique. On travaille ensemble mais après, au niveau des pistes, c'est moi qui choisis sans m'occuper de ce que font mes équipiers. »

**► Ta famille est toujours derrière toi, tes parents sont sur toutes les courses, c'est important ?**

« Étant fils unique, ça facilite les choses. Ma carrière est une histoire de famille. On a commencé très tôt la moto puisque j'ai eu ma première à l'âge de quatre

ans. Je ne viens pas d'une famille qui a des super moyens, et chacun sait que ce sport coûte cher. Mes parents ont toujours bossé dur pour me donner les moyens, et se sont toujours rendus disponibles pour moi, pour me permettre de vivre ce qui à l'origine n'était qu'une passion. Quand j'étais plus jeune licencié au Moto-club de Plainville, on allait rouler le dimanche et c'était l'occasion de retrouver les copains. Bernadette nous faisait de bons petits plats et cela restera gravé parmi les meilleurs moments que j'ai vécus. C'est ce qui explique le lien que j'ai avec mes parents et aussi mes grands-parents qui ont beaucoup fait pour moi en m'amenant sur les courses. Je tiens vraiment à ce qu'ils vivent la chose avec moi, tant qu'ils en ont envie. »

**► Ta saison va se terminer au MX des Nations. Tu n'as pas caché combien tu étais motivé pour cette course...**

« Je suis vraiment super, super motivé. C'est une course à part, et le fait qu'elle se dispute aux États-Unis, c'est encore plus fort. En fait, il y a deux éditions des Nations que tout pilote rêve de faire, celle qui se dispute dans son pays et celle qui se passe aux US car le rêve américain... Je me souviens de l'ambiance qui régnait à Ernée en 2015, j'espère vraiment faire partie de la sélection l'an prochain ! On va rester concentré sur cette édition, il y a tout pour y faire un bon résultat et je vais essayer de ne pas me faire envahir par

**« LE MXDN EST UNE COURSE À PART. LE FAIT QU'IL SE DÉROULE AUX US, C'EST ENCORE PLUS FORT. »**

*l'ultra-motivation. Il va falloir prendre cela comme un GP normal, prendre de bons départs et cela devrait le faire. »*

► **Côté excitation, tu t'es assagi quand même ?**

*« Oui, je me suis assagi. Ernée était un peu spécial, Romain étant absent, j'étais le leader français en MXGP et j'ai vraiment ressenti la pression du public et je n'ai pas super bien géré cela. Je m'en suis mis une grosse au warm-up et cela m'a perturbé, ce fut un week-end compliqué et je suis content d'avoir rectifié le tir à St-Jean même si je ne suis pas monté sur le podium. J'essaye de grandir dans ce domaine, c'est quelque chose à laquelle je n'étais pas habitué, et réussir à gérer tout cela ce n'est pas inné. »*

► **J'imagine que tu as aussi à cœur de faire de belles Nations après 2019 où cela n'a pas été comme tu l'aurais souhaité ?**

*« Assen fut compliqué. J'ai eu une casse moteur en seconde manche après être parti deux fois de l'extérieur sur une piste bien boueuse. C'était la galère, il fallait survivre et au final, on a raté le podium. C'est rageant mais cela fait partie du motocross. J'en garde néanmoins un bon souvenir. »*

► **Cette fois, tu y vas en sachant à quoi t'attendre, en connaissant le fonctionnement de l'équipe de France ?**

*« Je pense que c'est bien d'en avoir déjà fait un, je sais comment ça fonctionne, j'ai déjà pris un peu mes habitudes et Pascal (Finot) sait comme je suis et comment m'aborder. J'ai aussi grandi, j'ai pris de la maturité et j'attends cette course avec impatience. »*

► **Tu parlais du rêve américain. Les USA font partie de ton plan de carrière ou pas ?**

*« Il faut déjà que je découvre les USA, je n'y suis jamais allé ne serait-ce que pour quelques jours. Ce sera une première, et pas des moindres puisqu'on va à Red Bud. Je vais découvrir un peu tout, la vie, les terrains... Après, pourquoi ne pas aller s'y entraîner un jour ? Pour l'instant, je reste un peu indécis, mon plan de carrière à court et moyen terme, c'est d'être champion du monde MXGP le plus de fois possible. »*

► **Un plan de carrière à la Gajser ?**

*« Un peu. Ce serait bien d'avoir autant*



**Sans une blessure lourde en cours de saison, Maxime aurait logiquement fini sur le podium. À quelle place ? Bonne question...**

*de titres que lui à son âge ! Pour cela, il va falloir que j'en accroche un dès l'an prochain et que je les enchaîne (rires) et on va tout donner pour cela. Gajser, c'est un exemple, il a encore été très fort cette année et il va falloir être fort pour aller le chercher. Je m'en sens capable, je l'ai battu quelques fois cette année et on ne va rien lâcher. »*

► **En Finlande, on t'a vu avec tes deux équipiers sur le podium MXGP. C'était plaisant d'y être ou rageant de ne pas être sur la plus haute marche ?**

*« C'était plaisant mais j'étais dégoûté ! Déjà en temps normal, je ne suis pas content d'être troisième, mais là derrière mes équipiers... La règle numéro 1 dans un team, c'est d'être plus performant que son équipier... Je n'étais pas super content mais quand même content pour le team et pour la marque, cela n'était jamais arrivé et le boss était aux anges. Le top du top aurait été d'être sur la plus haute marche ! »*

► **Après les Nations, il fait quoi Maxime. Il part en vacances ?**

*« Pas tout de suite. On va avoir un peu de tests ! Yamaha a présenté une nouvelle 450, on va commencer à rouler pendant que je suis encore bien en forme. Après je ferai un break pour me reposer un peu après cette longue saison, dix-huit GP sans oublier les courses de préparation. Il y avait de la pression,*

## Renaux digest

**Né le :** 17 mai 2000 à Sedan (08)  
**Statut :** pilote officiel Yamaha Monster Energy

**Palmarès :**

- 2022: 4<sup>e</sup> du Mondial MXGP
- 2021: champion du monde MX2
- 2020: 3<sup>e</sup> du Mondial MX2
- 2019: 7<sup>e</sup> du Mondial MX2
- 2018: 12<sup>e</sup> de l'Europe MX2, 32<sup>e</sup> du Mondial MX2
- 2016: 25<sup>e</sup> de l'Europe MX2, 54<sup>e</sup> du Mondial MX2
- 2015: champion du monde Junior, champion de France Junior, 3<sup>e</sup> de l'Europe 125
- 2014: 23<sup>e</sup> de l'Europe 125
- 2012: champion de France Minivert 85



SPORT

## 96<sup>E</sup> ISDE AU PUY-EN-VELAY

PAR JM POUGET

# GOD SAVE THE ISDE!

Après 69 ans sans victoire, une équipe anglaise a remporté le Trophée Mondial lors des ISDE au Puy-en-Velay.

Des ISDE historiques qui resteront gravés dans les mémoires par leur beauté et leur engagement. Un Zach Pichon éblouissant et l'équipe de France féminine sauvent l'honneur tricolore.



Alors que Josep Garcia survole la spéciale de Saint-Haon et remporte le classement individuel, Nathan Watson, Jamie McCanney, Steve Holcombe et Jed Etchells signent la victoire par équipe en Trophée Mondial. Cheers!



**La grande foule s'est déplacée sur les spéciales de ces 96<sup>e</sup> ISDE. Et ont soutenu les Français avec ferveur. Ici Luc Fargier le jour 5. Christophe Charlier était en manque de roulage enduro mais a tenu le choc.**

**J**'ai du mal à me rendre compte maintenant de la portée de cette victoire. Mais ce soir après quelques bières, ça devrait aller mieux ! » C'est ce que je préfère avec les Anglais, leur humour. Celui de Jamie McCanney à l'arrivée du MX final de ces Six Jours auvergnats quand on lui demande ce que ça fait de débloquer un compteur stoppé en 1953 pour l'équipe Trophée d'Angleterre (ISDT en Tchécoslovaquie). Lui et ses potes Nathan Watson, Steve Holcombe et Jed Etchells du team Great-Britain viennent de remporter les 96<sup>e</sup> ISDE, faisant preuve d'une quasi-domination depuis le début de semaine. On se doutait que le jour où la fédération british allait enfin réussir à envoyer ses lads, ça allait faire mal. Effectivement, ce fut une belle leçon, même sans Brad Freeman, resté au pays à cause des suites d'une blessure au sternum. Les

Anglais ont pris le pouvoir dès le 2<sup>e</sup> jour grâce aux excellents chronos de Watson et Holcombe, toujours dans le top 5, aidés par un McCanney constant dans le top 10 et un jeune Etchells moins rapide mais qui n'a pas craqué sous la pression (16<sup>e</sup> scratch au final également le jeune pilote Fantic...). La leçon est là : personne devant, mais tout le monde bien placé, jusqu'au bout. La recette du succès pour une épreuve par équipes longue et usante comme le sont les ISDE. Mieux que l'Italie par exemple. 2<sup>e</sup> sur le fil après une semaine tendue face aux Espagnols et une remontada de dernière minute lors du cross final. Ces deux équipes sont solides, bien gérées et affichent une star chacune dans leur rang : Verona et Garcia qui se sont disputé le scratch tout au long des six jours jusqu'à la manche de cross finale, mais avec des coéquipiers un poil moins brillants et consistants. Ou qui

connaissent l'infortune d'une blessure et doivent serrer les dents jusqu'au bout. Aux Français, il manquait un peu tout ça : des leaders capables de se battre devant (sauf Hugo Blanjour en fin de semaine) et des pilotes bien plus consistants dans le top 15. Privés d'Espinasse et Larrieu, les Bleus ont néanmoins assuré une 4<sup>e</sup> place quasi inespérée devant les États-Unis. Grâce à Blanjour et Le Quéré (top 6 et 10), alors que Christophe Charlier et Till De Clercq se battaient à armes inégales, manquant tous deux de roulage au niveau mondial cette saison. Reste que les tricolores ont fait péter le compteur de décibels dans toutes les spéciales de ces six longs jours auvergnats ! Dès le lundi matin, les fans étaient là pour les soutenir. Des milliers de spectateurs qui n'avaient de cesse de s'époumoner du matin au soir, jusqu'à la remise des prix, pour encourager les Bleus. L'ambiance était parfaite, avec cornes



**560 pilotes au départ du Puy-en-Velay. Et un Hugo Blanjour impérial en fin de semaine. Le pilote KTM-Élite Moto termine 6<sup>e</sup> du scratch (3<sup>e</sup> le vendredi).**



**Brillantissime Zach Pichon, meilleur performer français (5<sup>e</sup> scratch) alors qu'il roulait en catégorie Junior. Catégorie qu'il remporte en plus de son titre mondial acquis mi-août en Hongrie. La relève est là!**



de brume et hourras également pour les étrangers, surtout les stars Garcia et Verona.

### Spectacle

Quel spectacle nous ont offert les deux frères ennemis de l'EGP ! Quelle attaque de Josep « Pepin » Garcia et quelle maîtrise de celui qui ne lui a pas même laissé une minute de répit et pris trois journées sur six. 58 secondes de retard exactement pour Verona après plus de trois heures de chrono en six jours de course. Garcia a tout donné, même un peu plus : cinq points à vif au bras gauche après une rencontre malheureuse contre une branche qui dépassait (sans chute). « *À chaque fois il m'arrive quelque*

*chose* », en plairantera l'Espagnol en fin de semaine, tout heureux de remporter le scratch individuel pour la 2<sup>e</sup> fois d'affilée. Tellement généreux sur la poignée de gaz qu'on pensait à un miracle sur roues à chaque virage, chaque bosse ou entre chaque arbre de la longue spéciale en ligne. « *Je ne suis tombé que deux fois* », me fera quand même remarquer l'officiel KTM, tout content d'afficher ce score. Quant à Verona, l'Italien nous a régalés par son pilotage millimétré et son jeu de jambes exceptionnel. Plaisir des yeux, joie du chrono, changez rien les gars... Changez rien non plus à Zachary Pichon. Ce gamin de 21 ans qui vient d'être titré champion du monde Junior avant la fin de saison nous a bluffés.



Meilleur Français de la semaine, sauf jeudi et vendredi où Hugo Blanjoue lui a pris ce leadership-là, Zach termine tout simplement 5<sup>e</sup> du scratch individuel pour sa première saison complète en enduro. Ses premiers

**Même sans victoire, les Tricolores ont été fêtés dans la joie (!). Ici Hugo Blanjoue dans la folie d'après MX final...**

**« ON SE DOUTAIT QUE LE JOUR OÙ LA FÉDÉ BRITISH ALLAIT ENVOYER SES LADS, ÇA ALLAIT FAIRE MAL. »**



ISDE ! Première sélection également pour l'équipe de France Junior. Et le jeune Sarthois de faire comme si tout cela était normal, enfilant des chronos exceptionnels pour son jeune âge et ce manque d'expérience avéré, tenant physiquement ces six longues journées sans craquer. Efficace même à la mécanique (qu'il ne pratique pas en temps normal hormis le changement de pneus). Surtout quand le vendredi soir il change le démarreur défaillant de sa Sherco et que le nouveau ne fonctionne pas. Course effrénée jusqu'au parc fermé pour pointer à l'heure et coup de speed le lendemain matin pour un nouveau changement de démarreur en moins de dix minutes (le temps alloué pour la méca du matin). Zach nous a carrément épatis par son 2<sup>e</sup> temps dans l'enduro test du 3<sup>e</sup> jour. Une ligne rapide, dangereuse, sur la caillasse et entre les arbres. Un truc d'Italien (remportée d'ailleurs par Verona), pas pour un jeune crossman qui vient de passer à l'enduro... Avec cette vitesse-là, le jeune Pichon aurait fait briller non seulement l'équipe Junior si elle avait pu finir à trois (il gagne le scratch Junior), mais certainement mené l'équipe Trophée sur le podium (j'ai pas fait le calcul, mais ça doit pas être loin). Bref, Zach nous laisse entrevoir des lendemains qui chantent pour la France en enduro mondial. Et ça fait du bien.

Ce qui nous a fait mal, c'est cet abandon sur casse moteur dès la première spéciale du 1<sup>er</sup> jour pour Antoine Alix. Il n'y est pour rien le jeune Normand si sa KTM 350 a rendu l'âme après moins de dix bornes... Le manager du team Dafy-KTM nous assure que cette moto était stock et a connu une avarie rare sur son haut moteur. C'est ainsi, invérifiable. Mais rageant autant que dur à avaler. Alix, Fargier et Pichon avaient tout pour grimper tout en haut de la caisse en fin de semaine. Et tout est parti en fumée d'huile de synthèse pour une vis desserrée... Dure leçon à domicile. Dur moment pour Alix, mais aussi pour Fargier qui misait gros sur cette semaine, lui qui joue également la coupe du monde Junior 2 cette saison. Le jeune pilote Beta-OxMoto était déçu et en a perdu sa motivation contrairement

**« LES 1 400 KM DE LIAISON ÉTAIENT DURS MAIS BEAUX, FÊTANT LA HAUTE-LOIRE ET LA LOZÈRE. »**



Sensationnelle spéciale en ligne du Mont Lozère ! Un grand moment d'enduro. Quant à Steve Holcombe, l'Anglais a attaqué tout en faisant le spectacle. Que dire de plus ?

à Pichon qui lui s'est concentré sur le scratch après avoir perdu toute illusion de titre mondial par équipe.

### Quasi Marseillaise

Heureusement, on a retrouvé la patate avec nos Françaises. Justine Martel, Élodie Chaplot et Marine Lemoine ont été au rendez-vous. On les savait moins rapides que les Américaines, Anglaises et Espagnoles. On redoutait même le retour des Australiennes emmenées par Jess Gardiner. Voire un coup fumant des Canadiennes, plutôt affûtées. Et puis nos Bleuettes ont fait le job. 3<sup>e</sup> d'entrée de jeu et solides jusqu'au bout. Profitant de l'abandon de Brandy Richards (la meneuse de revue US) pour terminer 2<sup>e</sup> derrière l'Angleterre (décidément en verve cette année). Augmentant même leur avance sur les Aussies, moins brillantes qu'à leur habitude. Nos Tricolores ont donné de leur personne, l'ont joué

course d'équipe en s'entraînant et serrant les dents quand les choses parfois ont tourné vinaigre dans les chemins ou à la mécanique. Mais elles sont là, vice-championnes du monde par équipes. Sur les terres de deux

d'entre elles (Martel et Lemoine habitent en Haute-Loire). Moment d'émotion et de joie, quasi Marseillaise dans leurs têtes. Les ISDE à Brive en 2001 étaient énormes. Brive 2017 nous avait plus

## Ils ont dit... .



### Josep Garcia

« C'était une semaine incroyable. J'ai gagné trois jours sur six. Je me suis senti super bien sur la moto avec seulement deux chutes au final. Avec Andrea, on a eu une belle bataille. C'est bon pour nous, ça nous pousse et c'est bon pour le spectacle. Notre équipe d'Espagne a fait un super boulot. On a tous roulé à 100 % et c'est l'essentiel. Être sur le podium, c'est jamais facile. Les Anglais ont mérité leur victoire, ils ont été rapides et tenaces. Je ne suis pas surpris par la qualité de la course. Je savais que les Français feraien quelque chose de bien. Qu'il y aurait plein de supporters. C'est la même chose au Trèfle Lozérien à chaque fois et là, je n'ai pas été déçu. Je remercie tous mes fans de m'avoir supporté de cette manière ! »



### Steve Holcombe

« C'étaient de durs Six Jours mais vraiment chouettes. On a apprécié l'épreuve. Toute l'équipe a fait le boulot, on s'était bien préparé et ça a payé. C'est vraiment un bon feeling. À titre personnel, je voulais gagner le scratch individuel, mais ça ne l'a pas fait. Mais la victoire en équipe, c'est vraiment super, avec une telle ambiance entre nous. On s'est beaucoup aidé. On a mérité quelques bières ce soir ! »



Verona a donné le change à Garcia. Quant aux anciens champions de l'EDT, ils étaient rapides en journée, parfaits en soirée et terminent 3<sup>e</sup> en Club.



Départ de la manche féminine. Les deux Ricaines sont idéalement placées, la Française Chaplot (317) dans leurs roues. Son premier départ en MX !

« QUEL SPECTACLE NOUS ONT OFFERT LES DEUX FRÈRES ENNEMIS DE L'EGP, GARCIA ET VERONA ! »



Méo a été le plus rapide des pilotes Club avant de prendre une pénalité. Chaplot, Martel et Lemoine sauvent l'honneur tricolore en terres auvergnates.

qu'enchantés (et les Français y avaient triomphé). Le Puy-en-Velay 2022 restera dans les annales parce que c'était une édition forte. Sur les terres où naquit la discipline en France à Brioude en 1972 (premier enduro organisé dans l'Hexagone), marqué également par les ISDT de Brioude en 1980. Les moto-clubs impliqués dans l'organisation ont livré une épreuve de dingue. Saluée par les pilotes français et étrangers comme par les spectateurs. Par également l'ensemble des médias. C'était sélectif, les 1 400 kilomètres de liaison étaient durs mais beaux, mettant vraiment en valeur la Haute-Loire et une partie de la Lozère. Hormis deux chaumes plats et sans intérêt, les onze autres spéciales étaient d'enfer. Tout en relief, mixant prairies et sous-bois pour certaines, avec à chaque fois une paire de spots spectaculaires.

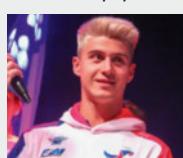
Mention spéciale pour la ligne lozérienne, la longue cross test de Saint-Haon, l'incroyable technicité de Vorey et j'en passe (Langeac, Saint-Paulien entre autres). Le presque millier de bénévoles a fait un travail formidable, on ne l'oubliera pas. Comme on n'oubliera pas ceux qui ont porté l'idée : de Jean-Claude Charbonnier le président à ses sbires Dominique Gauthier, Alain Bordes et Daniel Lhermet. Chapeau bas d'avoir relevé le défi. De nous avoir permis de vibrer une semaine entière et toute une région avec. **MV**

## Ils ont dit...



### Les Françaises

« On est super contentes, on ne s'attendait pas à finir 2<sup>e</sup>. C'était dur, on a tenu le choc. Heureusement qu'on s'est entraînées. On finit fatiguées, vraiment fatiguées mais on s'est soutenues. On est trop contentes de finir 2<sup>e</sup> en France avec ce public qui nous a portées dans chaque virage. C'était beau, long et très dur physiquement. Mais au fur et à mesure des jours, on a commencé à y croire et ça l'a fait. Il y a beaucoup de fierté à être vice-championnes du monde. Merci à tous ceux qui nous ont soutenues et à toute l'équipe d'assistance qui a fait un super boulot. »



### Zach Pichon

« C'était long, moins intense qu'un Grand Prix, mais différent, une course de fou avec tout ce public! Mon objectif, c'était de gagner en Junior avec l'équipe de France et j'ai pris une claque dès qu'Antoine Alix a cassé. Après j'ai roulé pour moi mais je ne m'attendais pas à finir 5<sup>e</sup> au milieu d'un tel plateau. Je suis vraiment content de ce résultat mais déçu de ne pas remporter le titre mondial en équipe pour la France la même année que mon titre individuel. Chapeau à toute l'organisation. Tout était bien fait, le parcours, les spéciales, ils ont fait une belle course malgré les difficultés. Tous les pilotes étaient contents. J'ai aimé ce mélange de classique et de Grand Prix. Pendant six jours. Je me demande qui a eu l'idée d'inventer une course comme ça (rires) ? J'ai même réussi à prendre du plaisir. Un régal! »



Des spéciales aux petits oignons dans un décor somptueux comme ici à Saugues.

## Résultats

► **Trophée Mondial**: 1. Grande-Bretagne en 12h49'54"; 2. Italie à 4'45"; 3. Espagne à 4'46"; 4. France à 9'56"; 5. États-Unis à 17'48"; 6. Suède à 19'23"; 7. Finlande à 43'58"; 8. Belgique à 50'07"; 9. Allemagne à 1h05'36"; 10. Chili à 1h30'52"...

► **Trophée Junior**: 1. Italie en 9h58'58"; 2. Finlande à 2'52"; 3. Australie à 8'11"; 4. Grande-Bretagne à 12'01"; 5. Espagne à 16'38"; 6. Rép. Tchèque à 18'46"; 7. Nouvelle-Zélande à 19'39"; 8. Pays-Bas à 33'39"; 9. Portugal à 41'39"; 10. Belgique à 46'33"...

► **Féminines**: 1. Grande-Bretagne en 11h20'44"; 2. France à 15'03"; 3. Australie à 21'06"; 4. Suède à 48'16"; 5. Canada à 2h00'07"; États-Unis à 7h04'19"; Allemagne à 9h01'58"; Espagne à 10h45'46".

► **Scratch**: 1. Josep Garcia en 3h06'53"; 2. Andrea Verona à 58'07"; 3. Nathan Watson à 2'59"; 4. Steve Holcombe à 3'53"; 5. Zach Pichon à 4'52"; 6. Hugo Blanjour à 5'22"; 7. Mikael Persson à 5'40"; 8. Jaume Betriu à 6'25"; 9. Jamie McCanney à 6'46"; 10. Léo Le Quéré à 7'04" ... 20. Christophe Charlier à 9'41" ... 23. Till De Clercq à 10'08" ... 30. Luc Fargier à 10'57" ...

# SUPERCROSS DE PARIS

PAR JC VASCHETTO - PHOTOS F. MORISSET, K. FRANÇOIS, KTM, YAMAHA, HONDA



Sevrée d'événements indoor, l'année 2021 avait plombé les esprits malgré le SX de Paris. Retour en flamme cette année !

# DU TRÈS LOURD À PARIS !

**Les 12 et 13 novembre prochains, la 39<sup>e</sup> édition du Supercross de Paris se tiendra dans son enceinte désormais traditionnelle de Paris La Défense Arena. Deux jours de compétition, un plateau exceptionnel composé notamment d'Eli Tomac, Cooper Webb, Marvin Musquin plus Jett et Hunter Lawrence, une piste aux dimensions US, du FMX de tout premier choix, Paris, c'est « The Place to Be » !**

Annulé en 2020 comme tous les événements pour cause de pandémie mondiale, de retour l'an passé dans un format unique d'une soirée avec une piste adaptée pour accueillir des pilotes de GP, le Supercross de Paris s'apprête à retrouver ses véritables standards les 12 et 13 novembre prochains. Après avoir sauvé les meubles il y a douze mois et réussi, malgré un contexte sanitaire toujours très contraignant, à monter une belle édition 2021 remportée par Marvin Musquin, les organisateurs de l'épreuve se sont immédiatement penchés sur le contenu de 2022. Très rapidement, plusieurs des meilleurs pilotes du championnat US ont de nouveau été

approchés. C'est le cas du meilleur d'entre eux, Eli Tomac. L'an passé, l'Américain devait déjà venir avant que le team Yamaha Star Racing ne le bloque. Ça ne sera pas le cas dans quelques semaines, le champion US de SX 2022 découvrira bien Paris La Défense Arena après avoir déjà roulé à Bercy puis à Lille il y a quelques années. À l'époque, il n'était pas encore le monstre qu'il est devenu aujourd'hui. Superstar interplanétaire, ET3 sort d'une saison exceptionnelle. Pour ses débuts au guidon de l'YZ-F, il a tout emporté sur son passage. Dans la capitale française, Tomac aura déjà le regard tourné vers 2023, une dernière année de compétition lors de laquelle il aura à cœur de défendre sa plaque de #1 et de décrocher sa



Avec une année de contrat en rab chez KTM USA, Marvin Musquin voudra faire du SX de Paris un parfait training en conditions réelles avant janvier 2023.



troisième couronne en SX US 450. Avant cela, il fera bien évidemment tout pour s'offrir un second titre de King of Paris après celui décroché en 2014. Face à lui, il retrouvera son plus grand rival depuis trois ans, Cooper Webb. Champion US 2019/2021, vice-champion 2020, l'officiel KTM Red Bull sort d'une année moyenne, sans victoire. Changement de méthodes d'entraînement, nouvelle KTM, l'Américain n'a jamais retrouvé ses marques. Prolongé malgré tout par les Autrichiens, il s'est remis au boulot en réintégrant la célèbre Baker's factory depuis plusieurs mois déjà. À Paris, une épreuve qu'il a déjà disputée dans le passé, mais jamais dans le stade de Nanterre, il arrivera lui aussi avec l'ambition de s'imposer. Dans le sport de haut niveau, l'aspect mental est primordial. Marquer son territoire d'entrée en battant Tomac à quelques semaines d'Anaheim 1 peut s'avérer important pour la suite. CW2 en France, c'est une excellente nouvelle pour la qualité de l'épreuve. Avec sa SX-F d'usine, il visera bien évidemment une première couronne de King ! Si ces deux monstres sacrés de la discipline connaissent déjà la capitale, ce n'est pas le cas des frères Lawrence. Nouveau phénomène mondial, double champion 250 SX East coast/MX 2022, Jett est devenu en quelques mois



Des départs avec également le championnat SX Tour, du show avec du FMX de haut niveau, il ne manquera rien cette année à l'Arena de Nanterre...

**« AVEC TOMAC, WEBB, LES FRÈRES LAWRENCE ET MUSQUIN, CE SX DE PARIS 2022 S'ANNONCE EXPLOSIF ! »**



Eli Tomac et les frères Lawrence, c'est pas royal, ça ?

seulement l'un des pilotes les plus aimés de la planète. Pilotage incroyable, charisme, maturité, communication détonante, le jeune officiel HRC a tout compris. Barricadé chez les Reds avec un juteux contrat portant sur plusieurs saisons, il sera l'une des attractions de ce 39<sup>e</sup> SX de Paris. Très heureux d'arriver en France pour découvrir l'épreuve, attendu par les fans, tout le monde se réjouit par avance de sa présence. Considéré comme la future star du Supercross US, adoubé par des légendes comme Ricky Carmichael et Jeremy McGrath, Jetson est un ovni qui a tout pour se mettre le public français dans la poche. Une bonne nouvelle n'arrivant jamais seule, son grand frère Hunter sera également de la partie. Vice-champion 250 West coast en remportant la bagatelle de quatre finales cette saison, coaché comme Jett par Johnny O'Mara, ex-champion US et star du SX de Paris, HL96 dispose lui aussi d'un immense potentiel. Équipé d'une CR-F d'usine, il compte bien briller à Paris et démontrer qu'il est l'un des plus grands spécialistes de la discipline. En réussissant à faire signer ces quatre stars, Xavier Audouard, directeur sportif de l'épreuve, a réussi un gros coup. Mais il ne s'est pas arrêté là !

### Musquin au rendez-vous !

Pour un SX de Paris réussi, il faut des vedettes américaines, étrangères, mais également un pilote français capable de jouer la gagne lui aussi. Tenant du titre, triple King of Paris, Marvin Musquin a très vite fait part de sa volonté d'être au départ de cette édition 2022. Quatrième du SX US cette année en remportant une finale,

prolongé d'un an par le team KTM Red Bull pour s'aligner en 2023 avec sa 450 SX-F, toujours entraîné par David Vuillemin, sélectionné pour disputer le MX des Nations, MM25 pourrait revenir en cas de succès à la hauteur de son coach DV, recordman de victoires à Paris. Très attaché à l'épreuve, le Français aime partager avec son public et se donne toujours à fond, aussi bien lors des séances de superpôles que pendant les finales. Marv'Attack va préparer l'événement comme d'habitude et arrivera prêt pour assumer son rôle de Capitaine de l'Équipe de France. Il retrouvera notamment son pote Cédric Soubeyras avec qui il avait partagé le podium l'an dernier. Grand fan de Paris, impressionnant depuis le début de l'été et l'ouverture de la saison de SX tricolore, Soub' est en pleine confiance. Le Sudiste a ses repères à Paris La Défense Arena et fait partie des principaux outsiders au guidon de sa CR-F du team CBO MM85. Ses principaux rivaux du championnat de France SX Tour seront bien évidemment de la partie. Ça sera notamment le cas de Greg Aranda, engagé au guidon de sa KTM aux couleurs Tech32, mais aussi du trio de chez GSM Dafy Michelin Yamaha : Maxime Desprey, Thomas Ramette et Anthony Bourdon. Très bon cette année au guidon de son HVA, Adrien Escoffier, ex-champion de France 250 SX, viendra également garnir les rangs de l'équipe de France. Comme d'habitude, Paris sera aussi le théâtre d'une manche du championnat de France SX2. Les top tricolores de la catégorie seront là (Imbert, Do, Maylin, Irsuti, Lebeau...) et devront

afronter quelques wild cards affûtées en provenance du championnat US. Comme pour la catégorie reine, trois finales seront au programme des deux soirées avec de l'intensité et des blockpass en prévision. Les traditionnelles sessions de FMX seront également au rendez-vous avec la présence d'un gros plateau de riders. Absent l'an passé, David Rinaldo est prêt pour effectuer son grand retour dans la capitale. Le médaillé d'or des X Games sera accompagné de deux hommes qui ont également brillé sur l'édition 2022 de l'épreuve américaine : Julien Vanstippen et Luc Akermann. Le Belge s'est couvert d'or sur le best whip, l'Allemand s'est offert une médaille d'argent en Freestyle et une autre de bronze sur le Best Trick. Deux habitués du SX de Paris ont également répondu à l'invitation puisque la légende Edgar Torronteras et le solide Nicolas Texier font partie du crew 2022. Vous l'avez donc compris, toutes les conditions sont réunies pour que cette 39<sup>e</sup> édition soit exceptionnelle. Il ne manque plus que vous ! En attendant ce grand rendez-vous, connectez-vous sur les réseaux sociaux du SX (Instagram, FB). **MW**

## La billetterie est ouverte !

Ne tardez pas à booker vos places, la billetterie est ouverte depuis plusieurs semaines déjà et fonctionne très bien. L'épreuve se tiendra les samedi 12 et dimanche 13 novembre prochains dans l'enceinte de Paris La Défense Arena. Pour prendre connaissance de toutes les informations pratiques concernant les deux jours de courses et bloquer vos billets, une seule adresse : [www.supercrossparis.com](http://www.supercrossparis.com).

## SX TOUR ROUND 2

PAR JORDAN LABBÉ FEAT. FABIEN IZOIRD - PHOTO KEVIN FRANÇOIS/JULIE COGIS

# LA CHANCE FRANÇAISE!

**La deuxième étape du championnat de France SX se concentrat sur la nouvelle génération du SX français sur la piste de Saint-Georges-de-Montaigu. Une occasion que n'ont pas manquée Mathis Valin et Lucas Imbert pour briller, mais également pour tirer les bénéfices d'une machine à champions que de nombreux pays nous envient.**

**S**i de nombreux pays dans le monde ont un championnat de motocross plus ou moins solide, peu sont ceux qui ont la chance d'avoir un championnat de supercross qui tient la route. Les USA, l'Angleterre, l'Australie, l'Allemagne en font partie, et si l'on regarde la nationalité des pilotes d'usine en SX US dans l'histoire présente et récente, on y trouve des noms comme Roczen, Reed, Wilson, Anstie, Lawrence... En France, le SX Tour participe grandement à renforcer le niveau de nos jeunes pilotes en leur offrant un terrain sur lequel bâtir une technique spécifique, une culture du SX. Vuillemin, Pourcel, Musquin et Ferrandis ne diront probablement pas le contraire puisqu'avant d'avoir été ou d'être des stars du SX US, ils ont tous posé leurs roues sur les pistes de supercross du championnat de France et ce n'est pas une coïncidence. Aujourd'hui, l'histoire se répète avec

une nouvelle génération de pilotes pour qui le SX est plus qu'un simple championnat. C'est le cas, entre autres, de Calvin Fonvieille et de Lucas Imbert qui se sont tous deux illustrés lors de l'ouverture du SX Tour à Agen. Leader du championnat après avoir remporté la première étape, Fonvieille est un accroc du supercross. Il démontre ses qualités avec des performances en hausse chaque année, et même une expérience aux USA. Malheureusement, Fonvieille a lourdement chuté dès les essais libres à Saint-Georges-de-Montaigu, lors de la seconde étape, et s'est fracturé les deux avant-bras. « *Ce sont les risques du métier* », nous disait Calvin, mais qu'à cela ne tienne, il reviendra le plus vite possible et en pleine forme sur le championnat de France Supercross.

### Imbert au top

Lucas Imbert avait donc un gros coup à jouer et il aborde désormais cette

saison 2022 avec de grosses ambitions, car dans la famille de Lucas, le SX est une religion ! À ses côtés depuis de nombreuses années, son beau-père n'est autre que le pilote de supercross français le plus titré de l'histoire de ce championnat. On parle bien entendu de Fabien Izoird qui ne loupe pas un tour de roues de son jeune poulain et pour qui le supercross est un boost indispensable pour gagner à haut niveau : « *Cela apporte énormément de choses et c'est bénéfique pour toutes les disciplines du sport moto. La concentration, l'observation, l'intensité, savoir doubler, savoir régler sa moto...* Le supercross apporte aussi un peu de fun et d'oxygène dans une longue saison. À la base, Lucas n'est pas un pilote de supercross. Il a plus de dispositions en motocross et il aimeraient bien faire du sable, de l'enduro... Mais il a bien compris que le supercross était une chance pour lui. Il travaille énormément pour être performant en SX et ça lui



Des finales animées et de nouvelles têtes sur le podium ! Brice Maylin (2<sup>e</sup>) s'affirme comme l'un des nouveaux cadors du SX français.



*servira tout au long de sa carrière. Tous les jeunes qui sont présents au SX Tour l'ont compris, et ils ont 100 % raison d'être là.* » Lucas Imbert n'a pas tiré à côté à Saint-Georges-de-Montaigu en remportant la finale SX2 devant Julien Lebeau et Brice Maylin qui est en train d'explorer en SX ! Moins de réussite en revanche pour Thomas Do. Favori sur le papier, double champion dans cette catégorie SX2, Do n'a pas trouvé le rythme à Saint-Georges et échoue aux portes de la qualif en finale au repêchage, à cause d'un souci technique. Le pilote Honda SR, que l'on devrait retrouver en Mondial SX avec le team Honda officiel, voit ses

espoirs de titre français réduits à néant cette année puisqu'après deux épreuves, il n'a pas scoré le moindre point.

### Bonnes notes pour Valin en SX Academy

Dans la catégorie SX Academy, le premier de la classe s'appelle Mathis Valin. Le pilote du team 737 Performance de Valentin Teillet restait sur une domination totale après Agen, il n'a pas montré de signes de faiblesse à Saint-Georges-de-Montaigu avec un nouveau carton plein. En observateur averti, Fabien Izoird félicite le travail du jeune pilote

et de son équipe : « *Mathis est le parfait exemple du jeune qui en veut, et il est en train de faire sensation, de se montrer. Il a un très gros niveau en MX, il fait ce qu'il sait faire en SX sans prendre de risques et ça paye ! Valentin Teillet sait de quoi il parle et cela permet à ses pilotes de briller, cela lui permet de communiquer et de satisfaire ses sponsors. C'est vraiment désespérant qu'il n'y ait pas plus de jeunes pilotes au départ de cette catégorie...*  » Ils étaient dix à Agen et autant à Saint-Georges. Si le SX Tour est une chance, pourquoi ne sont-ils pas présents ? La réponse se trouve probablement du côté des championnats d'Europe EMX 125

**Lucas Imbert est le nouveau leader de la catégorie SX2. Entraîné par Fabien Izoird, le jeune pilote Yamaha trace son avenir dans la discipline.**



**Mathis Valin a saisi l'occasion de briller devant son public. Le pilote 737 Performance file vers le titre SX Academy à toute vitesse !**



**Le FMX garde une place de choix dans le programme du SX Tour. Ici, Brice Izzo dans ses œuvres au guidon de sa Fantic.**



**Valin, Mas, Lhommedé, le podium SX Academy de Saint-Georges-de-Montaigu respire la joie de vivre !**

## Résultats

### Provisoires

#### SX Academy après 2 épreuves

- Mathis Valin (Gas), 80 pts
- Malo Berthollier (Gas), 66
- Lucas Mas (Yam), 49
- Noam Jayal (KTM), 48
- Levano Biomdi (HVA), 38
- Loukas Boyer (Yam), 33
- Evan Lhommede (Yam), 26
- Jules Pietre (Yam), 23
- Enzo Lefebvre (Yam), 21
- Xavier Camps Fauria (HVA), 18
- Kevan Schillinger (HVA), 18
- Axel Billottet (HVA), 18

#### SX2 après 2 épreuves

- Lucas Imbert (Yam), 37 pts
- Brice Maylin (Yam), 32
- Yannis Irsuti (Suz), 22
- Hugo Manzato (HVA), 21
- Calvin Fonvieille (KTM), 20
- Arnaud Aubin (HVA), 19
- Julien Lebeau (KTM), 18
- Nicolas Dercourt (Gas), 16
- Dylan Woodcock (Suz), 15
- Maxime Charlier (KTM), 13
- Kevin Ballanger (Yam), 12
- Mickael Lamarque (Hon), 12

#### SX1 après 1 épreuve

- Cédric Soubeyras (Hon), 20 pts
- Thomas Ramette (Yam), 17
- Greg Aranda (KTM), 15
- Maxime Desprey (Yam), 13
- Adrien Escoffier (HVA), 11
- Anthony Bourdon (Yam), 10
- Julien Roussaly (Yam), 9
- Charles Lefrançois (Hon), 8
- Jimmy Clochet (Hon), 7
- Adrien Malaval (Yam), 6

et EMX 250, de plus en plus médiatisés et organisés en marge des MXGP dont le calendrier ne cesse de s'allonger, sous les yeux des sponsors et des teams d'usine. C'est vrai, les deux derniers champions de monde français, Tom Vialle et Thibault Benistant, n'ont jamais participé au SX Tour et cela ne les a pas empêchés de briller. Pour autant, Fabien Izoird le sait, ils s'entraînent tous deux en SX : « Vialle et Benistant s'entraînent un peu en supercross, c'est une évidence. Mais Tom Vialle va avoir un gros challenge à relever l'année prochaine aux USA et il va lui manquer l'expérience des courses de SX. Il a des pistes à disposition, il a déjà roulé un peu en SX mais il aurait été mieux armé pour débarquer en SX US l'année prochaine s'il avait participé à des

courses et à un championnat comme le SX Tour. » En attendant de voir ce que fera Tom en SX US, le SX Tour se poursuivra le 24 septembre à Brienon avec le retour de la catégorie SX1, les 12 et 13 novembre à Paris avec un plateau US de folie (Musquin, Tomac, les frères Lawrence, Webb...), et les 25 et 26 novembre à Lyon. Car si le SX Tour est une chance pour les pilotes, c'est également une chance pour le public français de pouvoir assister à des show SX/freestyle de haut niveau, partout en France ! À Saint-Georges, le site était bondé avec plus de 5 000 spectateurs dans ce petit chaudron naturel. Alors ne traînez pas pour réserver vos places, direction les billetteries en ligne, le SX, ça se vit ! **MV**



CHAMPIONNAT DU MONDE 2022

# Grand Prix de // / / / FRANCE



# MERCI

## À NOS PARTENAIRES

Fédération Internationale de Motocyclisme | Préfecture du Lot | Région Occitanie | Département du Lot | Grand Cahors | Ville de Cahors | La Dépêche du midi | Sherco | Mercadier TP | Foie Gras Martegoute | La Chartreuse | Cahors Saveurs | E. Leclerc Pradines | Thouron | Minerva Oil | Scorpa | Moto Verte Dherbey | Kenny | Faugère menuiseries | Groupama | France Boissons | Trial-club.com | Allez & Cie | Crespo | Au Banneton | Boucherie Flaujac | HBR | Carrément Prod | @com | Ecouter Voir | Ambulot | Valéry Platrerie | Métal Fer Créations | King Sécurité | i graph you | Oh My Lot ! | S3 | GasGas | Fédération Française de Motocyclisme | Ligue Motocycliste Occitanie



# MV Ils font bouger la moto verte...



## AGNÈS ROUVIÈRE AMV

**Directrice générale adjointe associée d'AMV, recrutée en 2001 par le fondateur de la marque Franck Allard, la Parisienne met son dynamisme et ses compétences au service du célèbre assureur qui agit dans l'ombre de la moto verte depuis plus de vingt ans !**

**S**i tous les chemins mènent à Rome, ils peuvent aussi vous faire changer de trajectoire. Parisienne, titulaire d'un DEA de macro-économie, rien ne prédestinait Agnès Rouvière à se retrouver un jour impliquée dans le monde de la moto. Avant le début des années 2000, elle n'avait d'ailleurs jamais côtoyé l'univers dans lequel elle évolue aujourd'hui : « Après mes études, je me suis rapprochée de grandes fédérations de commerce, de syndicats professionnels. C'est aussi à cette époque que j'ai rencontré mon futur mari. Comme il est Bordelais, j'ai pris la décision de quitter la Capitale pour le rejoindre. J'avais 25 ans et aucune expérience de l'entreprise. Sur place, j'ai commencé à travailler au Medef Gironde. Si ça ne bougeait pas assez pour moi, ça m'a permis de faire pas mal de rencontres quand même. J'ai repris des études pour devenir diplômée de l'Institut d'Administration des Entreprises de Bordeaux. Je suivais des cours du soir tout en continuant à travailler et en attendant mon premier enfant. J'ai alors rencontré Franck Allard. Le courant est bien passé. Il m'a proposé à l'époque de l'appeler si j'étais un jour à la recherche d'un nouveau challenge professionnel. C'est cette rencontre qui m'a permis de prendre une nouvelle direction professionnelle. » À la tête d'AMV, gros cabinet de courtage en assurances né dans le sillage du succès de Moto Verte, le patron français ne tarde pas à proposer un job à Agnès : « Il me parlait d'AMV, d'assurances, de moto, j'étais perdue. Franck cherchait quelqu'un avec de l'expérience dans ces domaines, une personne qui avait fait une école de commerce. Je ne cochais aucune de toutes ces cases... Mais le feeling est bien passé et il m'a embauché pour développer les partenariats. Très vite, j'ai senti que c'était fait pour moi, j'ai foncé... Et ça fait vingt-deux ans que ça dure ! » En charge de la communication d'AMV, de la recherche de nouveaux partenaires, Agnès ne tarde pas à trouver sa place dans

le milieu : « Quand j'ai débuté, on m'a surnommé la Comtesse. J'étais en décalage avec mon côté versaillais, mes carrés Hermès. Mais très vite, je me suis fondue dans le milieu de la moto, naturellement. J'ai appris à l'aimer et surtout, j'ai toujours été bien accueillie. Franck m'a conseillé, m'a donné de la confiance, de plus en plus de responsabilités. Avec Assurance Moto Verte devenu AMV, j'ai aussi découvert de nombreux événements. Le Trèfle, Le Touquet, le Supercross de Paris, les 6 Jours d'enduro. Sur le terrain, j'ai pu me rapprocher des pilotes, du monde la compétition. L'ADN de la marque, c'est la passion, ça me correspond à 100 %. On partage cela avec nos partenaires, les pilotes que l'on soutient. Je me souviens des débuts quand nous étions aux côtés de Peterhansel par exemple. Peter a gagné tous ses Dakar avec AMV. En me rendant sur les courses, j'ai aussi appris à connaître des garçons comme Antoine Méo qui est l'un de nos ambassadeurs. Cette année, Zach Pichon nous a rejoints. Je l'avais repéré il y a quelques années à Ambert. En fin de saison dernière, quand il est passé en enduro, je l'ai appelé pour lui proposer quelque chose. Il est champion du monde Junior cette année. J'adore ce genre d'histoires ! » Depuis quatre ans, Agnès est directrice générale adjointe, en charge du commerce, de la communication et des relations clients, un nouveau signe de confiance de la part de Franck. « AMV est un acteur connu et reconnu dans le monde de la moto. Nous sommes associés à de grandes épreuves, c'est important en termes de communication. L'assurance, ça reste quelque chose de virtuel, nous nous devons d'être présents sur le terrain. Ce qui nous intéresse, c'est la gagne, c'est le moteur d'AMV. Aujourd'hui, on essaie de se diversifier, de toucher toutes nos cibles. Le monde la moto est passionnant ! » AMV soutient nombre de pilotes et d'événements. Un acteur majeur qui fait bouger la moto verte ! **MV**

**« AVEC FRANCK ALLARD, NOUS PARTAGEONS UNE VISION DU BUSINESS COMMUNE, CELLE DE LA GAGNE ! »**



Franck Allard a créé Assurance Moto Verte, soutien du Trèfle dès l'origine avant de soutenir des pilotes. Ici Antoine Méo et Zach Pichon...



TOP LEVEL PRODUCT  
FOR TOP LEVEL RIDER



**PARTS**  
**UNLIMITED**<sup>®</sup>

**PARTS**  
**EUROPE**<sup>®</sup>

[www.NK-NEKEN.com](http://www.NK-NEKEN.com)

ON THE GAS



Découvre  
la gamme !



Nous avons misé sur le rouge pour que nos motos d'enduro et leurs performances éprouvées soient encore plus incroyables en 2023 ! Conçues spécialement pour le plaisir du pilotage, les GASGAS EC mettent la haute performance entre les mains de tous, de l'amateur du week-end à la future gloire de l'enduro extrême. Où que tu décides de rouler, les Enduro GASGAS EC 2-temps et 4-temps sont super polyvalentes, prêtes à t'emmener dans les sorties les plus difficiles !

#GetOnTheGas

**WP** MOTOREX gasgas officiel

Ne reproduisez pas les scènes de conduite, portez l'équipement de sécurité adapté, et respectez les règles applicables de circulation routière ! Les motos présentées en photo peuvent différer du modèle de série sur certains détails et certaines sont équipées d'accessoires en option. Get on the Gas = mets les gaz.

Pour les trajets courts, privilégiez la marche ou le vélo.  
#SeDéplacerMoinsPolluer