

LOTUS EXIGE - YAMAHA YZ-F R6

BALLES DE MATCH

La Lotus Exige et la Yamaha R6 ne nécessitent que peu de modifications pour être aptes à la pratique du circuit. Nous les avons réunies afin de mesurer l'écart entre deux mondes.



Le combat peut paraître de prime abord assez inégal, mais ce n'est pas ce qui l'important. La Lotus Exige peut être engagée dans la coupe "monarque" du même nom avec quelques améliorations et serait certainement à son aise dans un trophée GT de série avec une limitation de cylindre à deux litres. La "Yam" peut être engagée en Mondial 600 Supersport sans grosse préparation non plus et elle y brille régulièrement puisqu'une R6 est actuellement en tête du championnat.

Que ce soit au niveau des performances ou du prix, la Yamaha R6 atomise largement la Lotus Exige qui, dans son genre, n'est pas la première venue. En accélérations par exemple, sur un 1000 m départ arrêté, il faut 26"4 pour l'Exige alors que la Yam ne réclame que 20"6. En précisant toutefois que la Lotus a été nettement moins performante que sa petite sœur Elise (25"2) en raison d'une trop grande adhérence des roues arrière engendrant une grosse fièvre de l'embrayage alors que les mesures de la R6 empruntées à Moto-Journal ont été réalisées avec une version débridée censée offrir

123 ch. Pourtant la petite anglaise dopée par le moteur de la Toyota Celica VVT-i est une des bêtes à plaisir parmi les plus séduisantes du moment. Elle ne pèse que 905 kilos avec un quatre cylindres 1800 offrant 192 ch, ce qui fait tout de même 30 kilos de plus que l'Elise équipée du même moteur. Des chiffres très respectables pour un "casseux" mais qui font pouffer de rire les "tarmos". La R6 (la Yamaha, pas la vénérable Renault) en version française, c'est-à-dire limitée légalement à 100 ch (106 ch avec la tolérance permise par la loi), ne pèse que 190 kilos avec le

plein, bon disons autour de 260 kilos avec un acrobate dessus contre 975 pour l'Exige. Côté rapport poids-puissance, ça fait environ 2,5 kg/ch pour la moto contre 5,1 pour l'auto. Ne cherchez pas plus loin pour l'écart concernant les accélérations de nos deux bestiaux, une moto sportive moderne vous offre presque des performances de Ferrari Enzo ou de Porsche GT pour seulement 10 244 euros. Même si les ventes de ce type d'objet ont tendance à baisser, il ne faut pas s'étonner que ça ait eu un tel succès. En effet, c'est un peu comme si on proposait à un jeune possédant le permis une

F3000 à moins de 15 000 euros. Imaginez-le à un feu rouge avec un tel jouet entre les mains, ce serait jouer avec le feu, sauf que sur deux roues c'est encore moins facile. Tenez, moi qui roule régulièrement en moto, mais avec des rebrous de trente ans d'âge en moyenne, j'ai d'un coup vieilli de trois décades. **Vieux poireau** Soyons clair, si j'arrive à me débrouiller avec une voiture qui n'est pas trop difficile à conduire, je suis carrément un poireau sur une moto de frappingue dernier millésime. Un deux-

roues sportif d'aujourd'hui répond aux exigences de la course. On est assis haut, les fesses en l'air, avec une bonne partie du poids du corps sur les poignets. Autant dire que ce n'est pas idéal pour la ville d'autant que le rayon de braquage n'est pas celui d'une utilitaire. En butée, les poignets se coincent contre le réservoir si bien qu'il n'est pas évident d'effectuer un simple demi-tour sans poser un pied. Bref, au début, je me suis demandé quel était l'enfouissement d'olibrius qui avait eu l'idée d'un tel comparatif ! En roulant, c'est moins pire, mais il faut admettre que ce n'est pas idéal dans les >

COMPARATIF LOTUS EXIGE - YAMAHA YZ-F R6

encumbrances. Heureusement, même si la première est relativement longue, le petit quatre cylindres est suffisamment souple pour rouler gentiment à bas régime. Par contre, lors des décélérations, on sent franchement la coupure d'alimentation, un peu comme sur une voiture de course. Pour essorer la poignée de gaz, mieux vaut être précautionneux et prévoir un peu d'espace devant soi. Pas besoin de faire crier l'embrayage pour démarrer vite en première et, si vous accélérez franchement, la roue avant se lève, ce qui peut déconter. Vu les vitesses atteintes en quelques secondes, il est nécessaire d'être prêt à freiner et là aussi ça surprend. Deux doigts, voire moins, sont suffisants pour assurer une décélération énergique sur la seule roue avant. Bref, mes références habituelles sont quelque peu bouleversées, c'est un peu comme si, sans avertissement, vous mettiez un conducteur de R21 diesel au volant d'une Audi R8, celle qui a gagné Le Mans et qui risque fort de récidiver. C'est donc avec prudence qu'il faut entamer le périple qui nous emmène sur le circuit de Dijon et alentours.

Circonspect

Je prends le guidon pour quitter la région parisienne alors que Fabrice tient le volant de la Lotus Exige et se farcit les encumbrances. Néanmoins, j'ai à peine le temps de prendre un café avant que Fabrice n'arrive pour le premier plein juste après l'entrée sur l'autoroute. Il n'a pas l'air mécontent d'être en voiture alors que c'est un motard dans l'âme, utilisant quotidien-



L'Exige possède beaucoup d'adhérence en latéral et quand ça dérive, c'est parfois un peu vil. Sinon, on prend un réel plaisir à son volant, poids-plume et moteur rageur faisant la paire.



Intérieur sympa et intimiste. A quelques détails près, commande de boîte par exemple, on s'y trouve plutôt bien.

Si n'importe qui est capable d'aller relativement vite avec une Exige, ce ne sera pas la même façon avec une R6

nement un deux-roues et ayant même pratiqué un peu la compétition dans sa jeunesse (avant-hier !). C'est vrai que l'autoroute avec une R6, c'est un peu roisier aux alentours de 130 compteur. Qui plus est, la lecture de la vitesse n'est pas simple, il s'agit d'un affichage numérique variant très rapidement alors que la lecture du compte-tours classique sur fond blanc est bien plus pratique. Au fait, avec 130 affichés en sixième, pour environ 7000 tr/mn, il vous reste 8500 tr/mn à aller explorer jusqu'à la zone rouge ! A vitesse stabilisée, on a donc rapidement tendance à s'ennuyer, comme dans une voiture d'ailleurs, sauf que là il n'est pas évident de changer de position pour se relaxer. Si la Lotus Exige n'est déjà pas un modèle de confort avec une insonorisation (comment ?), je disais une insonorisation déficiente, il est nécessaire sur la R6 de mettre des boules de protection dans les oreilles quand on ne dispose pas du casque dernier cri à 1000 euros. >

Si on voit clair sur le compte-tours, l'affichage numérique de la vitesse est plus discutable d'autant que ça change vraiment très vite quand on essore la poignée de gaz.



Il est trop fort Fabrice, notre photographe, il sait emmancher en moto tout en se prenant en photo. Vous pouvez toujours vous accrocher pour en faire autant.



COMPARATIF LOTUS EXIGE - YAMAHA YZ-F R6

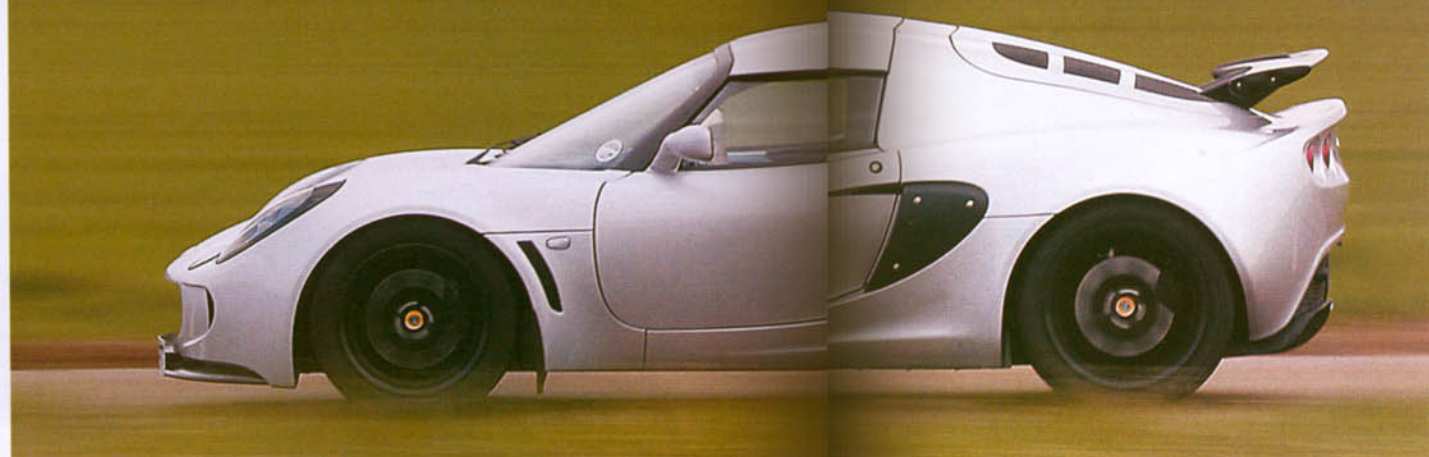
En effet, c'est plus l'aérodynamique que les bruits mécaniques qui vous saoulent. Autrement dit, si vous souhaitez ne pas entendre votre passagère (ou passager), c'est l'Exige qu'il vous faut, et si de surcroît vous souhaitez vous brouiller définitivement avec votre fiancée, emmenez-la sur la place arrière de la R6, ça risque d'être radical ou alors son cas est désespéré si elle vous aime encore après coup. Bref, ni l'une ni l'autre n'est faite pour se faire apprécier de sa moitié, vous l'aurez compris.

Bizarrement, même si la Yam est très belle quand on s'attarde sur les détails, c'est l'Exige qui se fait remarquer lorsque l'on s'arrête (un peu trop souvent d'ailleurs car l'autonomie de la R6 ne dépasse guère les 200 km). Il est vrai qu'elle est moins commune qu'une moto super sportive et son aileron comme sa bouille agressive dénotent dans l'environnement automobile surchargé de monospaces et autres 4x4 glouglous. Il ne faut pourtant pas s'attarder sur certains aspects douteux de l'anglaise comme la fausse aspect d'air sur le toit. A l'intérieur, le capotage plastique entourant le levier de vitesses n'est pas non plus du meilleur effet. Cela dit, une fois installée, ce qui n'est pas le plus facile pour un gros gabarit (genre Fabrice), on y est relativement à l'aise. Le siège ne se règle pas dans tous les sens, mais le support lombaire peut être modifié à l'aide d'une petite poire gonflant un coussin bien placé.

Et puis mine de rien, on peut parler de confort en évoquant la suspension. Il y a un peu de débattement et l'amortissement est correct. En somme, si ce n'était l'insonorisation, la Lotus serait presque apte à affronter les kilomètres sans retenue d'autant que sa consommation n'a rien d'énorme. Certes, le contraire serait décevant compte tenu du gabarit. Autre détail troublant, non seulement l'assise est très basse, mais la visibilité vers les trois-quarts arrière est assez nulle. Il faut aussi faire attention au spoiler avant lors d'une manœuvre car il est facile de l'abîmer. Pour le reste, pas grand-chose à signaler, elle est à la portée de tout le monde dès lors que l'on "emmanche" pas à fond dans la courbe de Pouas à Dijon.

Circuit d'anthologie

Ce ceux qui n'ont jamais vu les fameux derniers tours d'un Grand Prix de France 1979 opposant Gilles Villeneuve à René Arnoux n'auraient surtout pas le regarder, ils risqueraient d'être dégoûtés de la F1 actuelle à vie ! Ce fabuleux tracé est un des plus beaux de France avec des enchaînements de courbes coquilles sur du relief. Bref, de la belle ouvrage et ceux qui n'y ont jamais mis les pieds (hormis les sordides) mettent un peu de temps avant de réussir la poe. Avec l'Exige, pas besoin d'être grand pilote pour aller relativement vite. Il est certain qu'il est néfaste d'effectuer un lever de pied brutal en grande courbe et que, comme sur l'Elise, le train arrière est assez mobile lorsque le train avant est chargé. Certes avec un peu d'habitude, ça peut être rigolo sur circuit mais mieux vaut éviter d'être trop optimiste sur route. Un autobloquant pourrait être le bienvenu pour effectuer plus sagement la transition entre dérive et reprise d'adhérence. Le freinage est tout à fait satisfaisant sur



La Lotus est exclusive, elle est tout de même moins que la Yam, moto d'égte par excellence

quelques tours et une commande de boîte à peine plus précise serait appréciable. En résumé, c'est un beau jouet mais on ne voit pas forcément bien l'intérêt de l'Exige par rapport à l'Elise 111 R.

Si effectuer quelques tours au volant de la Lotus ne présente pas de grosses difficultés, ce n'est pas la même chanson pour un motard d'occasion. Déjà, je n'étais pas équipé pour faire un temps et quand bien même, n'importe quel débutant me mettrait certainement une pile d'outre-tombe. Néanmoins, je suis capable d'accélérer en ligne droite à condition que ça ne cabre pas trop. En sortant de Pouas (en étant loin d'avoir le genou par terre), la longue courbe rapide, j'étais à plus de 250 compteur en bout de ligne droite. Impressionnant le bestiau ! En revanche, c'est physique et en freinant fort, nettement moins que Rossi quand même, les poignets fatiguent vite. Le pilote de moto se déplace beaucoup sur la selle, utilise les transferts de masse, se relève lors d'un freinage pour faire l'aéro-frein, se déhanche en courbe, se remet en place et s'aplatit au maximum pour être plus fluide jusqu'à la courbe suivante. Il se prend moins d'accélération en tous sens, surtout en latéral, mais dort constamment se bouger tout en ayant moins de marge en cas de faute de pilotage, la glissade ou le blocage de roue ayant des conséquences plus gênantes sur deux roues que sur quatre. Il ne s'agit pas là d'allumer une polémique stérile pour essayer de déterminer si le pilote de moto a plus de mérite que celui sur quatre roues, mais il est clair que les premiers finissent plus souvent leur carrière en moins bon état que les seconds. En tout cas, il est beaucoup moins sûr de rouler en deux-roues qu'avec quatre et une carrosserie, les statistiques nous le prouvent tous les jours.

Merciements au personnel du circuit de Dijon en général et à Bruno Ilien en particulier pour leur sympathique collaboration.

VERDICT

Si vous n'avez pas le permis moto et que vous avez envie de vous faire plaisir avec une automobile hors du commun, l'Exige peut être faite pour vous pour peu que vous appréciiez les escapades sur les circuits. Par contre, l'écart de prix avec l'Elise, dotée du même moteur (111 R), paraît injustifié. Dans les cas, vous avez tout de même affaire à des bêtes de caractère dont l'avenir n'apparaît pas vraiment rose. A méditer...



	Lotus Exige	Yamaha YZ-F R6
TECHNIQUE		
MOTEUR		
Type position	4 cyl. en ligne (transversale centrale AR)	4 cyl. en ligne (transversale)
Distribution (entraînement)	2 ACT (chaîne), calage et levée variables à l'admission, 4 soupapes par cylindre	2 ACT (chaîne), 4 soupapes par cylindre
CHASSIS		
Alimentation / Allumage	Gestion électronique intégrale Lotus T4	Injection et allumage électroniques
Cylindrée (cm ³) (alésage x course)	1796 (82 x 85 mm)	600 (65.5 x 44.5 mm)
Rapport volumétrique	11.5 : 1	12.4 : 1
Régime maxi	8200	15 500
Puissance maxi (ch CEE à tr/mn)	192 à 7800	106 à 13 000
Couple maxi (kg.m CEE à tr/mn)	18.5 à 6800	6.44 à 11 000
TRANSMISSION		
Mode	Aux roues arrière	A la roue arrière (chaîne)
Boîte de vitesses	Mécanique à 6 rapports	Mécanique à 6 rapports
Vit. max sur intermédiaires	67 / 102 / 141 / 179 / 229	-
Antipatinage	Non	Non
CHASSIS		
Type	Monocoque aluminium	Cadre Delta-box en alu
Suspension AV	Triangles superposés, comb. ressort-amortisseur, barre antiroulis	Fourche télescopique
Suspension AR	Triangles superposés, comb. ressort-amortisseur	Bras oscillant, mono-amortisseur
Direction (roue de volant)	A crémaillère (2,8)	-
Diamètre de braquage (mm)	11,25	-
Freins avant	Disques vent. 0 282 mm, étriers AP 2 pistons	Double disque 0 292 mm, étriers 4 pistons
Freins arrière	Disques vent. 0 282 mm	Simple disque 0 220 mm, Non
DIMENSIONS / CAPACITÉS		
Empattement (avant/arrière)	2300 / (1457 / 1507)	1380 (-)
Long. / Larg. / Hauteur (mm)	3785 / 1719 / 1117	2025 / 690 / 1090
Pneumatiques AV et AR	195/50 R 16 et 225/45 R 17	120/70 et 180/55 2R 17
Réservoir d'essence (l)	40	17
POIDS		
Vérifié (répartition AV / AR %)	905 (38 / 62)	190
Poids / puissance (kg / ch)	4,7 (sans pilote)	1,8 (sans pilote)
PERFORMANCES		
VITESSE (KM/H)		
Maxi (7700)	241 (7700)	254 *
ACCELERATIONS		
0 à 100 km/h	5"5	-
400 / 1000 m DA	14"1 / 26"4	11"1 / 20"6 *
REPRISES		
80 à 120 km/h en 4 ^e /5 ^e /6 ^e	8"8 / 9"0 / 10"9	-
130 à 170 km/h en 6 ^e	17"4	-
CONSUMATION		
Moyenne (autonomie en km)	9,4	6,8 (250)
Normalisée CEE (mixte)	8,8	-
BUDGET		
PRIX DE BASE (EUROS)		
France	47 074	10 244
OPTIONS (EUROS)		
Climatisation	1963	-
Pack touring	2538	-
Pack performances	2486	-
Pot carbone	-	607
Pot double-sortie	-	1250