



PRESS INFORMATION

2015_Official_Racing_ Teams_Overview_FR



EMBARGO DATE: 11 February 2015 12:00 CET

Endurance World Championship

GMT94 Yamaha Team

La team GMT94 Yamaha team a commencé comme une team indépendante privée sous la direction de son propriétaire Christophe Guyot, un pilote français. Un partenariat développé avec Yamaha France en 2003 a permis à GMT de devenir une team Yamaha Racing officielle du championnat du monde d'endurance.

GMT a connu de nombreux succès. Cette team est actuellement championne EWC en titre, après avoir remporté la victoire en 2014, et peut s'enorgueillir d'un précédent titre EWC en 2004. Arrivée deuxième du championnat en 2013, la team possède un palmarès impressionnant : deux titres mondiaux, 11 victoires de course et 31 podiums dans le championnat du monde d'endurance. GMT94 va attaquer la saison d'endurance 2015 avec la toute nouvelle YZF-R1.

Pour les pilotes et les motos, l'Endurance est l'une des catégories les plus difficiles du monde, non seulement à cause de la longueur des courses, mais aussi à cause du poids des motos. La YZF-R1 utilisée est plus lourde que les motos de compétition courant sur de courtes distances car elle possède des phares pour pouvoir rouler de nuit, un plus gros réservoir contenant plus de carburant et un habillage plus lourd offrant une robustesse accrue. Ce modèle utilise aussi des pièces du kit YEC et une ECU YEC spéciale.



David Checa

Le pilote espagnol David Checa est un pilote clé de GMT, avec de nombreuses victoires à son actif. En 2003, il a connu sa première expérience avec Yamaha, en pilotant une R1 dans le championnat d'Espagne et en remportant les 24 heures d'Oschersleben avec la team GMT94. L'introduction de la R1 troisième génération en 2004 lui a permis de dominer le championnat du monde d'endurance et de décrocher le titre. En 2005, il a gagné Le Mans et a fini deuxième au Bol d'Or. En 2008 et 2009, il a concouru dans le championnat du monde de Superbike, toujours avec GMT94. Il fait partie de la team depuis le début et a participé à toutes les saisons du championnat du monde d'endurance auxquelles la team GMT94 a participé.

Kenny Foray

Kenny Foray pilote des motos en compétition depuis 2002. Il a gagné le championnat de France de Supersport en 2007 et a remporté ses premières courses du championnat du monde d'endurance en 2008 avec les 24 heures du Mans et le Bol d'Or. L'année suivante, il a gagné le championnat de Pologne de Superstock 2009 avant de rejoindre la team GMT94 en 2010 pour devenir un des piliers de l'équipe avec de nombreuses victoires de courses et bien sûr le titre mondial 2014.

Mathieu Gines

Mathieu Gines, né en 1988, est le plus jeune pilote de la team. Il est arrivé deuxième du championnat de France de Supersport 2008 et 2010 avec GMT94 Yamaha sur la YZF-R6. Il a décroché le titre en 2009 avec un autre constructeur puis a offert le titre Supersport à Yamaha en 2013. 2014 fut sa première saison de championnat du monde d'endurance avec Yamaha. Il a gagné le titre avec Kenny Foray et David Checa.

Moto

Modèle: YZF-R1

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 cylindres parallèles inclinés vers l'avant, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 998 cm³

Alésage x course: 79,0 mm x 50,9 mm

Rapport de compression: 13,0:1

Puissance maximum : plus de 210 ch

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: ECU KIT YEC

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: six vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: Deltabox en aluminium

Système de suspension avant: fourche télescopique, Ø 43 mm

Débattement avant: 120 mm

Angle de chasse: 24°

Voie: 102 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

Débattement arrière: 120 mm

Frein avant: double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm

Pneu avant: 120/70 ZR17M/C (58W)

Pneu arrière: 190/55 ZR17M/C (75W)



Dimensions

Longueur hors tout: 2 055 mm

Largeur hors tout: 690 mm

Hauteur hors tout: 1 150 mm

Hauteur de selle: 855 mm

Empattement: 1 405 mm

Garde au sol minimale: 130 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 172 kg

Capacité du réservoir de carburant: 24 litres

Capacité du réservoir d'huile: 3,9 litres

Monster Energy Yamaha - YART

La team Yamaha Austria Racing Team (YART) a été créée en 2001 par son propriétaire/responsable d'équipe Mandy Kainz, dans le but de concourir dans le championnat du monde d'endurance. La team a décroché son premier podium, avec une troisième place deux ans plus tard et a réitéré l'exploit un an plus tard en 2004. L'année suivante, en 2005, YART a terminé le championnat du monde à la troisième place du classement général, un accomplissement qui a marqué le début de cinq années incroyables, où la team n'a jamais quitté le top 3. YART a de nouveau décroché la troisième place en 2007 et en 2010 et a même pris la deuxième place en 2006 et 2008. En 2009, avec les pilotes Igor Jerman, Steve Martin et Gwen Giabbani, la team s'est surpassée et a emmené la Yamaha YZF-R1 jusqu'à la victoire, en remportant des courses comme les 24 heures du Mans 2009, les 8 heures d'Oschersleben 2009, les 8 heures d'Albacete 2009 et les 8 heures de Doha 2009.

En 2010, la team est montée sur la deuxième marche des podiums des 24 heures du Mans et des 8 heures de Doha, pour finir 3e au



classement général. Elle continue à monter régulièrement sur le podium, avec notamment une troisième puis une deuxième place au Bol d'Or en 2012 et 2013 respectivement, puis à nouveau une troisième place l'an dernier aux 24 heures du Mans.

Pour les pilotes et les motos, l'Endurance est l'une des catégories les plus difficiles du monde, non seulement à cause de la longueur des courses, mais aussi à cause du poids des motos. La YZF-R1 utilisée est plus lourde que les motos de compétition courant sur de courtes distances car elle possède des phares pour pouvoir rouler de nuit, un plus gros réservoir contenant plus de carburant et un habillage plus lourd offrant une robustesse accrue. Ce modèle utilise aussi des pièces du kit YEC et une ECU YEC spéciale.

Broc Parkes

Entre Broc Parkes, Yamaha et YART, c'est une longue histoire. Ce pilote australien originaire de Hunter Valley, dans la région des Nouvelles-Galles du Sud, était un protégé de l'ancien champion du monde Wayne Gardner. Dans sa jeunesse, Broc a remporté pas moins de 45 titres de champion d'Australie. Il a couru pour Yamaha au championnat du monde de Supersport entre 2005 et 2008, en arrivant deuxième du classement général en 2007. En 2013, il a remporté le championnat national de Superbike en Australie avec Yamaha, tout en s'illustrant avec YART lors du championnat du monde d'endurance. Il a rejoint à nouveau la team en 2014 et restera un pilote clé en 2015, tout en continuant à jouer un rôle de premier plan au sein de la team Yamaha dans le championnat britannique de Superbike.

Ivan Silva

Ivan Silva est un pilote espagnol expérimenté avec une carrière très



diversifiée comportant aussi bien des courses internationales dans le championnat MotoGP que des courses à domicile dans la catégorie espagnole Formula Extreme, avec notamment une 3^e place du championnat en 2005 et en 2008. En outre, Ivan connaît aussi le championnat du monde d'endurance. Il faisait partie de la team qui a remporté la victoire aux 8 heures d'Oschersleben 2008, avec un tour d'avance sur la team YART ! Il a remporté le championnat espagnol Superstock Extreme 2010 et le championnat d'Europe Superstock en 2011.

Max Neukirchner

Max Neukirchner a couru dans le championnat du monde de Superbike de 2005 à 2013, avec une coupure de deux ans au cours de laquelle il s'est consacré au championnat du monde Moto2. En 2008, le pilote allemand, âgé de 31 ans, a remporté deux victoires et dix podiums dans le championnat du monde de Superbike. Il a terminé cinquième, ce qui fait de lui le plus grand pilote de Superbike allemand de l'histoire du championnat. En 2014, il a commencé à courir dans le championnat international allemand de Superbike (IDM) et a terminé la saison à la deuxième place, après quatre victoires et 13 podiums sur 15 courses.

Moto

Modèle: YZF-R1

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 cylindres parallèles inclinés vers l'avant, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 998 cm³

Alésage x course: 79,0 mm x 50,9 mm

Rapport de compression: 13,0:1

Puissance maximum : plus de 210 ch

Système de lubrification: carter humide
Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile
Circuit d'alimentation: injection de carburant
Système d'allumage: ECU KIT YEC
Système de démarrage: électrique
Système de transmission: six vitesses en prise constante
Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: Deltabox en aluminium
Système de suspension avant: fourche télescopique, Ø 43 mm
Débattement avant: 120 mm
Angle de chasse: 24°
Voie: 102 mm
Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)
Débattement arrière: 120 mm
Frein avant: double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm
Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm
Pneu avant: 120/70 ZR17M/C (58W)
Pneu arrière: 190/55 ZR17M/C (75W)

Dimensions

Longueur hors tout: 2 055 mm
Largeur hors tout: 690 mm
Hauteur hors tout: 1 150 mm
Hauteur de selle: 855 mm
Empattement: 1 405 mm
Garde au sol minimale: 130 mm
Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 172 kg
Capacité du réservoir de carburant: 24 litres
Capacité du réservoir d'huile: 3,9 litres

Superstock 1000

Team MRS Yamaha

La team d'Adrien Morillas, la team Team MRS Yamaha est de retour avec Yamaha pour la saison 2015 dans la catégorie Superstock, avec la Yamaha YZF-R1M 2015 nouvelle génération. Adrien Morillas a eu de bons résultats avec Yamaha, en menant notamment Loris Baz et la team Yamaha France Junior Racing jusqu'à la victoire aux Championnats d'Europe Superstock 600 en 2008. Fort de cette réussite, Morillas a créé la Team MRS, qui a par la suite remporté les Championnats d'Europe Superstock 600 en 2010, là encore avec une YZF-R6 pilotée par un autre jeune Français, Jérémy Guarnoni. En 2015, la Team MRS va tenter de décrocher la victoire en Superstock avec les pilotes Florian Marino et Kev Coghlan.

Sur les motos FIM Superstock 1000, il est possible d'apporter des modifications davantage destinées à renforcer la sécurité et la capacité de survie/réparabilité qu'à améliorer les performances, comme un habillage profilé en fibre de verre doté de propriétés de rétention des fluides et des commandes aux mains et aux pieds améliorées. Les motos FIM Superstock 1000 peuvent subir des modifications destinées à améliorer les performances, comme des plaquettes et des disques de frein, des systèmes d'entraînement à chaîne, des systèmes d'échappement, des composants de fourche avant et des amortisseurs arrière.

Florian Marino

En 2015, le pilote français âgé de 21 ans Florian Marino, originaire de Cannes, va passer à la catégorie European Superstock 1000 avec la Team MRS. Marino a brièvement couru en Moto2 en 2014 tout en



s'illustrant dans le championnat du monde de Supersport. En effet, l'an dernier, ce jeune Français a terminé à la troisième place au classement général du championnat de Supersport, avec quatre podiums. Marino a également remporté plusieurs courses dans la catégorie European Superstock 600.

Kev Coghlan

En 2015, Kev Coghlan va rejoindre Marino dans la catégorie Superstock 1000. L'an dernier, ce pilote écossais âgé de 26 ans a terminé à la 5^e place du championnat du monde de Supersport sur la Yamaha YZF-R6. Coghlan a déjà couru dans la catégorie Superstock 1000 en 2012, tout en participant au championnat Supersport de Grande-Bretagne sur la R6 ! Coghlan a déjà remporté de nombreux titres au cours de sa carrière, notamment le titre de champion d'Europe Supersport Junior 2008 et les titres de champion d'Espagne Supersport et de champion d'Europe Supersport en 2009.

Moto

Modèle: YZF-R1M

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 cylindres parallèles inclinés vers l'avant, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 998 cm³

Alésage x course: 79,0 mm x 50,9 mm

Rapport de compression: 13,0:1

Puissance maximum : plus de 200 ch

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: ECU KIT YEC

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: six vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: Deltabox en aluminium

Système de suspension avant: suspension Öhlins « Racing » à réglage électronique (ERS)

Débattement avant: 120 mm

Angle de chasse: 24°

Voie: 102 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras).

Suspension Öhlins « Racing » à réglage électronique (ERS)

Débattement arrière: 120 mm

Frein avant: double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm

Pneu avant: 120/70 ZR17M/C (58W)

Pneu arrière: 200/55 ZR17M/C (78W)

Dimensions

Longueur hors tout: 2 055 mm

Largeur hors tout: 690 mm

Hauteur hors tout: 1 150 mm

Hauteur de selle: 855 mm

Empattement: 1 405 mm

Garde au sol minimale: 130 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 170 kg

Capacité du réservoir de carburant: 17 litres

Capacité du réservoir d'huile: 3,9 litres

British Superbike Championship

Milwaukee Yamaha

La Team Milwaukee Yamaha est dirigée par le responsable d'équipe Shaun Muir. En 2005, Muir s'est allié à Colin Appleyard Racing pour monter une équipe pour le championnat britannique de Superbike. En 2011, la team a remporté le titre britannique avec les pilotes Tommy Hill et Michael Laverty, qui ont accumulé dix victoires de courses et 14 podiums. 2012 fut une saison plus difficile. Noriyuki Haga a rejoint Hill dans la bataille pour le titre. La saison s'est terminée sur une troisième place pour Hill et une huitième place pour Haga qui a dû gérer une blessure à la clavicule pendant la majeure partie de la saison. En 2013, les pilotes James Ellison et le double champion d'Australie Josh Waters se sont familiarisés avec la YZF-R1. Ellison a gagné trois courses et six podiums pour terminer à la quatrième place, tandis que Waters a connu une année plus difficile, terminant à la 14^e place. Tommy Bridewell est revenu dans la team en 2014 aux côtés de Joshua Brookes. Le duo a brillé tout au long de la saison, en terminant respectivement à la troisième et à la quatrième place avec cinq victoires et 12 podiums.

Pour 2015, Josh Brookes va rester chez Milwaukee et s'allier au vétéran Yamaha Broc Parkes pour tenter de décrocher le titre BSB sur la toute nouvelle YZF-R1.

Conformément au règlement du championnat britannique de Superbike, les motos sont dérivées des modèles de série et ne diffèrent que très légèrement des motos de sport que l'on peut voir sur les routes. Cela a donné naissance au fameux proverbe « victoire le dimanche, vente le lundi ». Pour qu'une moto puisse

participer à la compétition, le constructeur doit d'abord faire homologuer le modèle et fabriquer un nombre suffisant de machines routières. En général, les motos doivent garder le même profil que leurs homologues routières, avec le même aspect général vu de l'avant, de l'arrière et des côtés. De plus, le cadre ne doit pas être modifié.

Joshua Brookes

Le pilote australien Josh Brookes, âgé de 31 ans et originaire de Sydney, est un pilote expérimenté en Superbike et en Supersport. Au cours de sa deuxième année avec Yamaha en BSB, Brookes a gagné quatre des cinq courses remportées par la team Milwaukee en 2014. Il est arrivé deuxième du championnat britannique deux fois, en 2010 et en 2012, et troisième en 2013. Il a été deux fois champion dans son pays en remportant les titres Superbike et Supersport en Australie en 2005. Il s'est également illustré en décrochant le titre de « Fastest Ever Newcomer » (petit nouveau le plus rapide de tous les temps) lors du championnat Isle of Man TT en 2013.

Broc Parkes

Entre Broc Parkes et Yamaha, c'est une longue histoire. Ce pilote australien originaire de Hunter Valley, dans la région des Nouvelles-Galles du Sud, était un protégé de l'ancien champion du monde Wayne Gardner. Dans sa jeunesse, Broc a remporté pas moins de 45 titres de champion d'Australie. Il a couru pour Yamaha au championnat du monde de Supersport entre 2005 et 2008, en arrivant deuxième du classement général en 2007. En 2013, il a remporté le championnat national de Superbike en Australie avec Yamaha, tout en s'illustrant avec la Yamaha Austria Racing Team lors du championnat du monde d'endurance. Il a rejoint à nouveau



la team en 2014 et restera un pilote clé en 2015, tout en continuant à jouer un rôle de premier plan au sein de la team Milwaukee Yamaha dans le championnat britannique de Superbike.

Moto

Modèle: YZF-R1

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 cylindres parallèles inclinés vers l'avant, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 998 cm³

Alésage x course: 79,0 mm x 50,9 mm

Rapport de compression: 13,0:1

Puissance maximum: plus de 210 ch

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: MoTeC M170 (ECU de commande)

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: six vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: Deltabox en aluminium

Système de suspension avant: fourche télescopique, Ø 43 mm

Débattement avant: 120 mm

Angle de chasse: 24°

Voie: 102 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

Débattement arrière: 120 mm

Frein avant: double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm



Pneu avant: 120/70 ZR17M/C (58W)

Pneu arrière: 190/55 ZR17M/C (75W)

Dimensions

Longueur hors tout: 2 055 mm

Largeur hors tout: 690 mm

Hauteur hors tout: 1 150 mm

Hauteur de selle: 855 mm

Empattement: 1 405 mm

Garde au sol minimale: 130 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 168 kg

Capacité du réservoir de carburant: 24 litres

Capacité du réservoir d'huile: 3,9 litres



IDM - International German Championship

Team Yamaha MGM - Michael Galinski Motorsport

Michael Galinski, propriétaire et responsable d'équipe pour MGM, partage depuis longtemps les succès de Yamaha. Lui-même pilote, il a remporté le championnat d'Allemagne de Superbike pour la team Yamaha Germany en 1986 et a terminé deuxième du championnat en 1989. En tant que responsable de la team, il a décroché le titre Superbike IDM en 2005 avec Stefan Nebel et en 2009 avec Jörg Teuchert.

Pour 2015, MGM Yamaha et Michael visent clairement le titre avec la toute nouvelle Yamaha YZF-R1M, pilotée par le héros local Max Neukirchner et Damian Cudlin, un grand habitué de l'IDM.

Max Neukirchner

Neukirchner a couru dans le championnat du monde de Superbike de 2005 à 2013, avec une coupure de deux ans au cours de laquelle il s'est consacré au championnat du monde Moto2. En 2008, le pilote allemand, âgé de 31 ans, a remporté deux victoires et dix podiums dans le championnat du monde de Superbike. Il a terminé cinquième, ce qui fait de lui le plus grand pilote de Superbike allemand de l'histoire du championnat. Cette année, il a commencé à courir dans le championnat international allemand de Superbike (IDM) et a terminé la saison à la deuxième place, après quatre victoires et 13 podiums sur 15 courses.

Damian Cudlin

Damian Cudlin est un habitué du championnat IDM. Ce pilote australien a gagné le championnat Supersport sur une Yamaha en 2010 et a couru pour le titre de champion Superbike en 2011 et



2013, entre deux courses de MotoGP. Il a passé la saison 2014 à se consacrer au championnat du monde d'endurance, où il a terminé deuxième, tout en s'illustrant de temps à autres dans le championnat IDM (avec notamment une victoire à Nurburgring).

Moto

Modèle: YZF-R1M

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 cylindres parallèles inclinés vers l'avant, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 998 cm³

Alésage x course: 79,0 mm x 50,9 mm

Rapport de compression: 13,0:1

Puissance maximum : plus de 210 ch

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: ECU KIT YEC

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: six vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: Deltabox en aluminium

Système de suspension avant: suspension Öhlins « Racing » à réglage électronique (ERS)

Débattement avant: 120 mm

Angle de chasse: 24°

Voie: 102 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras), suspension Öhlins « Racing » à réglage électronique (ERS)

Débattement arrière: 120 mm

Frein avant: double disque à commande hydraulique, Ø 320 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm

Pneu avant: 120/70 ZR17M/C (58W)

Pneu arrière: 200/55 ZR17M/C (78W)

Dimensions

Longueur hors tout: 2 055 mm

Largeur hors tout: 690 mm

Hauteur hors tout: 1 150 mm

Hauteur de selle: 855 mm

Empattement: 1 405 mm

Garde au sol minimale: 130 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 170 kg

Capacité du réservoir de carburant: 17 litres

Capacité du réservoir d'huile: 3,9 litres

MXGP

Yamaha Factory Racing Yamalube

La team Yamaha Factory Racing Yamalube, dirigée par Michele Rinaldi, est la représentante de l'effort impressionnant de l'entreprise dans le championnat du monde de motocross FIM depuis près d'un quart de siècle. Elle a connu le succès avec une multitude de personnalités et d'athlètes différents. Des pilotes tels que Donny Schmit, Bob Moore, Andrea Bartolini, Stefan Everts et David Philippaerts, sans compter les nombreux pilotes ayant goûté le champagne de la victoire ou des podiums de Grand Prix sur des machines YZ et YZ-F pour cette team italienne située juste au sud de Parme.

La branche Recherche et développement de la team Yamaha Rinaldi (YRRD) a été créée seulement trois ans après le début de son partenariat avec Yamaha et de sa première victoire en championnat (250 cm3) avec Schmit en 1992. Depuis 1995, YRRD produit des kits de compétition qui ont aidé les pilotes dans d'autres catégories (MX2, MX3, WMX, EMX) à s'illustrer, comme Kiara Fontanesi, qui a récemment remporté trois titres mondiaux FIM féminins avec la sublime YZ250F.

Jeremy Van Horebeek

Repéré et plébiscité alors qu'il n'était qu'un adolescent, Jeremy Van Horebeek, aujourd'hui âgé de 25 ans, a fêté son premier succès en Grand Prix au bout de seulement trois saisons de carrière. En 2012, il a allié vitesse, agilité et expérience et a couru sa meilleure saison GP en date, en termes de régularité. Celui qu'on appelle « JVH » a terminé dans le top 3 plus de vingt fois sur les trente-deux courses

de la saison 2012. Avec 10 podiums lors de sa dernière saison en MX2 (il avait atteint l'âge limite de 23 ans pour cette catégorie), il est passé à la catégorie MXGP. Van Horebeek a excellé avec plus de régularité lors de sa seconde saison en tant que pilote de constructeur. Il est ensuite devenu une valeur sûre, toujours dans le top 5 de la division Ruban bleu et dans la catégorie 450 cm³ après avoir terminé la saison 2013 par une superbe victoire en tant que membre de la Team Belgique au Motocross des Nations en Allemagne. Cet accomplissement lui a servi de tremplin pour amorcer la saison 2014 sur les chapeaux de roue avec Yamaha. Douze podiums, dont onze consécutifs avec une première victoire en MXGP en République tchèque... Il a été une menace permanente pour le champion Tony Cairoli et il a atteint son objectif : terminer dans le top 3 du championnat lors de l'avant-dernier rendez-vous de la saison au Brésil, malgré une blessure à la cheville.

Romain Febvre

Ce Français pugnace et élégant est l'un des petits nouveaux à suivre dans la catégorie MXGP en 2015. Avec lui, cette saison, la team Yamaha Factory Racing possède deux pilotes solides dans cette catégorie prestigieuse. Febvre s'est attiré l'attention de nombreuses teams de constructeurs depuis son retour au motocross au début de la décennie. Au départ, ce pilote de 23 ans avait échangé ses pneus bosselés contre des pneus lisses de Supermoto lors d'un changement de carrière à l'adolescence. Mais il a finalement décidé de mettre son talent au service du moto-cross et il a eu raison : il a remporté le championnat d'Europe 2011, qui est généralement un tremplin vers le Grand Prix. En 2012, il a couru sa première saison complète dans la catégorie MX2 et a décroché une treizième place prometteuse. À l'issue de la première étape du championnat 2013, il est monté sur le podium pour la première fois.



En 2014, il était régulièrement classé dans les cinq premiers, avec deux pole-positions, trois podiums et une fantastique victoire au Grand Prix du Brésil, sous une chaleur torride. Il a terminé troisième au classement général. Romain continue de tester ses capacités au niveau du championnat mondial et doit maintenant trouver sa vitesse de croisière sur la 450 cm³ plus volumineuse. Mais il a le courage, l'agressivité et la résilience nécessaires pour marquer les esprits dès sa première tentative.

Moto

Modèle: YZ450FM

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 449,7 cm³

Alésage x course: 97,0 mm x 60,8 mm

Rapport de compression: 13,8:1

Système de lubrification: carter humide | embrayage hydraulique

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: TCI

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: quatre vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: semi double berceau

Système de suspension avant: fourche télescopique inversée

Débattement avant: 310 mm

Angle de chasse: 26° 50'

Voie: 118 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

type usine

Débattement arrière: 315 mm

Frein avant: disque simple à commande hydraulique, Ø 270 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 220 mm

Pneu avant: 80/100-21

Pneu arrière: 110/90-19

Dimensions

Longueur hors tout: 2 170 mm

Largeur hors tout: 825 mm

Hauteur hors tout: 1 280 mm

Hauteur de selle: 965 mm

Empattement: 1 475 mm

Garde au sol minimale: 330 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 104 kg

Capacité du réservoir de carburant: 7 litres

Capacité du réservoir d'huile: 0,9 litre

MX2

Standing Construct Yamaha

Team relativement nouvelle dans le championnat MXGP, Standing Construct a vécu un moment fort en 2013 lorsque le pilote néerlandais Glenn Coldenhoff lui a offert sa première victoire en FIM Grand Prix à Matterley Basin, au Royaume-Uni. Dirigée par son propriétaire Tim Mathys, un passionné de moto, l'équipe belge a fait tous les efforts nécessaires pour aider plusieurs athlètes à monter en gamme en termes de résultats et de notoriété.

Standing Construct s'est fait une place dans la division MX2 grâce à son souci du détail en matière de pilotage mais aussi d'ingénierie et de réglages pour maximiser la puissance et le potentiel des machines tout en respectant les limites imposées en termes de bruit.

Valentin Guillod

En tant que membre de la nouvelle race de pilotes suisses à atteindre récemment le niveau Grand Prix, Valentin Guillod a dû au départ reculer pour mieux avancer. Il a débuté en GP à l'âge de 19 ans puis a rencontré des difficultés au plus haut niveau. Sa carrière a pris un tournant favorable un an plus tard, lorsqu'il s'est rapproché de l'entraîneur et ancien champion du monde Yves Demaria. En 2013, Guillod est redescendu dans la catégorie championnat d'Europe EMX250 pour retrouver l'envie de viser les sommets. Sa campagne européenne a été couronnée de succès avec cinq victoires et des podiums à chaque course. Il a retrouvé l'univers Grand Prix en 2014 avec Standing Construct. Au cours de la saison, il est monté pour la première fois de sa carrière sur le

podium en République tchèque et a remporté un autre trophée au Mexique. Il a également décroché deux pole-positions et s'est fait un nom dans le haut des tableaux de la catégorie MX2. 2015 sera sa première saison en tant que pilote constructeur mais aussi sa dernière année de compétition, car il va atteindre la limite d'âge fixée à 23 ans.

Julien Lieber

Âgé de seulement vingt ans au début du championnat du monde de motocross FIM MX2 2015, cet élégant pilote belge possède déjà cinq ans d'expérience en Grand Prix, mais a connu des aléas au cours de sa carrière sportive. Il est devenu pilote constructeur en 2013, mais cette saison fut marquée par une blessure au genou qui a obligé Lieber à rater la seconde moitié de l'année. Il a changé de team au cours de la saison 2014 et a boosté sa carrière en rejoignant l'écurie Standing Construct. Ayant repris confiance en lui, Lieber était transformé lors des deux dernières étapes du championnat l'été dernier, justifiant la décision de la team d'investir dans son potentiel pour 2015.

Moto

Modèle: YZ250F

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 250 cm³

Alésage x course: 77,0 mm x 53,6 mm

Rapport de compression: 13,5:1

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: TCI

Système de démarrage: au pied

Système de transmission: cinq vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: semi double berceau

Système de suspension avant: fourche télescopique inversée

Débattement avant: 310 mm

Angle de chasse: 26° 50

Voie: 118 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

Débattement arrière: 315 mm

Frein avant: disque simple à commande hydraulique, Ø 250 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 245 mm

Pneu avant: 80/100-21

Pneu arrière: 110/90-19

Dimensions

Longueur hors tout: 2 170 mm

Largeur hors tout: 825 mm

Hauteur hors tout: 1 280 mm

Hauteur de selle: 965 mm

Empattement: 1 475 mm

Garde au sol minimale: 330 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 105 kg

Capacité du réservoir de carburant: 7,5 litres

Capacité du réservoir d'huile: 0,9 litre

Kemea Yamaha Racing

Kemea Yamaha va réaligner ses priorités en tant que pépinière riche et stylée de pilotes talentueux pour le championnat du monde FIM MX2 2015 en choisissant de faire courir deux jeunes pilotes prometteurs, Benoit Paturel et Damon Graulus. La team Kemea est devenue un vivier de talents en Grand Prix en étant présente au championnat d'Europe et en peaufinant les technologies YZ125 et YZ250F de Yamaha. Un des piliers de cette team dirigée par Hans Corvers est l'ancien champion de GP Yamaha Marnicq Bervoets, qui supervise l'évolution des pilotes ainsi que le programme général de l'équipe dans les catégories MX2/EMX.

Benoit Paturel

Ce talentueux jeune pilote français aborde sa première saison complète de Grand Prix en 2015. Il a été recruté au début de l'été par Kemea Yamaha Racing, qui voulait absolument s'attacher ses services pour deux ans. Paturel, découvert et entraîné par l'ancien champion du monde Jacky Vimond, a fait ses débuts sur la scène GP en 2012 à Uddevalla, en Suède. Il a immédiatement attiré l'attention en se hissant dans le top 10, puis il a continué à parfaire son éducation en France en motocross et en supercross.

Damon Graulus

Ces deux dernières années, Damon Graulus a prouvé qu'il avait le potentiel suffisant pour figurer dans le top 10 en Grand Prix. Dans sa Belgique natale, de nombreux observateurs pensent encore que ce jeune pilote de vingt ans sera peut-être l'étoile montante de la nouvelle génération, suivant les pas de Kevin Strijbos, Clement Desalle et Jeremy Van Horebeek. Ayant souffert d'une blessure dans le passé, mais toujours prolifique avec des participations et des victoires de courses en Belgique et en France, Graulus aborde une



nouvelle phase de sa carrière en 2015 en optant pour la team Kemea, où il bénéficiera de l'encadrement de Marnicq Bervoets. Graulus a déjà profité de l'aide et des conseils d'un autre grand pilote belge, Joël Smets. Pour le jeune pilote, 2015 sera une saison clé qui lui permettra de prouver qu'il a le talent nécessaire pour réussir en MXGP.

Moto

Modèle: YZ250F

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 250 cm³

Alésage x course: 77,0 mm x 53,6 mm

Rapport de compression: 13,5:1

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: TCI

Système de démarrage: au pied

Système de transmission: cinq vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: semi double berceau

Système de suspension avant: fourche télescopique inversée

Débattement avant: 310 mm

Angle de chasse: 26° 50'

Voie: 118 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

Débattement arrière: 315 mm

Frein avant: disque simple à commande hydraulique, Ø 270 mm



Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 245 mm

Pneu avant: 80/100-21

Pneu arrière: 110/90-19

Dimensions

Longueur hors tout: 2 170 mm

Largeur hors tout: 825 mm

Hauteur hors tout: 1 280 mm

Hauteur de selle: 965 mm

Empattement: 1 475 mm

Garde au sol minimale: 330 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 105 kg

Capacité du réservoir de carburant: 7,5 litres

Capacité du réservoir d'huile: 0,9 litre



Enduro World Championship

Team Yamaha Miglio

La Team Yamaha Miglio va représenter l'usine Yamaha au championnat du monde Enduro FIM 2015. Après six ans d'absence au plus haut niveau de la compétition enduro, Yamaha fait son grand retour sur le devant de la scène. Bien décidé à renforcer sa réputation en tant qu'un des acteurs les plus performants du sport, Yamaha a lancé une attaque massive dans la catégorie Enduro 1 avec sa puissante et révolutionnaire WR250F. Pour atteindre son objectif, le constructeur a fait appel aux services et à l'expérience de la Team Yamaha Miglio, basée en Italie. Dirigée par l'ancien pilote EWC Massimo « Max » Migliorati, la team possède les connaissances nécessaires pour réussir. Désireux d'élargir ses horizons, Massimo a mené une prestigieuse carrière dans le championnat du monde de Supermoto, mais il a toujours gardé une passion pour l'enduro. C'est donc en toute logique qu'il est revenu à ses premières amours en 2013. Il a établi un partenariat avec Yamaha en 2014 pour concentrer son attention sur le championnat d'enduro italien tout en participant à l'avant-dernière étape du championnat EWC en Italie. Forte de ses résultats remarquables et de son expérience précieuse, la Team Yamaha Miglio est de retour dans le championnat du monde.

Cristobal Guerrero

Même s'il n'a que 30 ans, le pilote espagnol Cristobal Guerrero est l'un des pilotes les plus expérimentés du championnat du monde d'enduro FIM. Deux fois deuxième dans la catégorie très compétitive Enduro 2, Guerrero a fait ses débuts en 2005 en remportant haut la main la catégorie Enduro Junior pour sa première saison. Depuis, il a continué à s'illustrer avec brio dans le

championnat EWC.

La meilleure saison de Guerrero à ce jour fut la saison 2012, où il s'est battu bec et ongles pour terminer deuxième dans la course au titre E2. En tant que pilote déterminé à réussir, motivé pour gagner et qui se donne toujours à 100 %, Guerrero est le candidat idéal pour mener Yamaha le plus loin possible pour le grand retour du constructeur sur la scène enduro.

Gianluca Martini

Gianluca Martini fera partie des petits nouveaux dans le championnat EWC cette saison, mais il ne fait aucun doute que vous vous souviendrez de son nom lorsque les résultats se seront accumulés.

Même s'il est relativement inexpérimenté dans le championnat du monde d'enduro, Martini n'est pas un inconnu sur la scène enduro internationale. En effet, il a couru dans le championnat d'Europe d'enduro et il a représenté l'Italie lors de la compétition internationale des Six jours de l'enduro 2013 en Sardaigne. En tant que membres de la team italienne du Junior World Trophy, Martini et ses coéquipiers sont arrivés deuxièmes de leur catégorie, un classement plus qu'honorable.

2015 sera l'année de tous les apprentissages pour Martini, mais avec le soutien total de la Team Yamaha Miglio et de son coéquipier Guerrero, le jeune pilote italien va viser le top 10 sur la toute nouvelle WR250F.

Moto

Modèle: WR250F

Type de moteur: 4 temps à refroidissement liquide, 4 soupapes, double arbre à cames en tête

Cylindrée: 250 cm³

Alésage x course: 77,0 mm x 53,6 mm

Rapport de compression: 13,5:1

Système de lubrification: carter humide

Type d'embrayage: multidisque à bain d'huile

Circuit d'alimentation: injection de carburant

Système d'allumage: TCI

Système de démarrage: électrique

Système de transmission: six vitesses en prise constante

Transmission finale: chaîne

Châssis

Cadre: semi double berceau

Système de suspension avant: fourche télescopique inversée

Débattement avant: 310 mm

Angle de chasse: 26° 50'

Voie: 118 mm

Système de suspension arrière: bras oscillant, (suspension à bras)

Débattement arrière: 315 mm

Frein avant: disque simple à commande hydraulique, Ø 250 mm

Frein arrière: disque simple à commande hydraulique, Ø 245 mm

Pneu avant: 80/100-21

Pneu arrière: 140/90-18

Dimensions

Longueur hors tout: 2 170 mm

Largeur hors tout: 825 mm



Hauteur hors tout: 1 280 mm

Hauteur de selle: 965 mm

Empattement: 1 475 mm

Garde au sol minimale: 330 mm

Poids tous pleins faits (y compris huile et carburant): 112 kg

Capacité du réservoir de carburant: 7,5 litres

Capacité du réservoir d'huile: 1,1 litre

Press images

High-resolution images and information on can be downloaded from

- ENDS -