

GAS GAS EC 250, 300 & 450F

À L'ÉPREUVE DE LA RANDO

Le 4-temps chez Gas, c'est maintenant une gamme de trois modèles. Pour les essayer, direction l'Auvergne sous la houlette du guide Greg Fayard. Jouissif et instructif. Par Richard Angot



GAS GAS
EC 250/300F RACING
8 490 € / 8 690 €
www.gasgas-france.com

LA TECHNIQUE

MOTEUR
 Type : mono 4-temps refroidi par eau, double ACT 5 soupapes
 Cylindrée : 249,6 / 290 cm³
 Alésage x course : 77 x 53,6 / 83 x 53,6 mm
 Alimentation : carburateur Keihin FCR-MX Ø 37 mm
 Démarrage : électrique + kick
 Boîte : 5 rapports

PARTIE-CYCLE
 Cadre : périmétrique en acier CroMo
 Fourche : inversée Marzocchi Ø 48 mm, déb. 295 mm
 Amortisseur : Ohlins, déb. 298 mm
 Frein AV : disque Ø 250 mm, étrier double piston
 Frein AR : disque Ø 220 mm, étrier simple piston

MESURES
 Empattement : 1 475 mm
 Garde au sol : 320 mm
 Hauteur de selle : 920 mm
 Poids constructeur (sans essence) : 110 kg
 Réservoir : 6,3 litres

SUR LE MÊME MOULE

Peu de changements cette année sur la 250, déjà bien *updatée* l'an dernier, laquelle constitue le modèle de base de la nouvelle 300. On note toutefois qu'un silencieux FMF devrait faire son apparition sur les versions qui seront livrées au client, même si les nôtres n'en étaient pas (encore) équipées. De quoi donner un peu plus de caractère à l'excellent moulin Yamaha, toujours nourri par un carburateur Keihin. Etrier Nissin, disques wave Galfer, embrayage hydraulique Magura, fourche doubles cartouches Marzocchi 48 mm aux settings revus, tout comme pour l'amortisseur Ohlins... L'équipement est donc de grande qualité et ça se sent. La 300 est en tout point identique à la 250, si ce n'est un kit Athéna qui fait passer l'alésage de 77 à 83 mm pour une cylindrée de 290 cm³.



▲ **EQUILBRÉE**
 Amortissement efficace, bon compromis stabilité/maniabilité, la partie-cycle Gas permet de rouler en confiance.

► **MALIN**
 Le très pratique tire-axe de roue est d'origine sur toute la gamme.

▼ **KITÉE**
 Sur la 300, le bloc Yamaha est équipé d'un kit Athéna dont l'alésage est supérieur de 6 mm.



▲ **VAGUES**
 Etrier Nissin, disques "waves" Galfer : le freinage est largement au niveau.

▼ **HYDRO**
 L'embrayage Magura hydraulique nous a fait bonne impression.



COFFRE
 En version 300, la Gas gagne surtout du punch à mi-régime.

Le maillage de chemins est extraordinaire dans le coin et Greg en connaît chaque centimètre.

BUCOLIQUE
 Paysages magnifiques, nature exubérante, chemins superbes, l'Auvergne, quoi !

Dès l'approche sur l'autoroute A89, aucun doute. On est bien en pays d'enduro, comme les innombrables collines que l'on devine propices à la pratique et les noms de villages le suggèrent. Sortie 4, Noirétable. Oui, c'est la commune qui a accueilli la finale du Mondial en 2010. Plus loin, Celles-sur-Durolle, connue pour être le départ de The Race. Nous

sommes ici sur les terres de Greg Fayard, guide de rando depuis une petite dizaine d'années, mais aussi cheville ouvrière du Montoncel Racing Compétition, club responsable de ces organisations, entre autres. Il est également le bras droit de Jean-Luc Miroir sur le championnat de France d'enduro. Or, ce week-end même a lieu l'épreuve de Chabreloche, à même pas dix kilomètres d'ici, elle aussi mise sur pied par Vincent Rigaudias et toute son équipe du MRC, dont Greg, évidemment. D'ailleurs, les deux hommes sont là quand j'arrive à La Plagnette, le confortable gîte/hôtel qui sert de point de départ aux randos.

« Tu veux partir de quel côté ? Parce qu'il y a de quoi faire ici ! » Aucun doute là-dessus, on s'en rendra vite compte le lendemain matin. En effet, le maillage de chemins autorisés est extraordinaire dans le coin et Greg en connaît chaque centimètre carré. Parfait pour mener à bien une autre mission : découvrir ce qu'ont dans le ventre les trois nouvelles Gas Gas 4-temps qui viennent d'arriver, à savoir les EC 250, 300 et 450 F Racing. Toutes sont motorisées par Yamaha, un gage de fiabilité et de performance. Pour faire le compte sur les brêles et proposer ses légendaires et fines analyses, Greg Eyriès nous a rejoints. En tant qu'ancien candidat au podium de The Race, lui aussi connaît les bois alentour. Après seulement 200 mètres de goudron, nous sommes déjà dans les sentiers. « On va partir vers l'ouest, »



La 250 fait bien le job. Le moteur est facile en bas, ce qui permet d'enrouler tranquille.

GAS GAS

EC 450F RACING

8 990 €

www.gasgas-france.com

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type : mono 4-temps refroidi par eau, double ACT 5 soupapes
Cylindrée : 449 cm³
Alésage x course : 65 x 63,4 mm
Alimentation : carburateur Keihin FCR-MX Ø 39 mm
Démarrage : électrique + kick
Boîte : 5 rapports

PARTIE-CYCLE

Cadre : périmétrique en acier Cromo
Fourche : inversée Marzocchi Ø 48 mm, déb. 296 mm
Amortisseur : Ohlins, déb. 258 mm
Frein AV : disque Ø 260 mm, étrier double piston
Frein AR : disque Ø 220 mm, étrier simple piston

MESURES

Empattement : 1 475 mm
Garde au sol : 320 mm
Hauteur de selle : 920 mm
Poids constructeur (sans essence) : 115,4 kg
Réservoir : 6,3 litres



▲ **RACÉE** Look sympa, châssis dans la norme et moteur qui envoie, la 450 est une belle alternative dans la catégorie.

► **COCKPIT** Guidon et commandes sont agréables, la position facile à appréhender.



L'HÉRITIÈRE

Cette nouvelle machine est la directe héritière de la brêle de Cervantes en Mondial. Comme ses petites sœurs, elle utilise un moteur Yamaha, celui qui équipe les WR-F pré-2012, puisque c'est le modèle à carburateur, un Keihin FCR-MX de 39 mm. Elle aussi dispose d'un silencieux FMF monté d'origine, qui donne un look factory du plus bel effet à la moto et s'avère relativement discret à l'usage. L'équipement est semblable à celui des 250/300, à savoir de très bonne facture. Quelques détails intéressants viennent compléter le tableau, comme un tire-axe d'origine, un compteur digital bien foutu, des protège-mains et un sabot d'origine... Bref, une machine superbe et performante que l'on a hâte de passer à l'épreuve du comparatif.

➔ direction Noirétable. On va reprendre quelques passages du championnat du monde 2010. C'est le cœur des "trèfles" (NDLR : parcours en trois boucles) que je propose aux clients. Les pluies des jours précédents, qui ont maintenant laissé la place à un ciel de traîne gris, ont juste collé la poussière comme il faut, sans pour autant détrempier les chemins. De toute façon, ici, on a la chance d'avoir une boue qui ne colle pas. Et il y a toujours du grip, même quand c'est mouillé » explique le boss.

Ça tabasse sur le granit

Rapidement, on attaque du dénivelé, bien calé dans les roues de Greg. Pour partir, j'ai opté pour la 450. La prise en main est sans souci, on retrouve tout de suite ses habitudes si l'on connaît un peu les Gas. La moto est certes un peu large par rapport à d'autres, mais elle reste dans l'honnête moyenne. La position de pilotage est accueillante, les commandes douces. Bref, ça roule. Les premières pierres rencontrées laissent à penser que la fourche est un peu dure. Une impression qui se confirmera au fil de la journée. A sa décharge, celle-ci est quasiment neuve

et demande certainement un peu de roulage pour apparaître sous son meilleur jour. En attendant, c'est vrai que ça tabasse un poil sur le granit bien rond et, effectivement, adhérent. De fait, même les chemins faciles sont joueurs : il y a toujours une roche plus affleurante que les autres pour servir d'appel. C'est donc logiquement le festival du coup de gaz pour jumper. Et, niveau coups de gaz, j'ai bien choisi ma monture. A chaque sollicitation de la poignée, il y a du répondant. Présent en bas, ultra-fourni au milieu et bien en haut, le 450 Yamaha WR-F est presque trop violent dès lors qu'on attaque du technique, mais alors, quel caractère ! Au moins, il donne des sensations. Plus loin, une descente assez vicieuse laisse entrevoir une autre particularité de ce bloc : un frein moteur relativement marqué, un peu à l'ancienne comparé à ce qui se fait maintenant. Devant, notre guide ne traîne pas, enchaîne les changements de direction sans l'ombre d'une hésitation. Il est chez lui dans cette forêt que l'on découvre. Autre qualité du gaillard, même s'il est loin d'être mutique : il ne parle qu'à bon escient. Quelques séances photos



dans les bois plus tard, on s'échange les bécenes. Je saute sur la deux et demie que Greg Eyriès m'a vivement conseillée. « Le moteur marche bien en bas et elle est bien fun à piloter, tu vas voir. » La position est plus ou moins la même que sur la 450, même si la petite paraît plus fine et, dès que l'on roule, plus courte. Logique. Surtout, elle est débarrassée de cette inertie et du gros frein moteur qui caractérisent les grosses gamelles. On se prend vite au jeu, à la balancer de cailloux en racines. Nous virevoltons à bonne allure de forêts de hêtres en forêts de sapins, en ressortant régulièrement vers la civilisation par quelques hameaux perdus. A chaque fois, la même réaction : « Sympa, cette ferme abandonnée... », avant de constater la présence d'anciens en bleu de travail dans la cour. Doit pas être facile tous les jours de vivre par ici l'hiver...

Sacré pierrier !

Au détour d'un sentier, Greg Fayard nous fait signe de nous arrêter. Il a repéré le maire de Noirétable au loin, qui supervise une coupe de bois. L'édile en profite pour indiquer qu'il allait rouvrir un ancien chemin qui passait là, les motos y seront les bienvenues. Avant de nous emmener voir quelques centaines de mètres plus loin un spot parfait pour le trial. « Y'a des jeunes qui viennent rouler ici régulièrement, c'est super, non ? » nous dit-il avec fierté. Difficile à imaginer dans mes contrées où le maire est plus souvent le premier rempart de la loi... Après nous être désaltérés à une fontaine, nous reprenons notre parcours au travers d'un chemin peu fréquenté vue la hauteur des herbes folles. Mieux vaut qu'il n'y traîne pas de cailloux. La nature reprend bien vite ses droits à cette période de l'année. En échange, elle nous abreuve de senteurs différentes à chaque croisement. Un vrai bonheur ! L'estomac dans les talons, nous stoppons à Vollore-Montagne. L'épicerie/bar-tabac/restaurant/pompe

à essence nous dépanne vite fait d'une superbe assiette de charcuterie locale. « C'est une de mes bonnes adresses du midi. Ça paie pas de mine, mais c'est plutôt bien, non ? » C'est même franchement indiqué pour ce que l'on a. L'accueil est chaleureux, les produits du terroir délicieux, le tout pour le prix d'un café à Paris. Que demander de plus ? On en profite pour faire le plein avant de s'élancer à nouveau sous un ciel mitigé. La petite 250 fait fort bien le job. Le moteur est facile en bas, ce qui permet d'enrouler une vitesse au-dessus quand on *croise* tranquille. Il répond aussi présent quand on veut attaquer, avec une belle linéarité qui

MUSCLÉE
La 450 se caractérise par un frein moteur marqué et une réponse énégique.



FACILE
Jusqu'ici, tout va bien. C'est après que ça se corse.

CONFÉ
En version 300,
la Gas gagne surtout
du punch à mi-régime.



Semblable en partie-cycle à la 250, la 300 dispose d'un kit Athéna qui en transforme le moteur.



CHARCUT'
Une bière, de la
bonne charcuterie
locale et il a le
sourire, not' gars
Eyriès !

➔ garantit de garder l'adhérence à la roue arrière. Et si les plus excités d'entre vous pourraient lui reprocher un certain manque de puissance en haut, nul doute que la ligne FMF qui sera livrée avec la machine d'origine devrait améliorer le rendement en haut. La partie-cycle est elle aussi au niveau grâce à un bon accord de suspension entre la Marzocchi avant et le Öhlins arrière. On ne se fait pas trop secouer dans les pierres, par exemple. De même, dans le rapide, la moto efface efficacement les pièges et donne ainsi un sentiment de confiance tout à fait convaincant. « Bon, là, on est au pied de la côte "chaude" du Mondial 2010. Ça vous tente ? » Ni une ni deux, on enfile le chemin, en fait un sacré pierrier en montée. Ceux qui étaient là pour aider les pilotes ce jour de finale s'en souviennent sans doute. Nous aussi, qui avons laissé quelques forces dans la bataille... Et encore, nous avons lâchement jeté l'éponge avant d'atteindre le sommet. Oui, je sais, petits joueurs, mais l'heure tourne et on remet ça demain !

Digestion compliquée

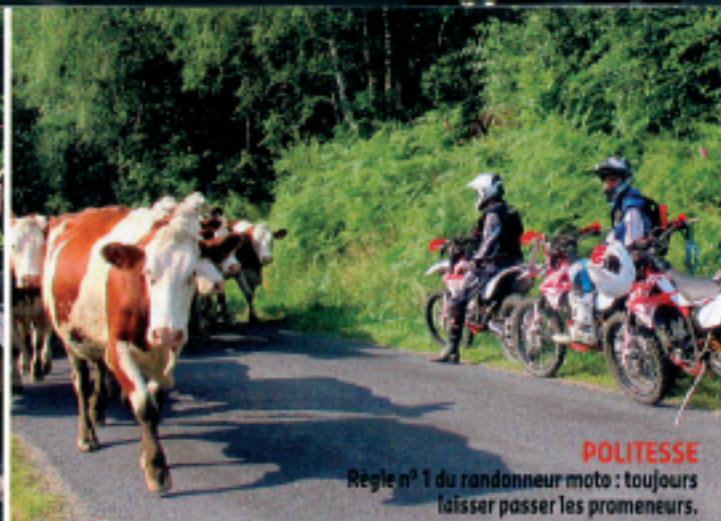
Après une bonne nuit à La Plagnette à compter les courbatures, c'est pas très frais, mais au moins dispos, que nous attaquons notre seconde journée. « Aujourd'hui, on va monter vers les sommets »

préviens Greg. Direction le Pic Pelé, avant de s'offrir une pause déjeuner à Chamazel, une petite station de ski. Beau programme. La 300 me tend les bras. Sœur jumelle de la 250, avec un kit Athena pour en booster la cylindrée, elle est en tout point semblable niveau châssis. Par contre, le kit transforme le moteur. En bas, celui-ci est plus agressif et même un peu déstabilisant quand on descend de la deux et demie. Il a aussi tendance à caler sur le coup de piston, mieux vaut donc garder le doigt sur l'embrayage. Notez au passage que toute la gamme 4-temps est équipée d'une commande d'embrayage Magura hydraulique qui fonctionne parfaitement tout en étant douce à l'usage. Les régimes intermédiaires sont également plus fournis avec ce bloc, ce qui, cette fois, permet d'oublier un peu l'embrayage par rapport à la petite. Par contre, peu de différence palpable en haut. On a l'impression que la machine n'allonge pas spécialement plus que la 250. Une nouvelle fois, il faudra attendre la ligne FMF pour poser un diagnostic.

En attendant, nous montons. Les forêts de résineux aux odeurs enivrantes laissent peu à peu la place aux prairies. Enfin, nous atteignons ce fameux Pic Pelé, à 1 348 mètres. De là, la vue à 360 degrés laisse entrevoir la plaine du Rhône, les contreforts des Alpes, le bassin d'Ambert « et même, quand il fait ➔

MONDIAL
Le pierrier du GP
2010 à Noiretable
se mérite, même
pour des garçons
expérimentés.





POLITESSE
Règle n° 1 du randonneur moto : toujours laisser passer les promeneurs.

Au final, ce sont des machines bien équilibrées, *relativement confortables, pas compliquées à emmener...*

PARADIS
Au milieu de nulle part, ce moulin nous offre un décor de carte postale.

« beau et sec, le Mont Blanc », selon Greg. Après un bon quart d'heure contemplatif, ce sont nos estomacs qui nous sortent de la torpeur. Direct on Chamazel. « Ici, nous sommes dans un endroit hautement sensible, avec beaucoup de zones protégées. Dans cette zone, il y a quelques chemins autorisés, c'est tout. On ne doit pas en sortir, car le parc naturel régional Livradois-Forez est tout proche et totalement interdit de ce côté. » Qu'à cela ne tienne, les sentiers autorisés pour rejoindre Chamazel existent bel et bien et sont même plutôt joueurs. Ça monte, ça descend jusqu'à trouver cette petite auberge, à l'accueil et à la cuisine une nouvelle fois irréprochables. Greg Fayard a juste oublié de signaler que la digestion va être compliquée, avec encore un beau et long pierrier en montée. De quoi regretter d'avoir pris un dessert...

Heureusement que les suspensions de la 300 se

montrent efficaces, d'autant que Greg Eyriès me coupe l'élan exprès, histoire que j'en bave un peu. Raté, je repars de zéro sans trop de problème, en prenant soin de vite faire monter le moteur dans les mi-régimes, là où il est le plus agréable. La fin de l'ascension est une formalité, même si Greg Eyriès, sur la 450, se débat toujours un peu avec la fourche un poil dure et ce moteur qui marche sévère pour ce type d'environnement. Les quelques restes de son passé de trialiste lui permettent tout de même de faire le malin, même avec la plus exigeante des machines dans ces conditions. Une fois ce gros morceau avalé, nous redescendons vers le camp de base « à une bonne heure d'ici par la route ». Raison de plus pour enquiller les chemins.

A rude épreuve

Greg Fayard se prend au jeu des deux abrutis qui lui collent au cul et augmente d'un cran un rythme déjà soutenu, tout en restant prudent quand même. La dernière halte pour discuter avec le propriétaire d'un somptueux domaine bordé d'une rivière, perdu au milieu de tout, et au milieu de laquelle passe le chemin, vaut le détour. « Je ne viens ici que s'il fait beau. Car même s'il s'agit d'un chemin cadastré, il passe en plein milieu de son jardin, juste devant la maison. C'est pas la peine de laisser des traces. » Au lieu de nous jeter des pierres, l'aimable proprio nous invite en fait à boire un coup. Quand je vous dis que le paradis, c'est ici... Dommage que l'heure de rentrer ait déjà sonné. Quelques bornes de bonheur encore et nous voici de retour, des souvenirs plein les sens. « Et encore, on n'a fait qu'une toute petite partie. La prochaine fois, faudra que je vous emmène dans les Bois-Noirs, c'est encore très différent. » Voilà une excuse toute trouvée pour revenir !

Quant à ces Gas, elles auront pleinement dévoilé leur caractère tout au long de ces deux journées au cours desquelles les occasions de les mettre à rude épreuve n'ont pas manqué. Au final, ce sont des machines bien équilibrées, relativement confortables, pas compliquées à emmener... Bref, faciles à vivre. La 250 est la plus amusante du lot, avec un petit caractère bien affirmé et une partie-cycle joueuse. En version 300, elle est plus pleine, mais perd au passage un peu de sa progressivité et, donc, de sa souplesse d'utilisation. Différente, mais pas mieux : on peut lui préférer la petite. Enfin avec la 450, on a affaire à un moteur qui procure son lot de sensations viriles, mais qui, par nature, est exigeant, d'autant plus sur un parcours très enduro. Logique venant d'une cylindrée de rallye. ■

GREG FAYARD SUIVEZ CE GUIDE !

Brevet d'Etat depuis une dizaine d'années, Greg Fayard guide des randos depuis presque aussi longtemps. Natif du coin, il connaît la région par cœur.

« Je fonctionne en tréfle autour de Noirétable parce que c'est un secteur que je maîtrise bien. De 20 km au nord de Thiers jusqu'à Ambert, ce qui comporte les Bois-Noirs, le Forez et Haut-Forez. On emprunte beaucoup de chemins ruraux et quelques chemins privés ouverts. Ça suffit largement car avec le maillage de chemins de ce périmètre, ça fait déjà un réseau énorme. En règle générale, on parcourt 120 à 130 bornes par jour. »

Militant d'une pratique raisonnée, Greg s'engage également sur le terrain avec l'association Nature Attitude dont il est l'un des fondateurs et le trésorier. « C'est parti d'une discussion avec mon dentiste. Malgré un territoire étendu et une faible densité de population, il existait des conflits entre usagers pédestres, cavaliers, chasseurs et randonneurs moto. On s'est donc mis autour d'une table pour discuter et c'est ainsi qu'est née la première mouture de la charte Nature Attitude en 2006. Elle a tout de suite connu un bon écho auprès des élus qui préfèrent la pédagogie et le dialogue à la répression ou l'interdiction. » Ainsi, les groupes sont limités à dix participants auxquels il est demandé de respecter les règles élémentaires de savoir-vivre. Retenez enfin que Greg propose aussi des formules stages avec terrain adapté. Pour prendre contact avec notre homme et tout savoir sur ses activités : www.gregfayard.com.

