

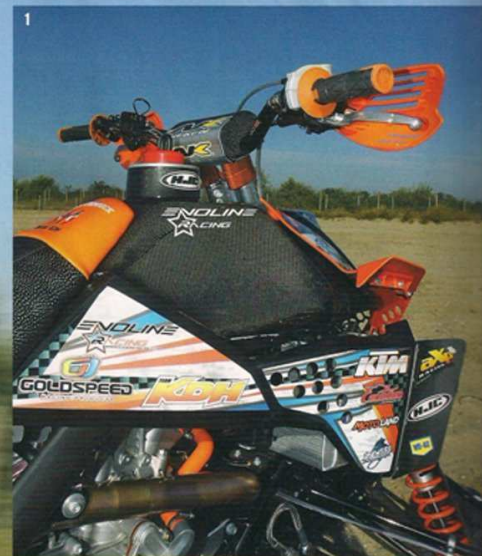
LA PLAGE, CA VOUS GAGNE !

Lassé des interminables nettoyages de quad après une course forcément moyenne dans la boue, trop "réfléchi" pour envoyer des jumps sur les terrains de cross, Cyril Debouck a décidé de stopper l'épisode courses sur terre pour se consacrer pleinement aux épreuves de sable. Bon, il n'est pas contre une petite endurance par ci par là, mais ne lui demandez plus de préparer un quad pour une saison entière. Son truc, maintenant, c'est les

plages, même en hiver, mais pas seulement. Nos voisins anglais ont saisi l'attrait de leurs licenciés pour ces épreuves, et ils ont créé un championnat - le BXUK - qui offre 6 courses de mars à octobre, dont une épreuve en juillet ! Rassurez-vous, à cette époque en Angleterre, les riders ne sialom pas entre les alignements de bikinis pas plus qu'ils ne virent au parasol planté en bout de plage... En ajoutant quelques courses en Hollande et en Belgique, Cyril et son frère Thomas - le chef d'orchestre du Team KDH - ont largement de quoi occuper leur année.

Pour cette nouvelle saison 2011/2012, Cyril repart à nouveau sur un KTM, un des derniers 450 SX encore disponibles en France puisque seuls le 505 SX et le 525 XC homologué restent au catalogue. Un choix surprenant sachant qu'en France de nombreux championnats (Cross et Superquader) impose une limite à 450 cm³... Peu importe, ce quatre-et-demi est suffisamment performant de série pour faire tomber le chrono ! Seul un piston JE vient confondre la livrée

Made in Austria, car celui d'origine s'avère moins endurant que ce modèle forgé, qui n'est d'ailleurs remplacé que toutes les 35 à 40 heures... Toutefois, pour arriver à une telle résistance, le tandem confie son moteur à Laurent Guimond, le boss d'Evoline, dont les talents de préparateur moteur ne sont plus à démontrer. Les diverses compétences de Laurent l'ont amené à créer un refroidisseur d'huile externe, qui, outre l'augmentation de 400 ml du circuit de lubrification, permet de faire baisser de façon conséquente la température du lubri-



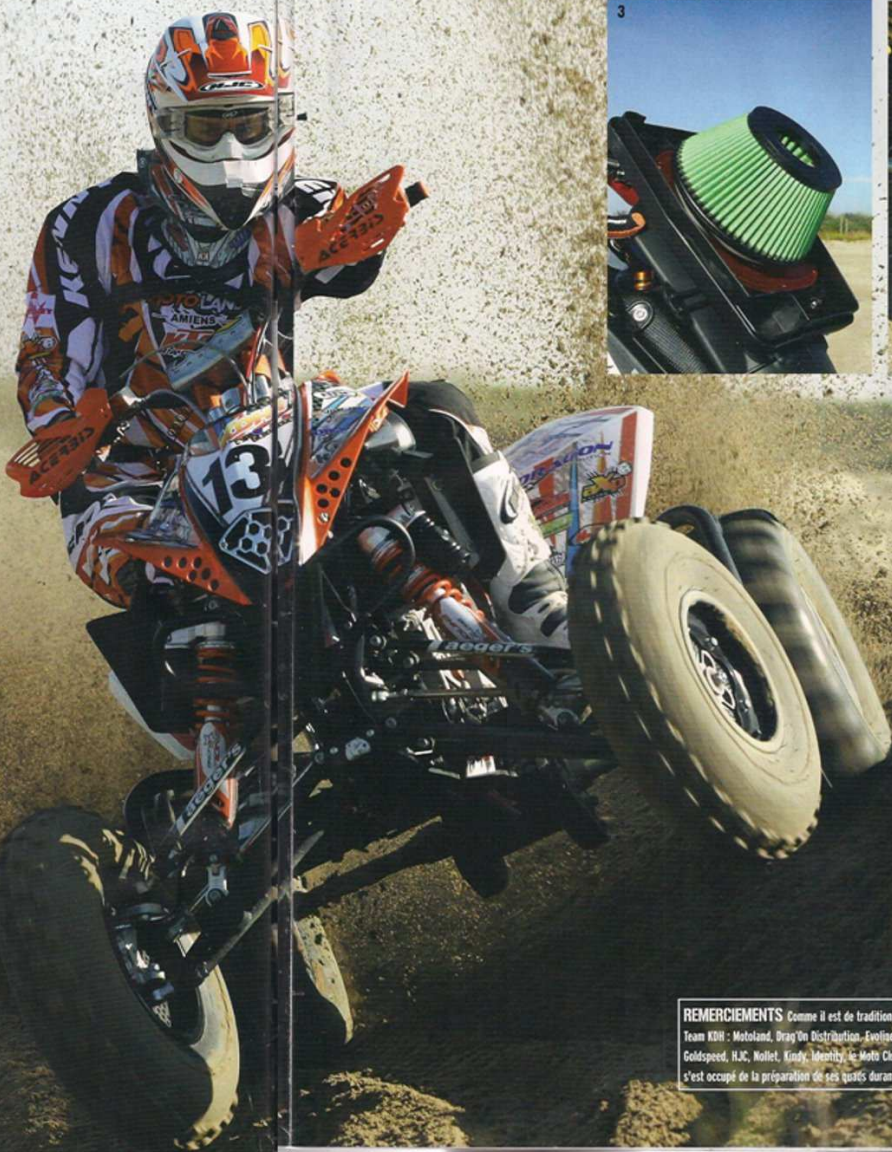
1/ Réservoir en carbone de 22 litres, poste de pilotage réhaussé - avec pontets Evoline et guidon Neken - et gros radiateur d'eau, rien n'a été négligé par le Team KDH pour permettre à Cyril de se faire plaisir sur son Katoche !

2/ Le complexe kit d'externalisation d'huile Evoline permet de diminuer la température du lubrifiant de 30 à 40 degrés en conditions extrêmes, pendant que le volume total moteur passe à 2,2 litres. Un investissement crucial pour l'endurance...

3/ Pour extirper les ultimes canassons du moulin KTM, une ligne complète Dorna assure le boulot. Veillez toutefois à son entretien - comme tous les échappements d'ailleurs - pour ne pas être recalé au contrôle technique...

4/ Mis à part un démontage-remontage dans les règles de l'art, un piston forgé JE, quelques jolies pièces Evoline anodisées orange, pas de sorcellerie à prodiguer au bloc KTM. D'origine, ça permet déjà d'envoyer de belles pellicules de sable sur ses poursuivants !





tant. Attention, il ne s'agit pas d'un simple radiateur, mais d'un double refroidisseur (dont l'un contient un filtre) taillé dans la masse, qui ne risque donc pas de fuir après avoir reçu un gros passe. Son montage est très complexe (Evoline fournit toutefois le kit complet), son tarif de 1.250 euros peut surprendre un peu, mais le bilan à température (environ 35°C quand même !) et le meilleur débit du circuit assure une longévité exceptionnelle au bloc KTM, retardant ainsi le remplacement des pièces mobiles comme le piston ou l'embijetage. De plus, les pièces usinées et les durits issues de la compétition automobile garantissent une fiabilité hors pair.

L'EXPÉRIENCE DE LA COURSE

En complément, Cyril insiste sur le choix du kit Pro Flow d'Evoline, qui comprend un filtre à air Green et une platine taillée dans la masse assurant une parfaite étanchéité de la boîte à air. Depuis ce montage, finies les casses moteur et les cylindres rayés à cause de l'intrusion de grains de sable. La selle d'origine a en effet tendance à appuyer sur le capot d'admission de la boîte à air, occasionnant ainsi un manque d'étanchéité entre le filtre et son support. On termine la partie mécanique pure avec une cuve de carbu R&D, évitant tout risque de déjaugage et améliorant l'efficacité de la pompe de reprise, une ligne d'échappement Doma, ainsi qu'un radiateur d'eau gros

volume New Line et des durits SF5 en silicone (de couleur orange, de course !), participant également à l'efficacité du refroidissement général. Et maintenant, on passe au châssis mon Capitaine ! La partie-cyclo du KTM demande... ben, pas grand-chose justement. Avec ses dimensions idéales, la bête autrichienne n'imposerait même pas de train avant large si le clan Debouck n'avait pas finalement retenu les triangles Laeger's pour le plaisir d'avoir du beau matos Racing. Ceux d'origine permettent déjà les multiples réglages que réclament les pilotes chevronnés. Même les amortisseurs WP sont de série. Seul un nouveau setting élaboré par la société Donerre (l'importateur WP en France) vient parfaire les suspensions du SX et relever un peu plus l'avant du quad. En dessous, une semelle AXP en PHD permet de surfer véritablement sur le sable quand les sillons se creusent dès la mi-course. Endurance oblige, un superbe réservoir en carbone de 22 litres - encore signé Evoline - prend place sur le KTM, alors que des pontets usinés rehaussent le guidon depuis la colonne de direction d'origine. On n'oubliera pas les pneus spécifiques pour le sable, un achat indispensable pour les perfs et vite rentabilisé car ils durent deux à trois saisons ! On est loin de l'usure sur terre, un bon point en ces temps difficiles... Pour le reste de cette belle prépa Racing, on vous laisse le soin de détailler les photos. Allez, rendez-vous à Loon-Plage ?

1/ Autre astuce, une nouvelle platine permet de basculer les étriers de frein arrière vers le bas afin d'accéder au réglage de la tension de chaîne. Évidemment, cette position est à éviter pour des raisons de sécurité.

2/ Les amortisseurs WP d'origine sont d'excellents, mais ils ont fait l'objet d'une petite modification par Donerre (Erwinm4ccrations). Nous les avons équipés de protections en fibre de carbone pour les protéger avec leur support spécifique. Notamment WP, Elka, Ohlins ou PEP.

3/ Le système Pro Flow d'Evoline, avec son incontournable filtre Green, déjouera l'intrusion de grains de sable dans la boîte à air.

4/ Pour aller surfer sur la plage, des gommes spécifiques avec des grandes roues sont indispensables. Sinon, c'est le plantage assuré au premier virage. La dimension courante est 22x10x10, ce qui signifie que le pneu ne s'use quasiment pas, puisqu'il s'enlève à son premier virage.

REMERCIEMENTS Comme il est de tradition, Cyril Debouck en profite pour remercier les partenaires de son équipe : Team KDH : Motoland, Drag'On Distribution, Evoline, Green, Canadian, AXP, Alan, Sallou, Advance, Kemm, Goldspeed, H.A.C., Nollet, Kandy, Identity, le Moto Club de Biarritz et une pensée particulière pour Hervé, qui s'est occupé de la préparation de ses quads durant plusieurs saisons.