

# VICTOIRES SERTIFIÉES

Prendre le guidon d'une Suzuki officielle d'Endurance est toujours un grand moment d'émotion. En piloter deux est un bonheur, surtout quand on passe d'une 750 vice-championne du monde de vingt ans d'âge à la GSX-R 1000 de 2014, championne en titre. Cap sur la Suzuki Académie au Vigeant pour vivre cela...

Deux machines officielles préparées par le fameux Sert (Suzuki Endurance racing team) de Dominique Méliand. Deux merveilles de facilité et d'efficacité à vingt ans d'écart.

**L**e Sert de Dominique Méliand, c'est un peu l'Allemagne du football. A la fin, ils sont numéro 1, en général... (numéro bouclé avant la demi-finale face au Brésil). Il y a certes (avec un c...) des victoires qui leur échappent à cause de diverses péripéties (blessures, imprévus). Oui, mais le titre, le bouquet final, c'est pour le Suzuki Endurance Racing Team. Ce fut le cas ces quatre dernières années, et huit titres lors de la dernière décennie sont revenus dans l'escarcelle de ce diable de Dominique Méliand, de ses pilotes et de son équipe. De quoi se poser des questions sur la Suzuki frappée du

numéro 1, quasiment indissociables l'un et l'autre. A fortiori quand, comme votre serveur, on connaît parfaitement la GSX-R dans sa version Stocksport pour avoir bouclé à son guidon les derniers Bol d'or et 24 Heures du Mans. Quel est le secret du Sert pour contrer, avec une base, certes améliorée, mais remontant à 2009, les missiles surpuissants et bardés d'électronique que sont les Kawasaki, Honda et BMW ? Car Vincent Philippe, Anthony Delhalle et Erwan Nigon, le trio officiel cette année, n'a toujours pas de boîtier permettant plusieurs niveaux d'antipatinage et autres facilités électroniques dont bénéficient leurs concurrents. Ce qui pose (lire l'interview de Dominique

Méliand) non pas des problèmes au chrono, mais plutôt des soucis au niveau de la sécurité des pilotes. C'est ainsi que l'an passé, Anthony Delhalle était sur le flanc, alors qu'en 2014, c'est Vincent Philippe qui a dégusté en chutant violemment dans des conditions piégeuses au Bol d'or, causant d'ailleurs l'abandon de la Suzuki alors qu'elle menait avec plusieurs tours d'avance. L'infatigable Vincent, artisan fidèle des huit titres en question, était d'ailleurs présent sur le circuit du Vigeant où nous avons donné rendez-vous à Dominique Méliand et à son team, à l'occasion de la Suzuki Académie. A la veille de se faire réopérer de son bras déformé par les plaques tordues suite à des essais



# MATCH SUZUKI GSX-R SERT 1995-2014

infructueux pour reprendre ses marques, le champion a néanmoins assuré consciencieusement son rôle d'instructeur (en plus d'Anthony Delhalle et Damien Saulnier de Suzuki, mais aussi William Costes et Jeff Cortinovis de BMC, excusez du peu) auprès d'apprentis pistards venus bénéficier de cours de pilotage bon marché grâce à leur statut de propriétaire d'une Suzuki. Parmi eux, un homme qui nous a fourni le prétexte idéal pour prendre le guidon de la Suzuki officielle, que l'on sait présente lors de ces stages à la gloire du Sert.

## Une GSX-R, pas un portemanteau !

Un homme qui depuis plusieurs années exposait comme un trésor dans son salon une authentique GSX-R 750 officielle de 1995 et qui, lassé par l'indélicatesse de certains de ses amis se servant de la selle comme d'un

portemanteau, s'est décidé à la remettre en état de marche. Il s'est logiquement adressé au Sert, profitant de la théorique trêve hivernale pour demander à Dominique, Pascal, "P'tit Paulo" et "Grand Paulo" de faire craquer à nouveau sa machine. Pas vraiment une sinécure, même pour ces hommes qui se souviennent parfaitement avoir œuvré sur cette machine, en raison de la vétusté de certaines pièces (carburateurs, durits, freins) et de la fragilité potentielle d'autres (jantes en magnésium, notamment), qui posaient un potentiel problème de sécurité. Informé en toute transparence du risque que la machine me pète entre les jambes, je décidai en mon âme et conscience que le jeu en valait la chandelle, que risquer ma peau sur cette moto frappée d'un numéro 2 (comme son classement fin 1994) valait bien les quelques tours que je pourrais m'offrir sur la

numéro 1 ! N'importe quel pilote sensé aurait accepté (si, si, c'est évident !).

En guise de cerise sur le gâteau, nous avons convié l'un des pilotes de cette machine vice-championne du monde en 1994 et 4<sup>e</sup> en 1995 : Philippe Monneret himself, qui faisait équipe avec Bruno Bonhuil et Juan-Eric Gomez en 1994. « Cette année-là, on avait deux motos officielles : celle que pilotaient Hervé Moineau, Christian Lavieille et Jehan d'Orgeix, et celle du Club Med », plaisante Pascal. Monneret ne dément pas : « Mon plus gros souvenir de cette moto, c'était Bruno Bonhuil ! On formait une équipe de potes incroyable, on se marrait... » Méliand en garde de gros souvenirs aussi. « Difficile à gérer », plaisante-t-il. « Pas du tout » s'esclaffe Monneret, qui se souvient avoir fini troisième au Mans, deuxième à Spa et quatrième au Bol avec cette

## INTERVIEW

### DOMINIQUE MÉLIAND patron du Sert



#### Quelle est la différence entre cette machine de 1994-1995 et cette autre de 2014, qui ont toutes les deux été préparées par le Sert ?

Je vais faire une réponse de Normand. Il y a beaucoup et peu de choses différentes dans le travail autour de ces deux motos. D'abord, ce sont deux machines très différentes parce que le règlement était différent. Sur la 750, on travaillait sur tout le moteur, sur tout le châssis, avec beaucoup plus de liberté que sur celle-ci, où on se doit d'utiliser un cadre issu de la série que l'on ne modifie pas et un bas moteur lui aussi de série, à savoir le vilebrequin, les bielles, les pistons. L'approche est donc différente, mais dans la finalité, le boulot reste pratiquement identique, puisque sur la 1000, la face cachée de la moto, c'est beaucoup de mécano-soudure, de pièces usinées, même si on ne les voit pas, alors que sur la 750 cela saute davantage à l'œil. Le boulot est énorme et le temps passé sur chaque moto est comparable, à vingt ans d'écart.

#### Quel élément a le plus évolué ?

Avant, les motos réagissaient différemment selon les réglages, les conditions extérieures ou divers critères, aujourd'hui elles sont beaucoup plus constantes. Il y a vingt ans, tu pouvais avoir un avion de chasse un jour si tu avais trouvé les bonnes solutions et une moto très difficile la course d'après. En châssis, tu pouvais faire pas mal de choses. Ces motos n'ont plus rien à voir.

#### C'est-à-dire ?

On peut dire qu'on est passé d'un châssis dans lequel tu mets un moteur à un châssis auquel tu suspends un moteur. C'est une évolution visuelle, mais ce châssis poutre n'est pas l'unique raison qui fait que la moto actuelle va mieux. Il y a eu plusieurs choses dans l'évolution des motos qui se sont succédées, on obtient maintenant ce qu'est une moto moderne avec une tenue de route qui est différente de celle qu'on avait avant, parce qu'il y a l'évolution parallèle avec les pneus aussi, par rapport au châssis. L'autre pièce maîtresse de cette évolution est aussi le moteur. Le moteur d'il y a vingt ans marchait bien, mais il avait des points faibles au niveau du fonctionnement, de la souplesse, de la reprise... On est passé d'un moteur qu'on pourrait qualifier de têtue à des moteurs souples, efficaces, et qui se plient au bon vouloir du pilote. Ce n'est donc pas une

évolution, mais une refonte des motos qui font les motos d'aujourd'hui par rapport à celles d'hier.

#### Quelles modifications apportez-vous ?

Les moteurs étaient poussés au niveau des pièces, même s'ils étaient moins sophistiqués. Au niveau des pièces, on modifie absolument tout ou presque. Cela va du dashboard que l'on fait nous-mêmes au logement pour la batterie. Tout l'accastillage de la moto. On a autant de pièces à fabriquer, sinon plus aujourd'hui, alors qu'avant l'usine nous en faisait.

#### Parlons un peu d'électronique...

Chez les copains ?

#### Ben non, chez vous... Ce sera quand ?

C'est la grande discussion. Je considère que l'électronique ne fait pas gagner des courses, mais ça peut éviter d'en faire perdre une. Un pilote est capable de suivre la concurrence sans électronique, on l'a déjà testé. Mais ça demande une vigilance pendant 24 heures que l'électronique permet d'alléger un peu de temps en temps, de sorte que, quand tu oublies, elle peut recentrer les débats.

#### Mais elle existe, cette électronique. Ce n'est qu'une question de coûts ?

Non, il n'y a rien qui existe, il faut la développer, car il n'y a rien que tu peux acheter, monter, rouler avec et hop, ça marche instantanément. Tu dois adapter l'électronique à chaque condition, à chaque façon de faire. Il faut une électronique appropriée.

#### Le gros point fort de la GSX-R ?

Il n'y a pas un point fort. Il y a une moto qui, avec son moteur et son châssis, est une moto fiable, que l'on peut adapter facilement à des suspensions, des pneus, capable de donner de bons résultats, mais il faut travailler à chaque fois dessus. Notre moto est certes un peu lourde, mais elle peut être dans le coup, comme on l'a vu. C'est sûr qu'on aimerait une nouvelle moto, mais on n'aura jamais une machine compétitive d'un seul coup. Il faut toujours travailler dessus. On grappille des petites choses, souvent dans le confort de pilotage, ce qui fait qu'au bout de deux, trois, quatre heures, le pilote peut garder de la constance. Chaque année, on change une foule de petits détails.

**« En vingt ans, on est passé d'un moteur qu'on pourrait qualifier de têtue à des moteurs souples »**



Philippe Monneret a retrouvé le guidon de la Suzuki officielle avec laquelle il a terminé vice-champion du monde d'Endurance en 1994. Son impression : « Je ne me souviens pas à quel point nos machines étaient basses du cul comparées aux motos modernes. »



Pas question d'échanger les motos. Anthony Delhalle a beaucoup apprécié la docilité de la version de 1995, mais il n'a pas pour autant accepté le deal de Philippe Monneret, pilote officiel Suzuki vingt ans avant.



« En voilà, une différence majeure entre les deux générations ! », s'exclame Pascal, qui bosse sur les châssis au Sert. Le bas de carénage est aujourd'hui fermé.

## Suzuki Académie : avec les pilotes du Sert



> Lancée en 2013, la Suzuki Académie avait pour objectif initial de « lancer une formule de promotion du Sert tout en permettant à des clients Suzuki de venir sur piste », comme l'explique Dominique Li-Pat-Yuen, responsable marketing-communication chez Suzuki France (photo ci-contre à droite), qui en est à l'initiative. « Pour cette deuxième année, on a ajouté une troisième date à Lédénon fin mars, en plus du Vigeant et de Carole. » Le concept tourne autour du Sert de Dominique Méliand, qui fait venir un ou plusieurs de ses pilotes pour donner des conseils de pilotage, fait des démos de ravitaillement et changement de

roues avec son équipe technique. Aucun niveau de pilotage n'est requis, plusieurs groupes de niveau étant constitués par l'école de pilotage BMC et pouvant d'ailleurs évoluer au fil des deux jours. Une seule condition : posséder une Suzuki. Autres prestations proposées : des baptêmes en duo sur une moto biplace conduite par un pilote pro ainsi que des essais de motos de la gamme prêtées par Suzuki. Le rendez-vous du Vigeant était complet avec 56 participants. Prochain et dernier rendez-vous de la Suzuki Académie, les 17 et 18 juillet prochains, sur le circuit Carole.



# MATCH SUZUKI GSX-R SERT 1995-2014



Vingt ans d'écart et au minimum 30 chevaux d'écart entre ces deux bêtes de course. Pour la version 2014, Dominique Méliand précise : « En sortie de boîte, on oscille entre 195 et 197 ch sur une course de 24 heures. On monte à 205 sur une course de 8 heures, et on arrive à plus de 210 pour Suzuka. » La livrée 94-95 (même base), ici doté du carénage «one-eye» de Suzuka, délivre 165 ch.



GSXR SERT  
SUZUKI **19**  
**95**



① Le montage complexe au bas de la fourche permettait de faire tomber la roue avant, afin de permettre. ② Entre le réservoir et les réglages de fourche aux allures de temple bouddhiste, se



trouve un «débulleur», radiateur additionnel qui a intrigué les ingénieurs Suzuki au Japon. ③ L'accès aux carburateurs via cette fenêtre coupante en carbone est réservée aux pros...



④ Enit iril ea ad eros acillis nisis adipissisl dolor susci eu feum Ut volessi scillit la adUd do dui bla feugiam, quat. U la feupit ea. ⑤ Même t ⑥ Enit iril ea ad eros acillis nisis adipissisl dolor susci



eu feum ametue tallbh elenim quipis nim



GSXR SERT  
**20**  
**14** SUZUKI

# MATCH SUZUKI GSX-R SERT 1995-2014

machine en 94. « Mais ils nous ont arrêté pour changer soi-disant un alternateur, mais en fait, c'était pour faire passer Moineau et Lavieille devant... » Clin d'œil au chef, qui ne dément pas, tout en nuancant : « On ne privilégiait personne, mais si l'une était devant au championnat, on faisait en sorte de privilégier le classement. Mais on ne pouvait pas filer de consignes à ces types. Impossible... »

## Débulleur et boîte à air "chousse-pied"

Alors que sur l'ancienne moto officielle chauffent sous les couvertures d'anachroniques slicks Michelin raides de neuf (mais rabotés pour le passage de la chaîne), Pascal fait craquer la 750 en nous faisant le tour du propriétaire, s'arrêtant sur quelques détails comme la technique qui permettait de faire descendre la roue lors des ravitaillements ou le "débulleur", un radiateur additionnel qu'on peut admirer entre le réservoir et le té de fourche (« On avait pris l'idée en voiture chez Courage »), évoque la « boîte à air chousse-pied » (« on était impatient d'avoir le cadre périmétrique car on s'arrachait les cheveux pour sortir la rampe de carbus »), nous parle du fameux « carénage Suzuka avec un seul phare », de la fourche Showa avec ses superpositions d'éléments de réglages permettant d'intervenir sur le tarage de suspension et décrite comme une « usine à gaz. » Ça tombe bien, du gaz, j'ai bien envie d'en mettre, y compris sur l'ancêtre... Sous le regard à la fois impatient et anxieux de Jean-Georges, je me cale dans la selle comme un Playmobil, avant de m'élaner à grand peine dans la voie des stands : l'embrayage accroche un peu et je manque de caler. La position de conduite est inhabituellement basculée sur l'arrière pour qui pratique les motos sportives actuelles. C'est d'ailleurs le changement majeur relevé par l'ancien pilote Monneret lorsqu'il la testera un peu plus tard. En attendant, c'est moi qui suis au guidon, peu rassuré à l'idée d'ouvrir les gaz en grand. Il faudra pourtant, parce qu'à 6 000 tours comme l'indique le cadran brinquebalant dans son contour de mousse, le moteur ne délivre qu'un son rauque et enrôlé, et peu de puissance. Je me décide à ouvrir, m'amusant à me blottir tout entier derrière la grosse bulle (on peut toujours essayer avec les machines modernes...). La poussée arrive enfin vers 8 000 tr/mn, la boîte est incroyablement onctueuse (avec rapports de bas en haut, donc normaux), la mise sur l'angle est très naturelle malgré la largeur du carénage à l'entrejambe. Je me régale comme lorsque j'avais roulé avec la RC 30. Flash-back immédiat ! Je retrouve cette facilité, cette sensation de piloter au ras du sol qui m'avait tant plu sur la Honda. Mais celle-ci est une ex-officielle, refaite aux petits oignons. Un véritable panard ! Encore une fois, je me fais surprendre par une vieille... Y a pas à dire, l'expérience...

## Le coup du manque de photos...

De retour au paddock, je fais part de mon agréable surprise et je fais un clin d'œil à Jacky, notre photographe avec qui nous avons convenu qu'il manquerait toujours des photos d'action pour que je fasse un max de tours avec la numéro 1. On fera pareil avec la numéro 2 ! Je ne traîne pas (des fois que le chef Méliand change d'avis...) pour grimper sur la Suzuki championne du monde en titre. La moto que tout pilote d'Endurance rêve de piloter ! LA numéro 1. Tout doux dans les stands, tout doux. S'agit pas de les effrayer. Je lâcherai tout quand ils ne me verront plus... Un petit tour de reconnaissance suffit à me confirmer que je vais passer un sacré bon



moment. Confirmation dès mon premier tour lancé : le moteur est incroyablement plein, la machine est super naturelle, supernaturelle ! La facilité avec laquelle on la balance me rappelle vaguement ma machine Stock, mais je jurerais qu'elle est plus fine... Une impression procurée par la précision extrême offerte par un châssis tellement homogène que je n'imagine même pas pouvoir le tordre, même en m'y employant deux jours

Démonstration de ravitaillement par l'équipe du Sert devant les élèves médusés de la Suzuki Académie. Le changement de roues ne prend qu'une poignée de secondes.



## INTERVIEW ANTHONY DELHALLE

### Une journée comme ça, c'est une contrainte ?

Absolument pas, pour moi c'est un réel plaisir, j'adore ça. Suzuki France a mis en place cette Académie pour rapprocher les pilotes des clients de la marque et j'y trouve vraiment mon compte. J'aime ce contact.

### Même si parfois, ça peut mal tourner, car tu t'es blessé lors d'un stage, non ?

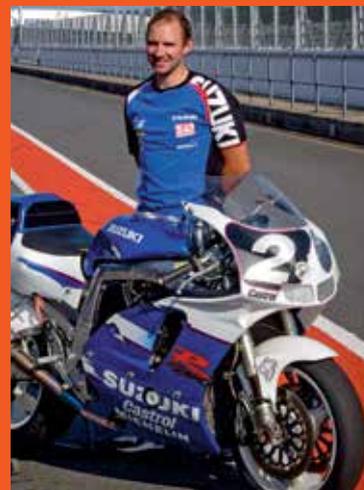
C'est vrai, je me suis blessé à Lédénon en début d'année, avant le Bol d'or et ça a été un problème, parce qu'il y a un risque pour des pilotes qui ont l'habitude de rouler avec des machines de courses de passer sur des machines de série. Ça tombait mal parce que je sortais déjà d'une grosse blessure et j'ai beaucoup travaillé pour revenir. Mais j'ai serré les dents et j'ai pu faire le Bol et on a revu notre façon de nous impliquer sur les stages.

Je me suis découvert une vraie passion pour l'Endurance, vraiment différente de la vitesse où on met un pilote en avant. Et pourtant j'aurais aimé faire plus de courses en Moto2, surtout un championnat complet. Mais l'Endurance n'a pas à rougir de son niveau, on le voit d'ailleurs quand des pilotes font des piges en vitesse, ni du spectacle offert. Et puis l'Endurance, c'est le travail d'une équipe. Je me suis révélé dans cette discipline, j'ai réussi à m'y épanouir et si j'aimerais faire un championnat en parallèle, c'est tout simplement parce qu'on ne roule pas assez en Endurance. Je suis le contraire des pilotes qui veulent faire de la vitesse et qui font de l'Endurance pour vivre. Je vis vraiment pour l'Endurance, mais c'est normal, je viens du Mans.

### Sur tes six titres, y en a-t-il un qui t'a marqué ?

Oui, l'année 2012 ? Parce que j'ai vraiment œuvré dur pour ce titre, cela reste une saison quasi parfaite. Est-ce dur pour les pilotes que Suzuki tarde à sortir une nouvelle GSX-R ?

Chez Suzuki on est patient. Les pilotes doivent aussi être patients, même si au début c'est un peu difficile à comprendre. Si on ne l'accepte pas, on ne roule pas. Ceci dit, pour moi c'est une nouvelle moto chaque année tant il y a de boulot dessus, même si le modèle n'a pas changé. Chaque année on la rend plus performante. On fait du développement de pneus, de pièces, on bosse beaucoup.



« La moto est nouvelle chaque année »

# MATCH SUZUKI GSX-R SERT 1995-2014

durant. La puissance est telle que la roue avant touche à peine le sol durant toute la ligne droite. La fourche paraît flotter un peu mais la moto est bien rivée au sol lorsque je saisis les freins, forcément trop tôt et pas assez fort, mais suffisamment pour me rendre compte qu'il y a une belle marge au freinage. Evidemment. Je relance. Encore ce moteur incroyablement rempli à bas et mi-régimes. Sans doute la plus grosse différence avec ma machine stock, ce moteur plein comme un œuf. Je passe les rapports en me disant que le shifter n'est pas si incroyable que cela... Je vais encore me faire chambrer, comme quand j'avais fait la même remarque lors de mon essai de la GMT. A ce propos, la R1 n° 94 et la GSX-R n° 1

n'ont vraiment rien à voir en terme de comportement, sans doute parce que l'électronique est incroyablement présente sur la Yam, alors que la Suzuki, dépourvue de tout dispositif électronique, mise sur la facilité et la maniabilité. Je rentre encore tout émoussillé. Je retire mon casque, subjugué. Je n'en montre rien. Je regarde Jacky : « C'est bon, tu as ce qu'il faut en photo ? » – Non David, je n'ai que le côté droit, pas facile ce circuit pour bosser... » Je fais mine d'être désolé, regarde Dominique Méliand : « Il va falloir que j'en refasse, ça roule ? » Méliand hausse les épaules. « D'accord, mais n'oublie pas qu'elle part demain pour Suzuka... » Mission accomplie. Et puis après, j'aurais l'autre ! ●

**UN GRAND MERCI...**  
... à Suzuki France qui nous a accueillis dans le cadre de leurs journées Suzuki Académie au Vigeant, à Jean-Georges Abraham pour le prêt de sa splendide GSX-R 750 qui ne servira plus de portemanteau, à Dominique Méliand, p'tit Paulo, Grand Paulo et toute l'équipe du Sert pour la prépa de la 750 et le prêt de la moto de course à la veille de sa mise en caisse pour les 8 Heures de Suzuka ; à Michelin pour les slicks dont les flancs ont dû être retaillés ; à Damien Saulnier, William Costes, Jean-François Cortinovis et à l'équipe de BMC pour leur accueil, leurs conseils avisés et leur aide logistique.



« J'ai un carbu de rechange, paraît qu'au Sert ils peuvent me le changer en deux minutes ! » défie Jean-Georges, propriétaire de la GSX-R 1995.

Le grand manitou du Sert Dominique Méliand, qui a ramené 13 titres mondiaux en Endurance à Suzuki, dont 8 ces 10 dernières années.



## INTERVIEW CROISÉE VINCENT PHILIPPE-SÉBASTIEN LACROIX

### COMBINÉ GAGNANT

L'un est champion du monde moto et pratique assidûment le ski, l'autre est champion du monde de combiné nordique et roule sur piste dès qu'il peut avec sa GSX-R 750. Les deux Francs-Comtois se sont retrouvés au Vigeant pour la Suzuki Académie.

#### Moto Journal : Quand vous êtes-vous rencontrés ?

**Sébastien Lacroix :** Je connais bien Jean-Georges (le propriétaire de la GSX-R 750 de 1994, ndr) et j'étais venu avec lui au Bol d'or. Je connaissais Vincent Philippe, mais lui ne me connaissait pas, donc il m'a présenté.

**Vincent Philippe :** C'est vrai qu'on s'est vus à cette occasion et parallèlement, je me suis mis à pratiquer le ski dans le cadre de ma préparation et pour le plaisir. J'ai fait quelques compétitions comme la Transju (la Transjurassienne, course d'endurance de 76 km en ski de fond ndr), où j'ai revu Seb... au ravitaillement !

**SL :** En fait, je devais ravitailler deux amis qui participaient à cette course et tout d'un coup, j'ai entendu crier mon nom et j'ai vu un skieur se diriger vers moi, c'était Vincent. Cette fois c'est lui qui m'a reconnu. Il a vidé ma gourde d'un trait !

**VP :** Ça montait, j'avais le temps de le voir. Et j'avais cruellement besoin d'eau, car celle que

j'avais dans mon Camelbak avait gelé, j'en ai profité. Ces courses de ski, c'est quand même dur, peut-être même le sport le plus dur que j'ai pratiqué, de par les conditions. Il fait -20, t'as froid aux pieds, aux mains, c'est l'enfer...

**MJ à SL :** Depuis quand roules-tu sur circuit ? Ça fait sept ans, et c'est mon deuxième stage avec Vincent.

#### MJ à VP : Comment juges-tu ton élève ?

**VP :** Ah, c'est propre, c'est un vrai sportif de haut niveau. Il écoute, il est appliqué sur la piste. Il n'a pas trop le droit à l'erreur à cause de son activité, mais il n'est pas impressionné par la vitesse. C'est plaisant à voir.

#### MJ à SL : Envisages-tu de faire de la compétition moto ?

**SL :** La moto, c'est avant tout un loisir pour moi, mais je connais bien Sylvain Guillaume, qui a été médaillé olympique en combiné en 1992, et son rêve est de faire le Bol, et c'est

vrai que l'idée est là... mais pas avant ma fin de carrière, donc dans un peu plus d'un an... Vincent connaît bien Sylvain aussi.

#### MJ à VP : Et il roule comment, Sylvain ?

**VP :** Un peu plus vite, mais moins sûr... c'est un gars qui perd l'avant (rires)...

**SL :** J'aime venir sur les courses et observer ce sport. En particulier l'Endurance. Ce n'est pas le même type d'effort que celui qu'on produit en ski, mais quand on pratique un peu le circuit, on s'aperçoit de l'investissement physique énorme qu'il faut pour rouler 24 heures. Moi, au bout de 20 minutes, j'ai les bras cramés, or on peut dire que la préparation physique, je l'ai, donc j'imagine ce que c'est sur une heure, voire deux quand ils doublent les relais... et sur 24 heures ! La performance physique est impressionnante, surtout à l'allure où ils roulent. J'ai fait un baptême ici même l'an dernier en duo, et je ne m'attendais pas à ce que ce soit aussi violent. Et on était dans leurs chronos sur le mouillé seulement...

**VP :** Ce qui m'impressionne, c'est votre tremplin. Je suis allé en haut. Il faut avoir une sacrée confiance pour s'élaner dans le vide. Et puis le ski est une pratique très compliquée, où le matériel est déterminant, un peu comme en moto.

