

LA CAMPAGNE DE

BRNO

Le mondial Superbike fait étape la semaine prochaine à Brno.

Outre son merveilleux tracé et son nom imprononçable, l'une des particularités de ce circuit est d'être situé à proximité d'Austerlitz, site de la fameuse victoire napoléonienne. Deux grognards de *Moto Journal* sont allés y disputer une course et pour eux aussi, ce fut... canon !



Une ZX-6R stock, une ZX-6R préparée.
Et deux MJ Boys venus la fleur au fusil
pour enchaîner journées de roulage
et course d'endurance.



Austerlitz reste dans les livres d'histoire comme l'une des victoires capitales de Napoléon. Le lieu où se déroula la fameuse bataille des Trois Empereurs est situé à une vingtaine de kilomètres de Brno, où un mémorial commémore ce fait historique remontant à 1805. Mais les siècles et les batailles se suivent et ne se ressemblent pas et, en 1904, c'est aux joutes mécaniques que la ville de Brno a définitivement choisi d'associer son nom, en commençant par être une étape d'un rallye automobile. Puis vint la course de côte, avant que le circuit Masaryk soit construit en 1930. De 29,1 km à l'origine, il est passé à 17,8 km en

1949, pour développer aujourd'hui 5,403 km exactement.

Extrêmement vallonné, plus technique qu'il n'y paraît et jouissif quand on commence à le connaître, le tracé de Brno est l'un des préférés des pilotes de MotoGP et de Superbike, les deux catégories comptant le circuit tchèque à leur calendrier. « *Ceux qui gagnent à Brno sont toujours de grands champions* », assène Troy Corser qui, bien sûr, figure parmi ceux-ci. Le double champion du monde Superbike faisait d'ailleurs partie de la nombreuse troupe qui s'est rendue pour deux jours de roulage sur ce circuit perdu dans une forêt de Moravie.

Corser en expert

En récupérant les BMW Motorrad Track Days, l'organisateur de journées de roulage Eybis s'est vu confirmer la présence de la star australienne, venue se joindre à des pilotes anonymes pour les conseiller, mais aussi pour prendre du plaisir (lire interview). Par mesure de précaution, le gars Corser et sa S 1000 RR avaient cependant été placés dans le groupe des experts (!), histoire de ne pas ébouriffer certains débutants. Dans le même groupe se sont glissés deux petits gars de *Moto Journal*, venus découvrir en quoi consistait la



Notre ZX-6R à l'aspi d'une CBR 1000 aux couleurs Castrol dans le virage 11 (comme notre numéro, avant qu'on ne le change pour la course) du majestueux circuit de Brno : hyper large, hyper-rapide et hyper vallonné. En un mot, canon !

GRAND ANGLE EUROPEAN POWER TROPHY À BRNO



Des courses disputées à l'issue des journées de roulage : l'idée fait son chemin



Des S 1000 RR alignées comme à la parade. BMW profite des journées Eybis pour organiser ses Motorrad Track Days, afin de séduire et fidéliser sa clientèle sportive.

Corser sur l'une des BMW de démo, à la poursuite d'un stagiaire lors de l'une des courses de vitesse organisée à l'issue de chaque journée. Sorte de cerise sur le gâteau...



nouvelle formule inaugurée par Eybis : une course d'Endurance pour achever en beauté les journées de roulage. « Le principe est simple, explique Franck Slabbynyck, nous plaçons des transpondeurs sur les motos durant les sessions, afin que chacun puisse connaître ses chronos. Et puis, ces chronos déterminent à la fin de la dernière journée l'ordre de départ d'une course d'Endurance courte (2 heures à Brno), à laquelle participent ceux qui le veulent bien. Mais attention, nous n'acceptons pas les pilotes à palmarès. » Rusés comme des grognards (noms des soldats napoléoniens) en campagne, Telcou et ma pomme nous étions inscrits aux journées avec deux 600 (une ZX-6R préparée et une version stock), histoire de faire accepter notre



participation à la course faisant partie de l'European Power Trophy (4 Heures de Magny-Cours, 2 Heures de Brno, 3 Heures du Nürburgring, 250 km d'Assen et 500 km de Portimão). Les CBR, Panigale et autres R1 nous mettaient de gros vents dans les longues enfilades ainsi que dans la montée finale du circuit, personne donc ne s'inquiétait d'un Telcou revenu au meilleur de sa forme. Pour ma part, une intoxication alimentaire carabinée allait achever d'endormir nos adversaires. Bien conseillés par Richard de Tournay, en reconnaissance pour sa manche de Superstock 600 (le 21 juillet) et également au guidon d'une ZX-6R, nous allions progresser au fil des nombreuses sessions de 20 minutes au programme de la journée. Et participer à



Départ en épi comme pour toute course d'Endurance qui se respecte. C'est parti pour deux heures de course à deux pilotes. Avec ravitaillement ou à l'américaine, au choix.



Même la pluie ne gâche pas le plaisir de rouler sur le circuit de Brno. Surtout quand on a une 600 et qu'on doit affronter les 1000...



3 questions à...

TROY CORSER,
champion du monde Superbike en 1996 et 2005

- 1 - **Quel est ton rôle précis chez BMW ?**
Je suis un ambassadeur, ce qui englobe pas mal de choses, les journées de roulage, mais aussi les événements sportifs. A moi de suggérer des missions.
- 2 - **Apprécies-tu de rouler avec des pilotes non professionnels ?**
C'est une bonne chose que de pouvoir rouler et échanger avec un ancien pilote pro. J'apprécie d'enseigner le pilotage. C'est bon de faire progresser quelqu'un et de le voir heureux de cela.
- 3 - **Quel est ton rapport à Brno ?**
C'est l'un de mes circuits préférés. J'y ai gagné plusieurs courses, dont un doublé. Les réglages sont très importants, car il y a des parties rapides, lentes, des montées, des descentes. Les réglages sont plus déterminants dans le rapide. Il y a une prime à l'expérience, c'est pourquoi ce sont souvent de grands pilotes qui y gagnent, en GP comme en Superbike.

l'une des courses de vitesse (!) programmées à la fin de la première journée par le coorganisateur (Action Bike), réparties par catégorie, pas comme l'Endurance. Quelle ne fut pas notre surprise de voir Corser en personne se mesurer aux stagiaires au guidon de sa BMW stock, et même finir par se faire taxer par l'un des stagiaires en R1 full po-Akrapo à l'issue des 12 tours de course ! Genre de rêve éveillé...

La pluie providentielle

Les courses à l'issue des journées de roulage sont décidément en vogue. Et en cas de pépin ? « Nous n'avons pas besoin de licence, nous souscrivons une assurance auprès de la même compagnie qui les pilotes



du championnat d'Allemagne IDM. C'est même encore mieux qu'une licence », assure Franck, qui a cependant eu toutes les peines du monde à voir aboutir sa première course d'Endurance à Magny-Cours. Et c'est ainsi qu'à l'issue de séances de roulage moins stressantes que des qualifs en bonne et due forme, nous allions nous élancer pour deux heures de course sur ce magnifique circuit de Brno. Un commissaire par stand, comme en mondial d'Endurance, Eybis ne fait pas les choses à moitié. Ravitaillement encadré pour ceux qui ne courent pas à l'américaine (avec deux machines), c'est du sérieux. Et départ en épi en courant, bien sûr, y compris pour ceux qui ont la courante...

GRAND ANGLE EUROPEAN POWER TROPHY À BRNO



Normalement, c'est le pilote qui part qui ravitaille, mais comme le notre était patraque, c'est un concurrent-ami qui nous a filé un coup de main. Merci Renaud !



BMW Motorrad Track Days
organised by EYBIS



Remise des prix par Troy Corser himself. Et peu importe que les 1000 BMW se soient fait taxer par une 600 Kawa, pourvu que les sigles soient partout... Les marques se font moins de cadeaux en mondial Superbike, surveillez-les le week-end prochain !



Après avoir emprunté un casque à l'indispensable ami Renaud pour cause d'essence renversée dans le sien, Telcou s'est régalé comme un gamin sous la flotte. Bilan : on a gagné !

J'avais depuis de nombreuses heures décidé de laisser le guidon de la machine de course à Stef, en raison d'une selle excessivement dure (...) et d'un dribbling que nous n'avions pas réussi à résoudre tout au long de nos deux jours de tests. Pour moi, la ZX-6R stock, débridée deux heures plus tôt par Jeff de Tournay (merci !) et incroyablement saine et confortable, ferait l'affaire. Stef prendrait bien sûr le départ... sauf qu'un tonnerre digne des canons de Napoléon s'est manifesté, avant qu'une averse ne bouleverse nos plans. Je prendrais le départ en pneus intermédiaires, le temps que la météo se fige, et que Stef choisisse les bons pneus (des gomme pluie encore prêtées par Jeff, merci !) à mettre sur la moto de course. Un sprint à pied de 10 mètres et un tour plus tard,



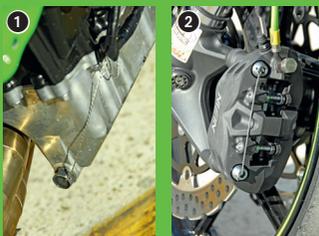
de nouvelles gouttes s'abattaient, annonçant la couleur pour les deux heures à venir. Soulagé de rentrer au bout de 6 tours à jouer les équilibristes, j'ai laissé Stéphane danser sous la pluie, pensant lui annoncer à son retour qu'on en resterait là, mon état me permettant tout juste d'enfiler ma combinaison. Mais, allez savoir pourquoi, lorsque votre coéquipier vous ramène une moto en tête, cela neutralise n'importe quelle bactérie œuvrant dans vos entrailles. Et sous la pluie, n'importe quelle 600 peut avantageusement se mesurer à des 1000. Un peu comme les 139 canons de la Grande armée face aux 278 canons russes et autrichiens. Je délire. La fièvre... On passe la ligne (ennemie ?) en vainqueurs. L'histoire est belle. Brno aussi. ●

La prépa de notre ZX-6R

► Une fois que votre machine est déshabillée pour perdre du poids (carénage, rétros, dignotants, protection de chaîne, guidons, platines repose-pieds...) vous pouvez attaquer la préparation.

Pour la préparation, en plus de toutes ces pièces, il faut :

- X Freiner les vis de vidange d'eau et huile. (1)
- X Les vis d'étriers de frein. (2)



- X Bouchon remplissage d'huile.
- X Remplacer le lockheed d'origine par du DOT 5 racing.

X Installer de la durit de freins : 90 € TTC

X 10 Dzeus quart de tour pour le carénage : 50 € TTC

X Une mousse de selle pour les petites fesses : 20 € TTC

X Un Starlane pour savoir les chronos à chaque tour : 390 € TTC

X Un train de pneus racing : environ 400 € TTC

X Des plaquettes avant AP Racing : 74,80 € TTC

X Pour les plaquettes arrière, pas la peine on ne freine pas...

X Freiner l'écrou de l'axe de roue arrière avec une goupille.



▲ Bouchon de réservoir vissant PP tuning : 105 € TTC. Distribué par MCT distribution.

Amortisseur arrière K-tech 35DDS : 1 452 € TTC. Réglable en compression, détente et précontrainte. Distribué par Tournay. ▼

Fourche préparée avec le kit cartouche K-tech 20DDS : 2 080 € TTC. Distribuée par Tournay Distribution. ▼



Demi-guidons PP Tuning : 145 € TTC, leviers pliants PP tuning (frein et embrayage) : 220 € TTC. Distribué par MCT distribution. ▼



Carénage complet (tête de fourche, selle, garde-boue avant) : 574,08 € TTC livré. Distribué par Bud Composites. ▼

Récupérateur d'essence, huile, eau, avec support : 29 € TTC. Distribué par Dépôt Racing. ▼



Commandes reculées PP Tuning (sélection standard ou inversée) : 390 € TTC. Distribuées par MCT distribution. ▼

Ligne complète Penta-tec Bodis inox-titane : 1 299 € TTC. Distribuée par MCT distribution. ▼



Bulle racing claire : 92 € TTC. Distribuée par Ermax. ▲



▲ Kit protection carbone cadre et bras oscillant : 342,06 € TTC livré. Distribué par Bud Composites.



▲ Kit protection complet moteur GBRacing : 271,55 € TTC. Distribué par Tournay distribution.



▲ Kit transmission, chaîne, pignon, couronne en 15 x 44 : 231,20 € TTC. Distribué par France Equipement.



▲ Boîtier Bazzaz ZFI-QS (injection, shifter & antipatinage) : 1 075 € TTC. Distribué par mct distribution.



▲ Diabolos alu anodisé PPtuning : 32 €. Distribué par MCT distribution.