

6 HEURES DE NOGARO 2007

TWIST AGAIN

Voilà rapidement notre week-end:

Les essais :

Nous avons décidé de rouler à deux pilotes, Christophe Loustalet qui a à son actif plusieurs titres de champion de France et une bonne expérience de développement de plusieurs prototypes partage le guidon avec moi. Nous avons travaillé ensemble cet hiver à la mise au point du châssis et corrigé les problèmes de suspension de l'année dernière. La moto a été réglée avec les nouveaux pneus (Metzeller), ce qui a profondément modifié les réglages châssis et suspension par rapport aux Dunlop, la moto n'était plus la même après le changement de pneus. Il nous aura fallu une bonne journée d'essais pour récupérer le comportement original.

Les qualifs:

Une seule séance qualif par pilote avec 20 minutes de battement entre les deux, pas question d'en faire trop et d'aller à la faute. On a démarré sur les chapeaux de roues avec la pôle dans la première séance et le second temps dans la deuxième, ce qui nous place après la séance des 3ème pilote en 5ème position sur la ligne de départ.

La course:

Belle course sur la piste mais plein de problèmes à coté qui ont fait monter la pression: Au départ, contact pas enclenché qui m'a fait perdre les quelques secondes nécessaires pour accrocher le groupe de tête, ensuite une panne d'injection sur l'alimentation de la pompe à essence à l'entame du deuxième relais (celui de Loulou) qui nous fait dégringoler de la 3ème à la 7ème place, un changement de roue assez moyen à la 3ème heure et un ravitaillement raté au 5ème relais (mon dernier) qui a fait déborder le réservoir et enflammé la moto.

Le pompier ayant bien réagi, j'ai pu repartir assez rapidement, couteau entre les dents dans un rythme effréné pour remonter de la 9ème à la 7ème place avant de chuter au milieu du relais, à 1 heure de l'arrivée, sur une remise des gaz un peu trop optimiste avec un pneu arrière qui commençait à glisser.

Déception moyenne toutefois tant le plaisir a été grand pendant les 18 tours précédant la chute ou le rythme que je me suis imposé m'a permis d'amener la moto au-delà des limites connues jusqu'alors pour confirmer une capacité de freinage que je ne faisais jusque là qu'imaginer. L'impression de sécurité qui se dégage de cet avant autorise de francs dépassements en entrée en courbe sur les freins qu'on oserait à peine tenter sur une épreuve de vitesse avec une moto traditionnelle.

La progression est évidente, les dernières modifications ont sensiblement amélioré la stabilité, le train avant est sûr, le freinage efficace, reste à travailler un peu sur la suspension arrière qui n'est pas encore parfaitement au point, problème de ressort à priori.

Je mets la moto en pièces détachées, je répare les dégâts (minimes malgré tout), j'ouvre le moteur pour lui refaire une santé: une optimisation des conduits, une bonne métrologie et un petit allègement des masses en mouvement en espérant récupérer quelques chevaux qui seraient les bienvenus, je remonte tout ça propre et on repart gonflés à bloc.

Sans les problèmes cités plus hauts, on avait le potentiel pour finir deuxième en gardant un rythme sécurisé en 1.42 / 1.43, voire gagner la course sans prendre trop de risques. A la moyenne des pilotes, on avait la pôle !

Je pars donc très optimiste pour le prochain rendez-vous, les 600 Miles du Vigeant le 26 août.

A suivre...