

SPORT VITESSE

PETIT POUCE

La Roadson Superleggera a fait honneur au numéro fétiche de Randy de Puniet en s'imposant en Protwin avec son moteur deux fois moins puissant que ceux de ses adversaires. Avec un coup de pouce(t) du destin...



❶ **SUR DES ŒUFS** Conscient de pouvoir perturber la finale où se jouait le titre du challenge Protwin, il s'agissait de ne pas faucher tout le monde au premier freinage, avec des pneus slicks sur le mouillé...

❷ **RACÉE** Avec ses 81 chevaux et ses 97 kilos à sec, la Superleggera se pilote comme un deux-temps. Le pari de la légèreté face à une concurrence nettement plus puissante et lourde. Un pari gagnant.

À L'ASSAUT

Le seul fait d'engager la Roadson 550 Superleggera en Protwin face à des Ducati, Aprilia et KTM deux fois plus puissantes était un événement. Gagner la course en fut un autre...

DES

GROS TWINS

PAR DAVID DUMAIN, PHOTOS WWW.ESPRIT-RACING.COM (PASCAL BLÉJEAN, YANN QUÉFFÉLÉANT ET FRÉDÉRIC TIMORÈS), STÉPHANE VALEMBOSIS ET DUM 1

La cote était grosse, parce que le prototype réalisé par Jean-François Robert (châssis, conception) et Yann Bakonyi (design, communication) n'était pas ce qu'on peut appeler le bon cheval pour plusieurs raisons. D'abord, sur le papier (n'en déplaise à Jeff qui valorise le rapport poids-puissance là où d'autres – comme moi – ne jurent que par la puissance), le bicylindre en V de la Roadson ne développe que 81 chevaux, alors que la plupart des twins de nos rivaux en affichaient au moins le double. Et même si le poids plume de la bien nommée Superleggera (on se demande qui a eu cette bonne idée de baptême...) pouvait procurer un net avantage dans certaines phases de pilotage, au moment où une longue ligne droite se profile on n'en mène pas large... Mais la décision de Jeff et Bako était prise : la Superleggera ferait partie

des concurrents du Protwin, qui a dû modifier son règlement pour accueillir une moto inférieure à 600 cm³. Forcément, on se sent tout petit... Je conserve un souvenir particulier du Protwin depuis ma dernière incursion dans ce challenge au guidon d'une... Harley-Davidson Street Rod. L'inverse de la Superleggera, en somme : la machine de Milwaukee était évidemment plus lourde et plus longue que l'ensemble du plateau, mais pas ridicule pour autant. En terminant à la porte des points à l'issue de la course, elle avait laissé autant de concurrents derrière que devant. Facile d'en déduire que la grille de départ du circuit Carole était pleine. Mais, depuis, la crise est passée par là, en plus d'une diversification des formules proposées aux possesseurs de twins Ducati, KTM, Aprilia et autres. Certains participants alternent les courses en Protwin et en Top

Twin, une formule intégrée au championnat de France Superbike. Mais celui-ci ne passe pas par Carole, que Yann, Jeff et moi avions ciblé comme circuit potentiellement idéal pour une machine comme la Superleggera. Son agilité ferait merveille dans la partie sinueuse, et les lignes droites étant courtes, il y aurait moyen de refaire au freinage les mètres perdus dans le bout droit. Théoriquement... Lédenon faisait aussi partie des circuits convenant à la Roadson, mais, pour être honnête, Carole faisait parfaitement l'affaire car je tenais à éviter de traverser la France pour renoncer à la course sur un pépin de dernière minute, comme cela peut facilement arriver lorsqu'on se hasarde sur un proto. Zef en avait fait l'amère expérience au Vigeant, lorsque Stef Lacaze et lui avaient dû abandonner une course dont ils occupaient la tête suite à une fuite ►

VÉCU PROTWIN EN ROADSON 550 SUPERLEGGERA



1 POSTE DE PILOTAGE

Du beau matos embarqué, avec un maître-cylindre Beringer, un amortisseur de direction GPR Dépôt Racing et un Alfano pour le chrono et le régime moteur.

2 GLOUPS Le tour de formation en slicks neufs sur le mouillé a bien failli s'avérer fatal... 16 tours plus tard, les frissons n'étaient pas les mêmes.

3 TREILLIS DE COMBAT Le bras oscillant de la Roadson, imaginé par Jeff Robert et soudé par Technicube, ne pèse que 2,5 kg. Il reprend la même technologie (treillis tubulaire en acier) que le cadre.



JOYEUX DRILLES

Jean-François Robert et Yann Bakonyi s'esclaffent à l'idée de tester un nouveau cobaye sur leur prototype. Ils prenaient un malin plaisir à monter et démonter la Roadson entre chaque séance.

d'essence. L'épisode est encore cuisant dans le souvenir de Zef-Jeff, puisqu'il avait mis un terme à l'aventure d'un développement ponctué de bottes pleines d'huile, de frayeurs diverses et de séances d'essais avortées. Telcou avait donc pris le relais, à Fay-de-Bretagne, puis à Alès, ce qui m'avait valu des mises en garde de sa part concernant un phénomène de dribble en courbe impossible à résoudre.

Bon potentiel

«L'important, c'est d'aller au bout», avais-je osé, attirant les quolibets de mes collègues en partance pour le Moto Tour. «C'est le cas de le dire», avait répliqué Zef, dont la relation avec cette divine et expérimentale machine paraissait effectivement compliquée. «Gaffe, j'ai glissé des deux roues», m'avait lâché Matt Cayrol, effrayé après quelques tours de roues à Alès. Telcou était, quant à lui, plus enthousiaste sur les capacités de la "libellule" de moins de 100 kilos qui lui rappelait les deux-temps

de ses débuts (ce sont d'ailleurs des roues de 125 qu'elle arbore), mais il m'avait néanmoins averti : «Regarde bien tes bottes dans les lignes droites...» Sympas, les collègues...

Les mêmes ont ri sous cape lorsque je suis allé tester pour la première fois la moto à Carole, seul, profitant de l'accueil chaleureux du club ACO IDF qui organisait des journées de roulage. Sous le regard intrigué des instructeurs Yann Sotter (champion de France Promo 1000) et Freddy Foray (vainqueur du dernier Bol d'or), la minuscule Roadson a démarré au quart de tour, alors qu'à la redac ils se pissaient encore dessus après avoir découvert que j'étais parti sans la batterie additionnelle. Sont taquins... Le problème, c'est qu'à la seconde session, un rétrogradage un peu viril a eu raison du sélecteur inversé. «On a déjà eu le problème avec la tige», me rassurait Jeff au téléphone alors que je regagnais, penaud, le bureau. Pas gagnée, l'histoire... Cependant, dix petits tours avaient suffi à me rassurer

*On n'en mène pas large
avec des pneus de 125...
Heureusement, les slicks
étaient le bon choix!*



sur le potentiel de la moto, tout comme ç'avait été le cas la première fois que j'avais pris le guidon de la Honda RC 30 avant les 24 Heures du Mans 2009. Des machines avec un tel châssis peuvent à tout moment créer la surprise, pourvu que ça sourie... Et le sourire, je l'avais bien large après ces dix petits tours, d'autant que le phénomène de dribble décrit par Telcou s'était évanoui. En fait, la biellette de l'amortisseur touchait le cadre (ça arrive sur un proto...), ce qui provoquait une butée d'amortissement et avait même fini par fissurer l'un des tubes dudit cadre. Inutile de dire qu'à ce moment, une semaine avant la course, j'étais limite de prévoir piscine pour le week-end... C'était sans compter sur la sérénité de Jeff, la détermination de Bako et le carnet d'adresses de Telcou, qui leur a indiqué l'atelier d'un sorcier versaillais où les miraculeuses réparations ont pu avoir lieu. J'allais pouvoir pointer ma licence à Carole en plus de la quinzaine de pilotes armés de Ducati 1098, KTM RC8R et autres Aprilia RSV. L'hospitalité du ▶



**Si 480 000 motards
ont choisi AMV,
c'est aussi pour le prix !**



AMV

LEADER DE L'ASSURANCE DEUX-ROUES

Si 480 000 motards sont aujourd'hui protégés chez AMV, c'est probablement pour nos tarifs ultra-compétitifs. Mais depuis plus de 35 ans, nous n'avons eu de cesse d'en offrir plus : le remboursement en 48 heures des sinistres une fois les dossiers complets, des franchises qui diminuent pour les bons conducteurs, le remboursement des équipements de protection en cas de chute et en option l'assistance 24h/24 même en cas de panne ou de crevaison... C'est parce que nous sommes nous-mêmes motards que nous vous assurons si bien... sans casser votre tirelire.

Devis et assurance en ligne 24h/24 sur amv.fr

► N° Indigo 0 820 820 750

0,118 € TTC / MN

AMV - Rue Cervantès 33735 Bordeaux cedex 9 - SAS de courtage d'assurances au capital de 159.000 €. RCS B 330 540 907. N°ORIAS 07 000 513. www.orias.fr - Compagnie souscriptrice l'Équité. * Réduction jusqu'à 20% de la prime d'assurance de la 1^{ère} année (hors options, garanties attentat et risques technologiques, protection juridique) accordée pour la souscription d'un contrat supplémentaire Auto et Habitation. Offre valable jusqu'au 15/01/11 pour tout titulaire d'un contrat AMV en cours. Assurance immédiate sur internet sous réserve d'acceptation.

VÉCU PROTWIN EN ROADSON 550 SUPERLEGGERA

FICHE TECHNIQUE ROADSON BT 550 SUPERLEGGERA

MOTEUR

Aprilia V2 550 (80 x 55) ouvert à 77°, 2 simples ACT avec commande directe des soupapes d'admission, 4 soupapes titane, puissance maxi + de 80 ch à 11 000 tr/mn, 5,2 mkg à 8 000 tr/mn, régime maxi 12 500 tr/mn.

PARTIE CYCLE

Cadre et bras oscillant treillis acier, suspensions Paioli : AV fourche inversée Ø 37 mm, course 95 mm, AR type full-floater, débattement 100 mm. Freinage Beringer : frein AV 1 disque 320 mm, étrier 4 pistons à fixation radiale, frein AR 1 disque 189 mm, étrier 2 pistons + répartiteur de freinage AV/AR. Empattement 1 300 mm, hauteur de selle 750 mm, 97 kg en ordre de marche et sans essence.



AÉRODYNAMIQUE

Grâce à l'axe de roue de 25 mm à l'avant, la Roadson peut s'autoriser un simple disque avec un étrier radial sans que la fourche ne vrille au freinage. Mais avant d'empoigner les freins, il s'agit de se recroqueviller au maximum pour faire corps avec la machine.

challenge Protwin fut tel qu'on a pu procéder à quelques réparations de dernière minute (soudure sur le réservoir tout de même...) sur place, grâce à des concurrents providentiels et fair-play. Difficile d'apparaître menaçant de toute façon à ce moment-là, d'autant que notre première séance d'essais en pneus pluie sur piste sèche nous positionnait davantage dans le rôle d'attraction que de concurrent sérieux. La seconde séance, disputée au milieu des 1000 de la Promotion Cup et toujours sur le sec (par miracle), allait se révéler prometteuse, puisque l'iPhone de

Yann (qui allait jouer un rôle déterminant pour la suite de l'aventure) affichait un chrono sous la barre des 1'07". J'avais pris un plaisir fou à jeter la libellule dans les virages comme je ne l'avais jamais fait avec un quatre-temps. Dès que mes doigts de la main droite relâchaient la pression sur le maître-cylindre Beringer, j'avais l'impression de prendre mon envol, comme à bord d'un planeur. Sans moteur, ou presque. Avec la sensation d'être, pour ma part, obèse sur cette plume, ce fétu de paille que l'on briserait sans doute en mille morceaux à la moindre gamelle. Tout juste le lâcher de l'embrayage rappelle que le bloc Aprilia n'est pas exempt de frein moteur, et pas non plus dénué de couple lorsqu'on remet les gaz. Telcou m'avait prévenu. «A l'accél', tu crains personne, c'est une balle.» Incroyable, en effet, la poussée que 81 chevaux procurent à un poids plume de moins de 100 kilos. A mi-ligne droite, les 1000 et plus me déboîtent cependant méchamment. S'agirait de trouver des ouvertures dans le sinueux pour doubler. Car point d'avantage au freinage avec les réglages qui étaient les nôtres. A la moindre attaque au levier droit, l'arrière de la Roadson se levait et la perte de contact avec le sol m'obligeait à relâcher la pression. Ce manque de stabilité au freinage allait me reléguer en troisième ligne sur la grille de départ, à une seconde de mes temps de la veille et à la 10^e position.

REMERCIEMENTS



Un grand merci à Jean-Charles Furxer et à l'ACO IDF pour nous avoir accueillis sur le circuit Carole la semaine avant la course. Merci aussi à Flo de Salve et à l'ensemble des organisateurs et des participants du challenge Protwin pour nous avoir acceptés.



Face à l'artillerie lourde, la frêle Roadson a triomphé

Heureusement, il existe un dieu pour les tout-petits, et ce Deus ex machina décida qu'au moment du départ, une averse viendrait arroser copieusement le circuit, entraînant un décalage du départ afin que chacun puisse s'équiper de pneus pluie. Les cinq minutes nécessaires au démontage des roues de la Roadson, ajoutées aux cinq autres utiles à Dunlop pour changer nos Bridgestone (si, si, ils étaient d'accord, et hypersympas avec ça), nous faisaient prendre un risque considérable de ne pas être prêts à temps, d'autant que l'averse était passée et que l'application météo de l'iPhone de Yann indiquait clairement qu'il ne pleuvrait plus dans l'heure. Quelques encouragements de Jeff plus tard, évoquant les moments de gloire de Ralf Waldmann en slicks sous la pluie, je me retrouvais, pas fier, sur la ligne de départ avec mon 550 chaussé de pneus raides de neuf et sans la moindre sculpture, entouré de surpuissants twins équipés de gommes adaptées au circuit alors détrempé. Groupes.

Victoire de renard

Il ne sera pas nécessaire de détailler ici une course dont je réserve le récit à mes mémoires (...), il faut seulement savoir qu'après quelques tours à jouer les équilibristes sur une piste encore mouillée, la mi-course allait faire apparaître une trajectoire sèche et voir disparaître mes adversaires un à un. Avec quinze secondes d'avance sur la KTM RC8R du champion Protwin Ludovic Loeul à l'arrivée, vous aurez compris que l'avantage de mes slicks sur le sec a largement compensé mon handicap en termes de puissance, qui me faisait pointer à trois secondes de la pole réalisée par Fred Bottoglieri sur sa 1098R dans des conditions similaires. Mais la course étant ce qu'elle est («victoire de renard», dixit Telcou) et la Roadson possédant des qualités assurément exceptionnelles, la victoire finale était tout sauf usurpée et ma joie n'avait d'égale que celle des géniaux concepteurs de cette fabuleuse moto de moins de 100 kilos à sec qu'est la Superleggera. □



Crédit photo : D. Reygondeau

REJOIGNEZ UN ASSUREUR QUI VIT LES MÊMES PASSIONS QUE VOUS

Depuis toujours, FMA propose une approche différente de l'assurance.

En plus de présenter des garanties adaptées aux besoins de chacun, **FMA choisit de s'investir pour la sécurité de ses assurés en les invitant à suivre ses journées de stage de pilotage sur piste, organisées chaque année.**

C'est aussi la passion du deux roues qui mène FMA à reconduire son Team dans le Championnat du Monde d'Endurance 2011.

FMA a fait partager cette aventure à 20 assurés qui ont eu le privilège de suivre le Team FMA Assurances lors du dernier Bol d'Or.

**Et si vous preniez leur place en 2011...
Faites un devis et rejoignez-nous !**

www.fma-net.com

N°Azur 0 810 125 250

PRIX APPEL LOCAL



Merci à nos partenaires :

HONDA DUNLOP EXON MOTUL SHARK



FMA - SA au capital de 300 000 €. Société de courtage en assurances - RCS Versailles B409 206 836 - Adhérent à l'ORIAS sous le n°07 000 802 (site : www.orias.fr) - Responsabilité civile professionnelle et garantie financière conformes aux articles L512-6 et L512-7 du code des Assurances. Activité placée sous le contrôle de l'Autorité de Contrôle Prudential (61 rue Talibout 75009 PARIS). Conformément à la loi sur l'intermédiation en assurance, la liste de nos compagnies partenaires est disponible sur simple demande.