



Bonjour à tous,

Voici donc la première newsletter de la préparation au Dakar 2014.

La recherche de sponsors a démarré et déjà 3 sociétés ont répondu présent.

La société **Beuchot Moto** (Eloyes, 88), la société **Moto-Store** (Eloyes, 88) et la société **TavuPublicité** (Saint Nabord, 88).

Chacune de ces sociétés apporte son aide dans le domaine lié à sa spécialité :

- **Beuchot Moto** va préparer l'essentiel de la moto.
- **Moto-Store** m'aide dans tous les domaines (nouveaux partenaires, pièces ...).
- **TavuPublicité** va faire l'ensemble du « kit déco » de la moto aux couleurs des sponsors.

Donc un grand merci à ces fidèles, déjà présents dès l'année 2010.

Le budget pour le Dakar est conséquent, plus que jamais l'aide des partenaires et sponsors est primordial pour permettre la réalisation de ce nous défi !

Amicalement,

Frédéric Millet
06 81 08 43 00
www.desertica.fr
www.dakar.com





La préparation de la moto

Retour au bercail



Après plusieurs semaines passées chez Moto-Store, la moto rentre à la maison !

Les quelques jours de « redoux » (il ne fait pas en dessous de zéro...) me permettent de ressortir le kärcher. Finalement la moto n'est pas très sale. Une semaine de course en Egypte embarque moins de sable que deux semaines à travers le Maroc, la Mauritanie et le Sénégal en 2010 !

Toutefois la moto sera complètement démontée et quelques roulements seront changés. Ce sera à peu près tout en matière de « réparation », avec quand même une attention particulière à la fourche.

En revanche, la préparation de la moto pour le Dakar va nécessiter beaucoup de changements.





Le Dakar est une course très longue et je vais courir sans assistance.

L'objectif n'est donc pas d'avoir la moto la plus performante, mais d'avoir :

- Une partie cycle résistante et une bonne autonomie,
- Un moteur fiable,
- Une moto qui nécessite le moins de maintenance possible chaque soir.

Une partie cycle résistante

La partie cycle ne va pas beaucoup changer : le même cadre, les mêmes roues, les mêmes fourche et amortisseur. L'ensemble sera bien sûr révisé.

A l'avant, l'ensemble de la partie navigation (lecteur road-book, « trip master » ICO, répéteur de cap, etc....) est changé. Ce nouveau support, neuf, vient de chez Mecasystem, spécialiste de la préparation de motos de rallye.

Il y a beaucoup moins de visserie que sur ma propre installation. En cas de casse, je pourrai également facilement trouver les pièces sur le bivouac auprès de la société Mecasystem, présente pendant le rallye.



L'essence embarquée va passer de 25 litres actuellement à 34 litres. Une telle quantité d'essence donne entre 500 et 300 kilomètres d'autonomie selon le terrain (Piste roulante/liaison ou dunes/sable).



L'ensemble de la partie arrière de la moto sera remplacé.

D'origine, la moto utilise une « extension » (en aluminium) à l'arrière du cadre en acier. Sur cette « boucle arrière » en aluminium qui supporte la selle, ont été installés 2 réservoirs en aluminium de 5 litres chacun. Ces réservoirs sont bien mais fragiles et nécessitent d'être constamment vérifiés (serrage fixations, fuite, etc...).

Nous allons remplacer ces réservoirs par un réservoir « monobloc » et autoportant de 14 litres en plastique. Ce réservoir, plus solide et nécessitant beaucoup moins d'attention, est prévu pour une Yamaha. Il faudra donc refaire toutes les pièces qui servent à le maintenir à la moto.



Le mono-réservoir avant de 14 litres sera remplacé par 2 réservoirs latéraux de 10 litres. Ce changement n'est pas absolument nécessaire.

Mais il me permettra de faire une modification importante avec le filtre à air.

Ils sont également intégrés à toute la partie avant de Mecasystem pour les supports du matériel de navigation.



Un moteur fiable

Le moteur va rester fondamentalement d'origine mais nous y ferons 3 modifications.

La première consiste à « redescendre » la cylindrée du moteur existant de 510 cc à 450 cc. Le règlement du Dakar limite la cylindrée à 450 cc. Le moteur d'origine ne serait donc pas accepté.

En plus de ce moteur, j'emmènerai un second moteur de rechange. Avec la réduction de la cylindrée maximum à 450 cc, l'organisation ASO a voulu lutter contre la vitesse des motards sans cesse augmentant. Certains « fleurent » avec les 200 km/h sur les pistes. Une folie !

Les pilotes professionnels d'aujourd'hui atteignent déjà les 170 km/h avec une 450 cc, mais les moteurs fatiguent plus vite surtout pour nous les amateurs qui ne disposent pas de la même préparation moteur. Qu'en ferions-nous d'ailleurs ?

Donc pour moi comme pour la plupart des pilotes, le second moteur est emmené au cas où. Bien sûr se posera la question de changer ou non le moteur à la journée de repos...

La seconde modification est l'installation directement sur le cylindre d'une prise d'air pour faire fonctionner la pompe à essence à « dépression ». Les réservoirs descendent sous le niveau du carburateur. Il faut donc une pompe à essence pour remonter ce volume d'essence au carburateur. Cette pompe n'est pas électrique pour éviter les pannes mais à « dépression ». Elle utilise l'aspiration en entrée du moteur via une prise d'air. Sur mes 2 derniers rallyes, cette prise d'air est fixée sur la pipe d'admission en caoutchouc. Cela fonctionne bien mais je suis obligé de vérifier régulièrement que le caoutchouc ne se déchire pas. Sinon, le moteur avale du sable et ... s'arrête très vite, définitivement. L'installation sur le cylindre lui-même va régler le problème.



Toujours pour fiabiliser le moteur, la position du filtre à air est importante. Sur nos moteurs de motos d'enduro, le filtre à air est positionné latéralement entre le moteur et - surtout devant - la roue arrière. Dans nos chemins européens, cela ne pose pas de problème. Mais en Afrique ou dans les déserts sud-américains cela peut être fatal : le filtre reçoit énormément de sable.

La boîte à air sera donc modifiée par Beuchot Moto pour permettre le positionnement du filtre à air entre les 2 réservoirs avant.

C'est la seule véritable raison du remplacement du réservoir avant actuel monobloc pour ces 2 réservoirs séparés.

La modification n'est en faite pas très compliquée. La seule difficulté est d'écarter les réservoirs avant pour libérer l'espace nécessaire au filtre alors qu'ils ne sont pas prévus pour cela à l'origine. L'écart ne doit pas être trop important pour garder une moto « fine » entre les jambes.





Pourquoi remonter ainsi le filtre à air ?

Tout simplement pour le protéger du sable. La position devant le pilote, entre les réservoirs, reçoit très peu de projection de sable. La filtration du moteur est donc meilleure, « l'espérance de vie » du moteur est donc plus longue...

	<p>La troisième modification consistera à ajouter un radiateur d'huile qui n'existe pas d'origine sur ce moteur. L'ajout d'un radiateur permet de mieux refroidir l'huile et d'en augmenter le volume.</p> <p>Le moteur est donc mieux lubrifié. Sa fiabilité sera augmentée.</p>
--	---

Le moins de maintenance possible le soir au bivouac

Les supports de navigation sont neufs, les supports des réservoirs avant sont soudés sur le cadre et non des pièces ajoutées qu'il faut sans cesse revisser.

Les réservoirs arrières fragiles car fabriqués en aluminium sont remplacés par un seul réservoir monobloc qui fait office de boucle arrière supportant la selle. Plus simple, il n'y a pas.

Le moteur est d'origine sauf l'ajout d'un radiateur d'huile qui me permettra de faire une vidange seulement pour 3 étapes. Donc 4 vidanges pour 14 jours de courses. Certains pilotes en font le double ! C'est autant de temps en moins dans le sac de couchage !



Une 450 hybride...

- ❖ Une base de 450 KTM Exc
- ❖ La navigation et les réservoirs avant de Mecasystem
- ❖ Une boîte à air Beuchot
- ❖ Un filtre à air Husaberg
- ❖ Un réservoir arrière autoportant de JVO

En suivant les newsletters, vous pourrez découvrir la naissance de la moto.

Il vous faudra donc attendre et être patient pour la voir !

MOTO-STORE
DES ÉLOYÉS

toyou
publicité
conseil création de liaison

BEUCHOT
MOTOS



Les sponsors

**BEUCHOT
MOTOS**

*Mécanicien spécialisé moto. Thierry fait cette année une grosse préparation en plus de la réfection des 2 moteurs. La société **Beuchot Moto** est située dans les Vosges (Eloyes).*

MOTO-STORE
88 ELOYES

*Concessionnaire moto, spécialisé tout terrain. La société **Moto-Store** est située dans les Vosges (Eloyes).*

tavu
publicité
conseil création réalisation

*La société **TavuPublicité** dans les Vosges (Saint Nabord) est spécialisée en enseignes lumineuses, panneaux, signalétique et adhésifs publicitaires va réaliser les autocollants, afin que l'ensemble des marques des sponsors soient visibles sur la moto.*