

1000 **verte**

**TEST PRODUITS
GEANT**

**QUE VALENT
LES POTS 250 4T
CROSS?** YZ-F, CR-F, KX-F
TROIS 250, 24 POTS AU CRIBLE



INTERVIEW

**MICKAËL PICHON
FAMILY CROSS**

TESTS

ENDURO

**YAMAHA 250
« BOURGEOIS »
VERS LA WR-F 2015?**

**GAS GAS 300 EC LITE
LOW COST ET TOP AFFAIRE?**

**MATCH TRAILS
BMW, YAMAHA, KTM
VIVE LES GROSSES!**

**PORTRAITS
JEUNES ET JOLIES
LES FILLES DE L'ENDURO**

Mensuel-JUIN 2014 N°482 - France Métro: 5,95 €
Belgique: 6,50 € - Luxembourg: 6,50 € - Andorre: 5,95 € - Suisse: 10,00 chf - Canada: 10,00 \$ -
Esp/Grèce: 6,80 € - Port. Cont: 6,80 € - Maroc: 72 mad - Dom/S: 6,50 € - Dom/A: 7,10 € -
Cal/A: 1640 xpf - Pol/A: 1800 xpf - Cal/S: 910 xpf - Pol/S: 1000 xpf

HORS-SÉRIE

Éditions
Lamartine

L 19891 - 482 H - F: 5,95 € - RD



///TEST///

EXCLUSIF

Yamaha 250 YZ-F « Marc Bourgeois »





Alors qu'un magazine australien propose sa vision de la future WR-F 250 2015, on a pu tester la moto de Marc Bourgeois sur base YZ-F. De la balle, comme on dit !

À peine la saison 2014 commencée, Marc Bourgeois s'impose à la Val de Lorraine, la Grappe de Cyrano et repart du championnat de France avec la 2^e place derrière l'intouchable Christophe Nambotin. On le sait, l'Auvergnat a un coup de guidon génial, mais on a tenu à se pencher sur sa moto qui préfigure la prochaine série de WR-F. Certainement l'une des clés de sa réussite actuelle. Une machine préparée par Yann Lozano sur base d'YZ-F 250, subtilement modifiée pour coller avec les exigences de l'enduro actuel et de son pilote. Rien d'ébouffant mais une succession de petits détails qui, au final, rendent la belle bleue ultra-efficace. Action !

EN ATTENDANT LA SÉRIE...

Ne le répétez pas, mais il se murmure que Yamaha prépare une toute nouvelle 250 WR-F pour l'automne. Une machine certainement très proche de l'YZ-F nouvelle génération. En attendant cette bonne nouvelle, on a détaillé et essayé la moto de Marc Bourgeois pour s'en faire une idée.

Par JM Pouget et Laurent Reviron

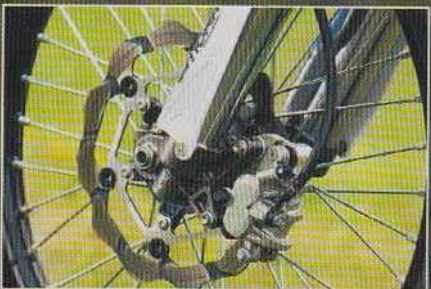
> La ligne très moderne de l'YZ-F 2014 est finement relevée avec la déco Kutvek blanche et bleue associée aux jantes noires, protège-mains et plaque-phare UFO et la selle bicolore Blackbird. Sobre et classe à la fois.



> Sous la partie avant de la selle démontable pour accéder au filtre et au bouchon de réservoir, on trouve un filtre DT1. Le guidon est confié à Renthal modèle 997. On aperçoit le couvercle du maître-cylindre Brembo pour le frein avant. Un sacré plus d'après notre essayeur.



> Une préparation de la culasse associée à une programmation de l'injection modifiée permet de calmer la bête et d'assouplir les bas et mi-régimes. La boîte de vitesses est celle d'origine, tout comme l'allumage. Le courant pour l'éclairage est récupéré sur le faisceau diagnostic via un faisceau électrique fourni par MHK. Donc pas d'inertie supplémentaire sur le moteur. L'échappement est ici troqué contre un modèle Akrapovic titane. Le carter d'allumage taillé dans la masse GYTR plus solide que l'origine (et quelle finition !) est protégé par un sabot alu CRD très découpé. Efficace et léger. Yann Lozano a adapté une béquille de WR-F sur cette YZ-F.



> Le freinage avant est confié à un disque Braking de 260 mm qu'enserme la pince Nissin d'origine. Le maître-cylindre est par contre signé Brembo pour une puissance accrue. On remarque le fil de fer qui vient bloquer la vis de durit dont la tête a été percée. Une sécurité supplémentaire.



> Sur l'YZ-F l'entrée d'air moteur se fait par l'avant du réservoir via deux durits qui entourent la colonne de direction. Pour éviter l'entrée d'herbe sèche et autres grosses impuretés, Yann Lozano a fixé ces grillages de protection réalisés sur mesure.



> Détails de la finition « Lozano », ces deux plaques de carbone. L'une pour protéger le réservoir en position centrale des projections de la roue arrière. L'autre concerne la durit la plus exposée sous le radiateur droit. Deux détails pour parfaire la protection d'une moto destinée à rouler de longues heures en championnat ou en classiques.



Le silencieux Akrapovic cross est seulement équipé d'une bride afin de passer le sonomètre. Son gain en poids et couple moteur est paraît-il sensible sur l'YZ-F. La roue arrière passe en 18 pouces. Le freinage est confié à un disque Braking de 240 mm que freine la pince d'origine Nissin. Un support FRP permet de maintenir l'étrier de frein en place lorsqu'on enlève la roue. La transmission est en 13 x 50 d'origine avec couronne Supersprox alu-acier et chaîne DID à joints toriques. Pneus et mousses sont signés Michelin.



L'embrayage est un modèle Rekluse (non automatique) avec carter de la même marque. Les radiateurs sont d'origine avec renforts CRD et durits silicone Samco Sport. On remarque également les protections de repose-pieds Peg Armor pour éviter que la boue ne vienne s'immiscer en cas de chute. Bielles et amortisseur sont des éléments d'origine. L'amortisseur est préparé par Yann lui-même afin d'obtenir plus de confort et de progressivité que les réglages MX d'origine.

La fourche est la Kayaba d'origine en diamètre 48 mm modifiée par Yann Lozano pour l'enduro: soit plus de confort qu'à l'origine et plus de progressivité. Préparation sur laquelle Yann n'aime guère s'étendre, tout comme celle de la culasse moteur... Afin de gagner en rigidité, la fourche est montée sur des tés Xtrig taillés dans la masse.





Mieux partout qu'une WR-F de série, la Yam de Marc Bourgeois (ci-dessous) permet pas mal d'excentricités, notamment grâce à un frein avant redoutable...

La ténacité a fini par payer. Trop tôt au départ. Ça tombait mal ensuite. Puis la météo nous a gâché la fête alors que tout était calé pour enfin essayer la bête à Uzerche... En résumé, ça a été compliqué de poser nos fesses sur la 250 Yamaha de



course de Marc Bourgeois. Mais on n'a pas baissé les bras. On était même impatient. Impatient de voir ce que pouvait donner en version endurisée la nouvelle Yam 250 YZ-F. Surtout que Yamaha devrait mettre sur le marché dans les mois à venir une WR-F inspirée de cette machine. La spéciale qui nous attend pour ce test exclusif est juste parfaite. De la bonne terre, des ornières, des montées, des descentes et un pierrier digne de ce nom. Les positions de conduite des motos de top pilotes sont souvent atypiques. Là, rien ne dérange. On a pour habitude d'essayer les motos de course dans la même configuration que le pilote pro mais là, de toute façon, on n'aurait rien voulu changer. Guidon, position des leviers, repose-pieds, selle, on se sent tout de suite comme à la maison. L'absence de démarreur électrique confirme que nous sommes

“ Je n'ai pas souvenir d'avoir connu une telle efficacité et facilité d'utilisation... ”

quand même bien sur une moto de course où l'on a cherché à gagner un maximum de poids. Et là, ça coince un peu. La moto reste assez haute, la compression importante et surtout, le bloc demande un bon coup de jarret et une certaine habitude pour le faire craquer. Dès les premiers mètres, on apprécie la rondeur du moteur souple et particulièrement fourni en bas. « On a pourtant décalé la courbe de puissance vers les hauts régimes, certifie Yann Lozano. D'origine, le bloc Yam est tellement fort en bas et à mi-régimes que ça pose presque des problèmes de motricité en enduro. » Et pourtant, de la puissance en bas, il y en a encore. Dans les ornières serrées, on passe en trois sans souci et l'on peut même mettre la 4 sans risquer de caler. Un caractère appréciable pour un pilote de niveau moyen et on a finalement pas trop besoin ni envie d'aller chercher plus haut dans les tours. Et pourtant, si l'on veut des sensations, le bloc dispose d'une allonge incroyable. Bien plus que le moteur cross d'origine. Au point qu'il faut s'employer pour trouver la limite. L'ensemble jugé déjà assez imposant en cross l'est aussi sur cette version enduro avec un réservoir assez large. Ça gêne un peu pour caser les jambes, surtout quand elles sont grandes, dans les virages où il faut prendre de l'angle. Le point le plus bluffant de cette machine reste son frein avant. Le feeling est incroyable. Le levier tombe sous le doigt. La course est assez réduite mais rapidement l'ensemble devient ferme tout en restant facilement dosable. La puissance est bien supérieure à l'origine. Je n'ai pas souvenir d'avoir connu une telle efficacité et facilité d'utilisation sur une autre machine. Sur ce tracé déjà bien défoncé, on a pu apprécier les suspensions parfaitement accordées. L'ensemble, un peu sur l'arrière, offre un confort étonnant pour une moto pensée pour scratcher en championnat de France. Évidemment, un pilote de ligue aura du mal à arriver à bout de la capacité des éléments à encaisser les gros chocs. Un compromis donc parfait. Un petit tour dans le pierrier corsé de notre spéciale confirme la stabilité et la rigueur de ce châssis. On se sent vraiment en sécurité. En revanche et surtout dans ce pierrier, on a un peu de mal à placer la moto où l'on veut. Cette assiette sur l'arrière accentue sans doute cette impression de « grosse moto ». On déplore également des calages assez récurrents. Surtout avec cette procédure de démarrage exigeante. Il faut à chaque fois mettre le point mort et ne pas mollir sur le kick. Marc Bourgeois avec son niveau supersonique n'est pas souvent confronté au problème, mais Yann avoue que la courbe de puissance n'est sans doute pas idéale pour un pilote amateur. Mais nul doute qu'avec une courbe de puissance adaptée à tous les niveaux et un démarreur électrique, la future 250 WR-F sera une arme redoutable. ■