RANDO: SUR LES TRACES DE JULIETTE BERREZ

moto verte

MOTOVERTE.COM

DOSSIER

SABLE

50 TRUCS POUR ÊTRE PRÊT !

TESTS 2017

> TM 144 ENDURO

> KAWA 450 KX-F VS SUZ 450 RM-Z

HONDA 450 CRF

QUELLE ALLURE !

LE NOUVEAU MISSILE ROUGE EN DÉTAIL

EXCLUSIF

ON A ROULÉ SUR LES 250/450 RM-Z OFFICIELLES !

MX DES NATIONS

LES COUPS DE CŒUR DE ROGER DE COSTER

INTERVIEW « AT HOME »

KEN ROCZEN

« JE SUIS UN REBELLE »

Mensuel-OCTOBRE 2016 N°510 - France Métro: 6,20 € - Bel/Lux: 6,80 € - Dom/S: 7,10 € - Dom/A: 7,30 € - CH: 11,20 FS - CAN: 11 $CAN - Esp/Grèce/Port. Cont: 7,20 € - MAR: 76 MAD - POL/S: 1 080 cfp - N.CAL/S: 1 100 cfp

Editions Lariviere

L 19891 - 510 H - F: 6,20 € - RD

Kawasaki KX-F Enduro
« Pierrick Roncin »

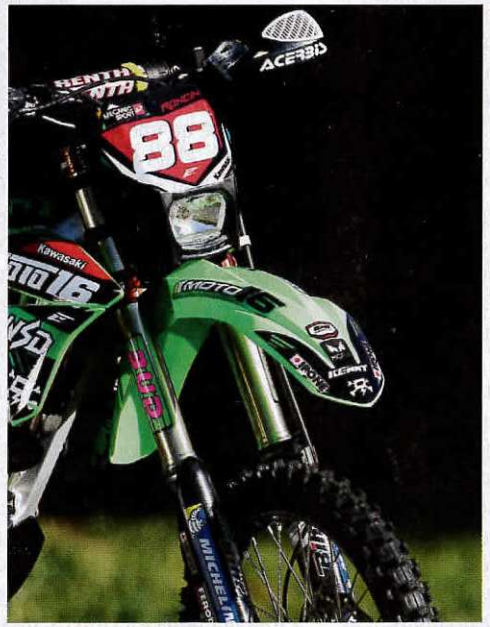
Les Kawasaki se font de plus en plus rares en enduro. Celle de Pierrick Roncin, actuellement 4e du championnat de France E2, a attisé notre curiosité. Et elle nous a agréablement surpris...

Par Laurent Reviron

UN VERT RARE

« Un boulot titanesque et un coût global de préparation estimé à plus de 6 000 euros ! »

La structure « NSD Kawasaki Moto16 » est constituée du beau-père de Pierrick, de son père René et de Tony de la concession Moto16 située près d'Angoulême.



Sur la KX-F 450, la fourche d'origine est une Kayaba à air de Ø 49. Pierrick a préféré adapter un modèle en Ø 48 hydraulique qu'on trouve sur les Yamaha dont les performances plus stables dans le temps sont plus adaptées à l'enduro. Bud a réalisé une préparation spéciale sur cette dernière ainsi que sur l'amortisseur qui, lui, reste d'origine.

Le moteur cross n'est pas vraiment adapté aux contraintes de l'enduro et il avait tendance d'origine à caler facilement. René Roncin, qui exerce en tant que préparateur (atelier R3 à La Rochefoucauld tél. 06 25 24 31 14), a mis trois mois à trouver la solution. C'est une petite pièce sur mesure au niveau du balancier qui a permis d'enrayer le phénomène.

Le moteur a été décomprimé grâce à un joint de culasse spécial. La ligne d'échappement est une HGS en inox. Le CDI d'origine a été remplacé par un Vortex. L'embrayage Rekluse automatique a été équipé d'une cloche en acier Hinson retravaillée. À part des durits et un bouchon de radiateur Bud, le système de refroidissement reste d'origine. On ne note même pas la présence d'un vase d'expansion. Le sabot est fourni par Acerbis.

Le guidon, un Renthal 996, n'est pas recoupé. La poignée d'accélérateur alu est fournie par Mino, les revêtements en caoutchouc sont des Renthal. Les tés XTrig reprennent les cotes d'origine avec un offset standard. Les pontets sont aussi des XTrig. La mousse de selle Bud est plus ferme et pour compléter ce que vous ne voyez pas sur l'image, les repose-pieds Raptor sont en titane.

Le frein avant reçoit un disque Braking de 270 mm de diamètre. L'étrier est d'origine mais la durit est plus fine. À l'arrière, on trouve également un disque Braking mais il garde ses dimensions d'origine. Les plaquettes sont des Ferrodo. Les deux maîtres-cylindres restent standard.

En version homologuée, cette KX-F n'est pas équipée d'une roue de 18 à l'arrière. Il a donc fallu investir dans une paire d'Excel A60. Les pneus le plus souvent utilisés sont des Michelin Enduro 6 montés à l'avant comme à l'arrière avec des mousses. La roue arrière reçoit une couronne Afam de 50. Le pignon de 13 et la chaîne sont également signés Afam.

Le filtre FWF est fixé grâce à un système rapide « maison » similaire à ce qu'on trouve sur les KTM.

La 450 KX-F endurisée de Pierrick a une sacrée allure. La préparation n'a pas été simple pour la rendre exploitable en enduro mais le résultat ne manquera pas d'être apprécié par les mordus de tuning.

On peut dire que c'est le vert qui nous a attirés. La couleur de la nature, celle qu'on retrouve le plus sur un parcours d'enduro mais paradoxalement celle qui est quasiment absente des parcs fermés. Pierrick Roncin, avec sa 450 KX-F homologuée, actuellement 4e du championnat de France E2, n'a pas sur le papier choisi l'option la plus simple. Mais après des heures de travail avec son père René, ils ont réussi à mettre au point une bonne petite bête à scratcher : « *J'ai eu envie de rouler sur une Kawa pour me différencier des autres. Et puis il s'est avéré plus facile de réunir des partenaires autour de ce type de projet. Mon concessionnaire Moto 16 à Angoulême joue vraiment le jeu. J'ai essayé pour la première fois cette moto sur un terrain de cross et j'ai tout de suite trouvé qu'elle était performante, surtout au niveau du châssis. Mais quand je l'ai ensuite testée dans des sections enduro chez moi où j'avais des repères avec d'autres machines, j'ai vite déchanté. Le moteur ne faisait que caler.* » Grâce à un travail acharné de son père, le problème est désormais solutionné : « *J'ai cherché pendant des mois avant de trouver la solution pour que le moteur ne cale plus dans le trialisant,* explique-t-il. *C'est une modification au niveau du balancier avec une pièce sur mesure qui a permis d'arriver à un résultat intéressant. Mais ça a demandé tellement de boulot que je ne souhaite pas donner plus de détails.* » Un boulot titanesque et un coût global de préparation estimé à plus de 6 000 euros. Mais le jeu en vaut la chandelle et tout ce travail ne passe pas inaperçu en action.

> Docile tel un agneau

Avant d'enfourcher la bête, on part sur le principe qu'une 450 reste une moto d'homme. Alors quand il s'agit d'une cross mise au point pour rouler devant en championnat de France d'enduro, on n'a pas vraiment de doute sur le côté bestial de la bête. Et c'est pourtant une impression totalement contraire qui se dégage au guidon de la verte dès le début. D'abord, le poste de pilotage n'est absolument pas typé. Le guidon Renthal 996, un galbe classique, est positionné de façon neutre. Les leviers tombent sous les doigts. Malgré la présence de l'embrayage Rekluse automatique, on est tenté d'actionner le levier gauche comme d'habitude. Mais après quelques tours sur cette spéciale en herbe, je décide de ne plus y toucher dans les virages, même les plus serrés. Et c'est là que je mesure tout le potentiel de ce bloc. D'une souplesse incroyable, il descend très bas dans les régimes sans caler et même sans provoquer le moindre à-coup. J'ai alors envie de pousser la machine dans ces derniers retranchements en termes de souplesse. Je m'embarque dans un enchaînement de virages très courts entre des arbres et je ne suis pas déçu. En première, quasiment à l'arrêt, je passe d'une épingle à une autre avec une facilité déconcertante. Je continue mon expérience « trialisante » à la même allure dans un pierrier avec la même réussite. Il ne reste plus qu'à voir ce que ce bloc assagi possède dans les tripes à hauts régimes. Vu la cylindrée, je ne suis pas trop inquiet et j'ai la confirmation que ça déménage encore suffisamment dès le premier bout droit. La puissance et l'allonge sont au rendez-vous et toute la cavalerie arrive dans la douceur et l'efficacité. Cette caractéristique permet de se sortir facilement des virages à plat et glissants. Sans avoir à toucher à l'embrayage, on a juste à charger les deux repose-pieds pour passer avec un maximum de grip. Une efficacité à mettre en grande partie sur le compte de l'embrayage Rekluse qui s'avère quasiment indispensable sur ce genre de machine. Sans se montrer violente, la 450 Kawa ressort comme une balle des appuis en sable qui ont tendance à manger la puissance.

> Encore un peu verte

Pierrick, qui semble être un observateur avisé, remarque que l'arrière de la machine est un peu bas quand je suis en piste. Une particularité qui ne favorise normalement pas la capacité à virer serré. Son père me durcit alors un peu le ressort. L'amélioration en courbe ne s'avère pas flagrante. En revanche, il me semble que j'ai un peu perdu en motricité sur cette herbe dorée par le soleil et particulièrement glissante. Je préférais donc la configuration initiale. Mais le bilan en dynamique est plus que positif pour une machine qui, sur le papier, ne se destinait pas forcément à taquiner du chrono en enduro. « *Je pense aujourd'hui avoir une moto au moins aussi performante que les autres,* conclut Pierrick. *Les points forts de cette machine restent vraiment son châssis. Et comme aujourd'hui on rencontre pas mal de spéciales assez rapides et typées cross, ça constitue un bon avantage. En revanche, elle n'a pas de démarreur et ça reste une moto un peu brute pour l'enduro. Il manque encore un petit quelque chose pour qu'elle soit vraiment au top dans les sections d'enduro un peu extrêmes. Je pense qu'il faudrait désormais la faire évoluer au niveau des rapports. La boîte cross est parfois handicapante. On va encore beaucoup travailler cet hiver et l'on va sans doute trouver de nouvelles choses. Mais que ce soit en franchissement, dans les spéciales en herbe ou sur les cross test, la moto se comporte vraiment bien et elle est polyvalente.* » On devrait donc en toute logique retrouver un peu de vert la saison prochaine dans le parc fermé du championnat de France d'enduro. ▮

> *« Il manque encore un petit quelque chose pour qu'elle soit au top dans les sections extrêmes... »*

MERCI... à la commune de Servant (63) et à Raphaël Chanal qui nous ont accueillis pour cet essai et à Fred Sandouly qui nous a mis des bons coups de gâchette pour la réalisation des photos d'action.