

**NOUVELLE
FORMULE**

UN HOMME ET SA MACHINE COUP DE PROJO SUR DES PRATIQUANTS ORDINAIRES

ENDURO

MAGAZINE

67
mai
juin 13
6,90 €

LE BIMESTRIEL 100 % ENDURO • RANDO • RAID • RALLYE - WWW.ENDUROMAG.FR

250 VS 300

Avec les 2T Beta,
Husaberg, Gas Gas,
et les 4T HM et Sherco

**La meilleure n'est pas
toujours celle qu'on croit...**



**HM 50
Référence**
Il en a sous le capot



Peterhansel
Escapade à la Baja
italienne



Test racing
Beta et Yamaha
Deux 450 au Maya Maroc

• **KENNY VERDURON**
Le coach qui tue

• **ALEX SALVINI**
Mais d'où il sort ?

• **SUPER ENDURO**
Notre homme en piste :
«P... c'est dur !»

NOTRE HOMME EN PISTE



Le 36 tente une attaque suicide tandis que le 11 cherche la sortie. Le pierrier, c'est plus fort que toi.

« Ça tue
les
bras ! »



Le Parc des Expositions de Tours en mode enduro.

Au lendemain de la finale du SuperEnduro à Tours, une initiative des organisateurs en partenariat avec la FFM permettait à des Nationaux de s'essayer à la spécialité. Sur un tracé très américain, mais rendu plus roulant pour le coup, une cinquantaine d'amateurs sont venus relever le défi. Parmi eux, ce bon Rangot. Récit.

Textes : R. Angot et C. Bagalini ; photos : Baga

C est que l'on aura entendu le plus après la séance d'essai, ce sont des plaintes. Celles de pilotes aux bras tétanisés au bout de quelques minutes. Vrai que pour des pratiquants habitués aux espaces naturels, rouler confinés dans une salle ne sollicite pas forcément les mêmes muscles. Pas de la même manière en tout cas. Pourtant, la veille, ça ne semblait pas si compliqué à voir évoluer les Blazusiak et autres Knight ou Walker. C'est toujours plus facile de l'autre côté de la barrière. Mais cette fois, personne ne fait le malin. Né de l'initiative de Jacques Bijeau et de son club, l'AM Montlouis, ce premier SuperEnduro destiné aux pilotes amateurs a connu un certain succès avec une cinquantaine de courageux venus défier la piste ultra exigeante d'Eric Peronnard, le grand manitou de l'EnduroCross aux USA. Autant

pour boucher les plus gros trous dans le terrible pierrier, la section sable a été aplanie et le passage des rondins adouci. A part ça, c'est le même qu'hier : une succession d'obstacles sans temps morts. Mais, comme le précisera Eric au briefing : « Tout passe facilement. Ne vous crispez pas, roulez à votre niveau et ça devrait aller. » Pour autant, il n'y a aucun endroit de la piste où se reposer. Le schéma des courses intègre une séance chrono de 15 minutes, qui décide de la place sur la grille pour la première qualification. De là, on prend les sept premiers des séries pour les demi-finales de cinq minutes plus un tour, puis les sept premiers des demis vont en finale, pour cette fois sept minutes plus un tour. Avec un

repêchage après les séries et un super repêchage après les demis, on a alors nos 16 gladiateurs prêts à en découdre en finale.

Avant les courses, l'atmosphère est bon enfant dans le parc, situé dans un hall adjacent à la piste.

Les pilotes, heureux d'être là, ont

Les pilotes ont tous conscience de participer à un événement unique.

dire que nous ne pouvions pas passer à côté de l'occasion d'essayer en live une formule habituellement réservée à une poignée de spécialistes. Bien sûr, pour ne pas nous décourager, nous pauvres amateurs, le circuit a été adouci, quelques pelletées de terre ont été ajoutées

tous conscience de participer à un événement unique et ça se ressent dans l'ambiance générale. Et comme personne ne sait à quoi s'attendre, aucun favori ne se dégage vraiment parmi ce mix de bon pilotes nationaux, comme Antonio Dieu, Quentin Gagnéroult ou Yannick Marpenard, de tops trialistes venus tester la chose, à l'image de l'Expert Nicolas Karim, du bon S1 Thibault Martel



▼ (venu avec la Yam 125 de sa copine !) ou encore d'Antony Charlier, fils du célèbre Patrick, de wild cards, comme l'ex-Elite Jean Salessse, ou de locaux venus profiter d'une course sur place, dans une ligue sinistrée. Bref, des profils différents qui promettent une belle opposition de styles.

Chacun attend donc avec impatience de prendre la piste pour enfin goûter à ce nouveau sport et avoir une idée de sa place dans la hiérarchie. A 11 heures, c'est chose faite. Equipé de la puissante Yamaha 250 YZ endurisée du vicomte de Soultrait, auteur la veille de courageuses prestations, je découvre en même temps que tout le monde la difficulté de l'affaire. Effectivement, c'est physique. L'absence totale de zone où souffler et les obstacles qui s'enchaînent non-stop pèsent sur les avant-bras. Après deux tours, je n'ai plus que deux bouts de bois pendouillant lamentablement au bout de mes coudes. Ce qui rassure, c'est que je ne suis pas le seul. Et partout où l'on regarde, c'est le chaos : des pilotes en galère, relevant leur machine ou limant consciencieusement les troncs. Autant dire que les quelques spectateurs rescapés

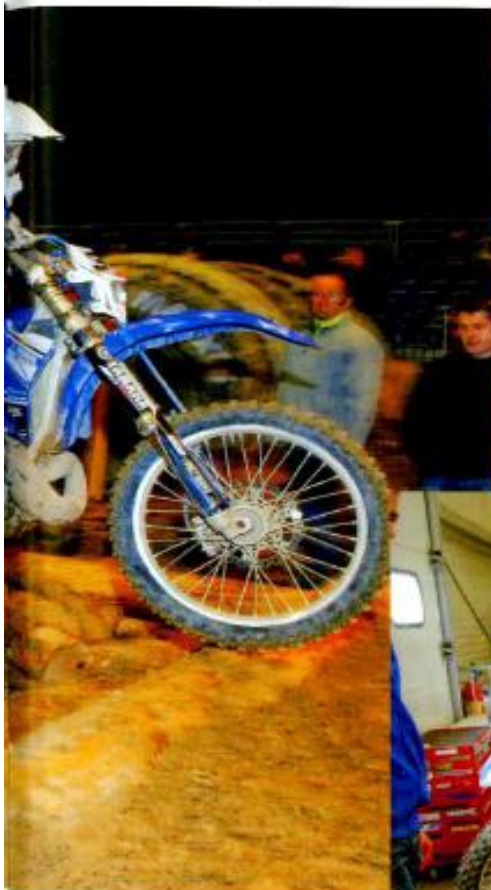
de la veille, surtout des accompagnateurs, se régaleront du spectacle offert.

Pourtant, après la séance, zéro négativité dans le paddock. Les sourires sont de mise. « C'est la première fois que je vais sur une course sans regarder la météo » m'indique un local facétieux. Personne ne trouve rien à redire à la piste, unanimement qualifiée de « dure, technique, mais plaisante » par les riders. Le pierrier, déjà décisif le samedi pour les tops, est l'objet de toutes les attentions. Car si l'on s'écarte de la trace du milieu, plus facile, c'est la guerre. Autre morceau de bravoure, une sorte de gros camel sans élan, avec pour appel un tronç permettant de sauter au-dessus de pneus King size... Plus facile à voir qu'à faire. Moi qui pensais l'envoyer tranquille dès le deuxième tour, je me résigne finalement à l'enrouler toute la journée. Mon glorieux quatrième temps scratch me rassure néanmoins sur mes chances d'aller en finale. D'autant qu'en ancien crossman, je n'appréhende pas le départ, primordial pour ne pas se retrouver bouchonné dans le fameux pierrier. Après un bon casse-dalle andouillette/oignons, l'heure des séries arrive enfin. Le chaos peut commencer.

Programmé dans la quatrième et dernière série, j'ai le temps de voir évoluer mes camarades. Devant, ça roule vite et propre. Derrière, les moins aguerries souffrent. Partout où l'on regarde, des pilotes s'emploient à relever leur machine ou s'empilent sur les difficultés. Aucun doute, y'a de l'action ! Après un bon départ et une course sage (compre-

C'est la première fois que je vais sur une course sans regarder la météo" UN CONCURRENT

Pour cette première, une cinquantaine d'amateurs ont répondu présent.



Rangot dans ses œuvres et en train de les raconter ensuite.

L'OUTIL DU VICOMTE

De Soultrait et son pilote.



Pour les besoins de ce reportage "inside", j'ai eu la chance d'être intégré à la structure Yamaha-Pozzor. Laquelle, sous la houlette de Manu Moreau, compte en en son sein Juliette Berrez, Romain Dumontier et Xavier de Soultrait. Ce dernier a bien voulu me confier sa 250 Yam YZ endurisée, machine pas très éloignée de la série. Les suspensions sont d'origine, mais adaptées au poids du pilote (84 kg) avec des ressorts plus durs et l'hydraulique revue en conséquence. La fourche est enserrée dans des tés Scar présentant un offset plus court (de 24 à 22,5 mm) qui favorise la maniabilité. La partie moteur est retouchée au niveau de la valve avec un ressort plus souple (le "vert" dans la catalogue Yam). « La valve s'ouvre un peu plus tôt et l'accélération est plus linéaire » précise le vicomte. Une boîte à clapets Twister est là pour renforcer les bas régimes. Un silencieux Spes plus long que d'origine, un embrayage Rekluse "traditionnel" à commande hydraulique Magura et des protège-radiateurs Mecasystem complètent cette préparation.



Les amateurs ont eu droit à un chemin dans la rock section.

➤ nez sans chutes) ponctuée d'une rapide bagarre avec Gagnerault, il s'impose et je fais 2. Les cinq minutes de la course m'ont paru une éternité. L'excès de préparation physique, sans doute... Ou le sandwich, encore bien présent. En attendant, c'est les vacances pour ma super équipe d'assistants. Même pas la chaîne à retendre. « Hilar, j'ai fait la soirée avec même pas le plein » m'indique Xavier. Sûr que mécaniquement parlant, à part casser un levier, les risques sont moindres. Après un repêchage dantesque où, un moment, il n'y avait quasi-

à la clé. Bref, un peu d'eau pour tout le monde, un super repêchage une nouvelle fois hautement divertissant et l'heure du grand rendez-vous a sonné avant qu'on ait eu le temps de souffler. Car mine de rien, même si on ne roule pas beaucoup, la journée défile à vitesse grand V, entre les différentes courses à rouler et à regarder. Un nouveau départ dans le top 3 prouve que, décidément, les enduristes sont des gentlemen car ce n'était pas gagné d'avance avec cette piste à l'extérieur. Résultat, j'évite la folie du bouchon dans le pierrier. Deux tours plus tard, c'est le drame. Une attaque suicide sur Jean Salesses, ponctuée d'une chute ridicule de ma part, signe la fin de mes rêves de gloire. Relevant piteusement la moto du vicarite (dont j'ai gâté le levier de frein...) avec les peu de forces qu'il me reste, je peine à boucler les trois minutes restantes, l'infamie pesant lourdement sur mes fragiles épaules. Le drapeau à damiers abrège enfin mes souffrances. Victoire de Dieu. Karim s'étant mis une grosse pelle sans gravité.

La plupart des participants seraient prêts à résigner.

ment plus une machine debout, c'est bientôt l'heure des demi-finales. On sent une relative tension monter chez les désormais favoris, le tout dans un bon esprit typique enduro. Surtout, on sent les pilotes prendre confiance sur la piste au fur et à mesure des courses et se faire plaisir. Les deux demis sont remportées par Antonio Dieu et Nicolas Karim, qui font maintenant office de favoris. Un bon départ et quelques chutes plus tard, je gagne moi aussi mon billet pour la finale, avec une place en première ligne

Une fois le stress de la course envolé, les avis sont une nouvelle fois unanimes : tout le monde a passé une belle journée de moto. Intense, dur physiquement et techniquement, cette discipline est un parfait dévouement pour enduristes en manque de sensations. Nul doute que la plupart des participants seraient prêts à résigner pour une seconde édition. Ça tombe bien, elle est prévue le 22 février 2014. On a le temps de s'y préparer. ■



ERIC PERONNARD

« J'ai fait un circuit d'EnduroCross »

Maître d'œuvre du tracé de cette finale à Tours, le Frenchie a relevé le niveau de difficulté par rapport aux circuits européens.

« **L'**avantage ici, c'est que si tu ne te bloques pas, tu peux faire la différence avec tes adversaires.

En Pologne et en Espagne, les dépassements étaient plus difficiles. C'est clairement un circuit américain. » Après les qualifs, David Knight exprime là le sentiment général chez les spécialistes du SuperEnduro. Du côté des néophytes, à peu près tous les Français pour qui cette épreuve constituait une première dans le pays depuis l'indoor de Lyon en 2008, le challenge consistait d'abord à rester sur ses roues. Mais, hormis Rodrig Thain qui n'a pas tardé à plier les gaules après les essais, chacun va s'appliquer à apprendre comment survivre pendant une dizaine de minutes, durée d'une manche, dans cet impitoyable enchaînement de pièges.

Ce tracé a été réalisé par Eric Peronnard, celui vers qui s'est spontanément tourné le promoteur Alain Blanchard pour cette première organisation. On comprend pourquoi quand on sait que le Français émigré aux States est à la fois le créateur et l'architecte de l'EnduroCross aux USA. Or, qu'est-ce qui différencie les deux séries? Quelques

détails dans le programme des courses, mais principalement les circuits. Comme souvent avec les Ricains, "trop" est un minimum.

« En 2003, j'étais avec l'équipe de Barcelone qui avait lancé l'enduro indoor, raconte le faiseur. Il avaient conçu un circuit de puriste, très enduro. C'était quasiment un chemin dans un stade ! Mais l'idée m'avait plu et j'ai tout de suite pensé qu'il fallait faire un truc dans le même genre, mais en plus américain, avec plus de punch. » Ce qu'il entreprendra la même année à Las Vegas. Depuis, la "façon" »

« J'ai vu en Europe comment on pose les rochers, c'est une via romana. Tu passerais avec un scooter ! »

Comment passer le metrix par Taddy Blasuziak.



Circuits : les ingrédients

A la louche, la piste de Tours a nécessité : 1 000 tonnes de terre, 1 000 mètres de rondins, 100 tonnes de rochers, 10 tonnes de sable, 10 m³ de béton et une vingtaine de pneus "king size" (1,80 m de diamètre).

Marion Gimbert (11) et Jane Daniels sont dans le pierrier. Dur pour les dames.



Celui qui ne sautait pas le double risquait d'y passer un moment.

Questions à Alain Blanchard

En charge du SuperEnduro depuis peu, le promoteur du Mondial enduro est directement à l'origine de cette finale à Tours.



Pourquoi avoir choisi le Parc des Expositions de Tours ?

Parce qu'ici je connais les gens. J'ai travaillé avec eux pendant une douzaine d'années sur le supermotard. Cet événement étant en perte de vitesse, ils cherchaient autre chose. De mon côté, j'ai les droits du SuperEnduro depuis le mois de juin et je voulais compléter le calendrier par une épreuve en France. Nous sommes facilement tombés d'accord.

C'est manifestement un succès public.

C'est complet. On a 6 000 personnes dans la salle et les dernières places assises ont été vendues il y a quinze jours.

L'équipe d'ici regrette de ne pas avoir monté davantage de tribunes comme je leur avait suggéré. L'année prochaine, ils ont déjà prévu d'accueillir 2 000 personnes de plus.

Qu'es-ce qui t'a convaincu de faire appel à Eric Peronnard pour le circuit ?

J'ai pensé à lui parce que j'aime bien son style de tracé. Il apporte de la nouveauté. C'est un peu plus aérien, un peu plus rapide que ce que l'on fait en Europe où l'on axe davantage sur le franchissement. Les possibilités de dépassements sont plus nombreuses. C'est plus sympa pour le public.

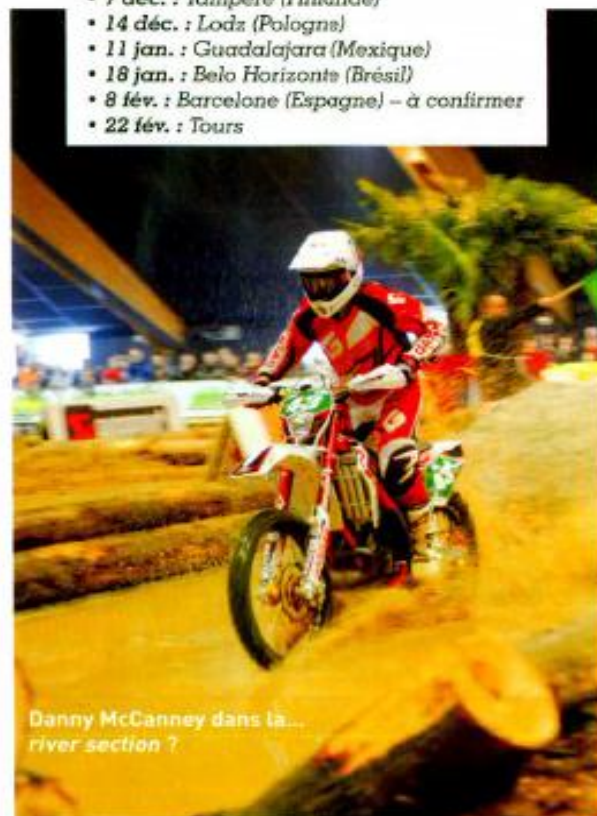
européenne a évolué, mais les circuits US aussi.

« Ici, les dimensions de la selle sont proches de celles que l'on a aux USA et avec mon équipe, on a fait ce qu'on sait faire, un circuit d'EnduroCross. Les mecs qui bossent avec moi ont l'habitude. Tous les obstacles sont là, mais c'est plus light dans l'ensemble. Aux US, j'aurais mis plus de rondins, plus de hauteur partout. Là, on a gardé un truc un peu plat parce que je voulais voir comment allaient les pilotes. » Conclusion : « Ça reste intimidant pour certains, mais ça passe bien dans l'ensemble. » Au top des difficultés, le metrix, un enchaînement de troncs fixés à intervalles irréguliers, particulièrement vicieux quand l'espace entre deux est à peine inférieur à l'empattement d'une moto. La fire wood section, zone de bûches posées en vrac, n'était pas non plus des plus simples à négocier. Le vicomte de Soultrait peut en attester et il est loin d'être le seul.

Mais là où tout le monde se sera bloqué ou planté au moins une fois, c'est dans la rock section. De gros blocs disposés de façon à ne pas créer de passage. « J'ai vu en Europe comment on pose les rochers, c'est une via romana. Tu roules sur leur face plate, tu passerais avec un scooter ! Avec moi, les rochers, ils sont saillants, pointus. Je veux un truc qui coince, que ce soit un challenge pour le pilote. » Au risque de transformer la course en oterie ? « Aux US, personne ne s'est jamais plaint et à la fin, c'est toujours le meilleur qui gagne. » La preuve par Blazusiak, une fois encore, en EnduroCross comme en SuperEnduro. ■

Saison 2013/14

- 17 nov. : Liverpool (Angleterre)
- 7 déc. : Tampere (Finlande)
- 14 déc. : Lodz (Pologne)
- 11 jan. : Guadalajara (Mexique)
- 18 jan. : Belo Horizonte (Brésil)
- 8 fév. : Barcelone (Espagne) – à confirmer
- 22 fév. : Tours



Danny McCanney dans la... river section ?