

Sur le circuit F1, les pilotes du mondial Supersport s'entraînent aux côtés de motos bridées avec clignos et rétros. Sur le circuit périphérique, les Porsche et les CBR se tirent la bourre entre les rails. C'est au Nürburgring et nulle part ailleurs.

PAR DAVID DUMAIN, PHOTOS JOCHEN VAN CAUWENBERGE (FROZENSPEED), DD ET JGA

ENTRE LES RAILS LE RING



GAZ À TOUS LES VIRAGES

Les 181 virages de la Nordschleife finissent par donner le tournis. Un manège enchanté où les motards n'ont pas droit à l'erreur à cause des rails tout proches... mais aussi à cause des voitures qu'ils côtoient.

Essayez autour de vous, personne ne sait le prononcer du premier coup. Mais une fois que votre motard d'interlocuteur a compris de quoi il s'agit, il a quelque chose à en dire. Un pote qui y est allé, une vidéo sur YouTube, une anecdote de GP, etc. Le Nürburgring (Nürburg, du nom d'un bourg, et *ring* pour anneau) évoque une foule

de souvenirs aux nostalgiques de la belle époque où les courses se déroulaient en milieu hostile, voire carrément dangereux. Jugez plutôt : 20,8 km de vibreurs entourés de rails doublés sur un terrain vallonné du massif de l'Eifel allemand. Les germanophiles préciseront qu'il s'agit plus exactement de la Nordschleife,

à distinguer du circuit F1, qui mesure, lui, 5,1 km et accueille en ce début du mois de septembre la onzième manche du mondial Superbike.

Avec clignos et rétros

Après quatre ans de tractations avec la direction du circuit, Franck Slabbynck, boss d'Eybis, avait enfin obtenu une date

ROULAGE CULTE UNE JOURNÉE AU NÜRBURGRING

DE LA PEUR



pour y organiser une journée de roulage. N'étant pas soumis à des restrictions pour leurs entraînements (contrairement à leurs homologues de Superbike), les pilotes de la catégorie Supersport étaient légion en ce milieu du mois d'août pour prendre leurs repères. Inscrits en catégorie "pro", ils allaient avoir la surprise de côtoyer un drôle de type, avec

une combinaison rouge *Moto Journal*, juché sur une Triumph 675 Daytona blanche, avec clignos et plaque, bridée en prime : ma pomme ! Franck avait hélas considéré qu'un participant aux 24 Heures du Mans pouvait bien aller au casse-pipe. Pas fier, j'avais replié les rétros, comme pour ne pas gêner les Sofuoglu, Pitt, Laverty et consorts... Premier défi :

apprendre rapidos un circuit que l'on m'avait décrit comme anxiogène sans me prendre un cadot du Supersport dans la plaque dorsale.

Sorry, Crutchlow !

Mes amis en B-King (débridée !), CBR 929 année 2000 (*full*, évidemment, depuis le temps...) et GSX-R 750 (bridée) avaient eux ➤

ROULAGE CULTE UNE JOURNÉE AU NÜRBURGRING

RECORDS DU RAIL

Le tracé de 22,8 km sur lequel se couraient les Grands Prix a été raccourci de 2 km en 1983. Le record officiel (car dans le cadre d'une course) en moto y est détenu par le vétéran Helmut Dähne, avec un chrono de 7'49"72 établi en 1993 au guidon d'une RC 30. Sur le 22,8, Marco Lucchinelli avait réalisé l'ultime pole en 1980 en 8'22"23. Sur quatre roues, Niki Lauda est le seul à être passé sous les 7 minutes sur le 22,8 en 1975 avec sa Ferrari de F1 avant d'y subir l'accident qui mit fin à sa carrière. Le record du 20,8 est détenu par l'Allemand Stefan Bellof : 6'11"13 en 1983 au volant d'une Porsche 956.



Dix minutes à bloc en surveillant les Porsche dans les rétro



- 1 Le circuit F1, sécurisé lui par d'immenses bacs à graviers, peut accueillir jusqu'à 76 motos par session. On peut facilement rejoindre le circuit routier, distant de 2 km.
- 2 Autre peur : celle de rouler avec une moto bridée dans la même session que le champion du monde Supersport en titre, Andrew Pitt, et le leader actuel, Cal Crutchlow.
- 3 La cohabitation entre autos et motos peut causer quelques problèmes quand il s'agit de s'imposer au point de corde. Les porschistes règnent ici en maîtres.

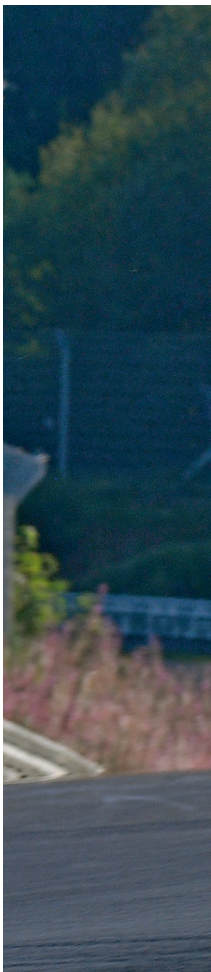
la chance d'avoir conservé leur place dans l'une des catégories "Expert". J'allais pouvoir les observer tourner autour des quelque 65 types autorisés par session, tout en me rongant les ongles. Ça n'a pas traîné, j'arrive à la bourre pour la deuxième session, les dingues sont déjà lancés. Je serre les fesses en entrant sur le circuit en bout de ligne droite... et je sens le souffle d'une R6 bleue qui va se planter direct dans le bac à graviers. Je lève un bras d'excuses à l'attention de l'équilibriste qui n'est même pas tombé et qui se nomme... Cal

Crutchlow, leader du championnat du monde Supersport. Oups ! Quand j'irai lui présenter mes regrets une heure plus tard, lui me dira en gentleman qu'il faisait des tests de freinage et que sa télémétrie lui indiquait qu'il avait freiné bien trop tard. Ouf, je vais pouvoir l'écrire...

Cohabitation auto-moto

Après six sessions de folie sur un tracé bien trop rapide pour ma machine bridée et un chrono de 2'15" qui ne correspond à rien, j'allais pouvoir passer aux choses sérieuses.

M'attaquer aux 7'49" établies par un certain Helmut Dähne au guidon d'une RC 30, record officiel (car dans le cadre d'une compétition) sur le mythique tracé de la Nordschleife. Car il y a Nürburgring et Nürburgring ! A MJ, on se souvient que Fast Sebil' l'avait fait à moto. D'autres essayeurs de la redac (je tairai les noms par respect pour leur famille) l'ont vécu dans un baquet automobile. Il faut dire que, même à l'entrée du "grand Nürburgring", distant de 2 km de l'entrée du circuit F1, les locaux observent les motards avec un brin



d'admiration, voire d'incompréhension. Car ici règnent en maîtres les porschistes. Au royaume du six-à-plat, qui se trouve à 500 bornes de Paris, les 911 se suivent et se ressemblent dans la longue file d'attente qui mène à ce paradis. Prix de celui-ci : un euro du kilomètre, soit 22 unités. Entre deux ailerons se glissent quelques motards et ces deux familles des sports mécaniques devront se côtoyer dans quelques minutes sur la même piste ! Gloups !

Le manège enchanté

Sagement, notre quatuor laisse partir le gros des excités, alors que d'autres voitures improbables se présentent aux barrières d'accès. Une vieille Golf part dans un bruit d'enfer, alors qu'un pick-up avec coffre à skis se fait refouler. Quand même, y a des limites. Pourtant, dès mes premiers hectomètres de piste, c'est bel et bien un couple (!) en Bandit qui me fait l'extérieur et qui plonge à fond dans une grande descente entre les rails de sécurité. Cela aura le mérite de me sortir de ma torpeur et je décide alors de lâcher mes potes pour "me la donner grave". La Daytona est un jouet idéal pour cela, et, quand on garde de la marge (obligé !), le bridage n'est plus vraiment un problème. Ce qui en est un, c'est de gérer les dépassements avec les caisses. Je ne ferai que doubler dans cette première session, d'où la sensation d'euphorie que je commence à ressentir à mi-parcours, avec pour seule angoisse mon voyant d'essence qui s'est allumé. ➤

tr os



INTERVIEW

FRANCK SLABBYNCK, BOSS D'EYBIS, QUI A ORGANISÉ LA JOURNÉE DE ROULAGE SUR LE CIRCUIT F1 DU NÜRBURGRING.

Le Nürburgring est-il un circuit facile à avoir ?

Franchement non, cela fait quatre ans que je leur demande et ils m'ont libéré une journée pour le petit circuit IDM. Puis, ils m'ont finalement lâché le circuit F1. L'an prochain, je ne désespère pas d'obtenir deux journées.

Combien as-tu de participants ?

Il y a 5 groupes de 65 pilotes, sachant que le circuit est homologué pour 76 personnes. Chacun roule six fois vingt minutes dans la journée, pas plus, car c'est un tracé exigeant.

Tu fais essayer des Suzuki dans le cadre de cette journée ?

Oui, nous sommes à l'initiative des Suzuki European Days, qui se déroulent en même temps que cette journée au Nürburgring, mais c'est ouvert à toute marque. Nous mettons aussi à la disposition des participants sept GSX-R 600, 750 et 1000, et nous avons onze motos de route pour effectuer des balades guidées de 40 minutes dans la superbe région de l'Eifel, dont la B-King, la GSR, la V-Strom, l'Intruder.

DETENDU

QUOI QU'IL ARRIVE

PROTECTION JURIDIQUE FMA, RESTEZ ZEN



Sébastien Charpentier, Double Champion du monde Supersport

FMA protège votre permis de conduire.

Perdre des points peut arriver aux meilleurs conducteurs. Nous prenons en charge vos frais de stage de récupération de points (à hauteur de 240 €) et nous participons aux frais engagés pour repasser votre permis de conduire (jusqu'à 500 €).

En cas de litige concernant votre deux roues, FMA et son équipe de juristes vous accompagnent tout au long de la procédure juridique.



www.fma-net.com

N°Azur 0 810 125 250

COUT APPEL LOCAL

Avec FMA restez zen !

ROULAGE CULTE UNE JOURNÉE AU NÜRBURGRING

TOUT DROIT

Mieux vaut garder une marge quand on décide de se lancer à moto sur ce circuit routier, considéré comme l'un des plus dangereux au monde.



« Sorry de t'avoir gêné, Cal, je t'avais pas vu dans mes rétros !
- No worry, mais va plutôt t'amuser sur le circuit routier... »

Le bon plan de la rentrée : aller voir la course de SBK, puis rouler sur la Nordschleife

Je virevolte entre les rails, découvrant avec ravissement des courbes rapides, mais prévisibles, des chicanes bosselées, des lignes droites au revêtement impeccable, des graffitis sur le sol comme sur les routes du mont Ventoux... et même un mini-banking amusant nommé Carrousel, fort mal revêtu. J'oublie mon appréhension première due à l'absence de dégagement et je pilote dans un état second jusqu'à la ligne droite finale qui devrait logiquement m'apparaître comme un soulagement... Faut que j'y retourne ! Sébastien sur sa GSX-R reprend aussi sec un tour de manège, alors que François a son compte. Il ne fait pas trop de difficultés pour me prêter sa CBR, vu que je ne me sens pas de pousser la Daytona sur 20 bornes. Jean-Georges, lui, a failli se prendre une Porsche de plein fouet, il préfère en rester là, ravi quand même de l'expérience.

Retour sur terre

Toujours porté par une sorte d'euphorie, je tiens absolument à prendre un chrono pour cette seconde session. Mes amis étant de vrais amis, ils refusent gentiment. Sauf que la CBR 929 dispose d'une horloge

digitale. Faisant semblant d'attendre Sébastien, je surveille les minutes et je pars sur les chapeaux de roues dès que les cristaux indiquent 18 : 25. Je redescendrai

très vite de mon nuage. A la deuxième chicane du circuit, une selle de R1 est en travers de la piste. J'hésite à m'arrêter, mais il n'y a aucun dégagement et le motard est debout. Il paraît sauf. Derrière, les Porsche grondent. Je décide de prendre mes distances. Pas pour longtemps. Comme on me l'a conseillé, je surveille mes rétros. En trois virages, j'en ai deux aux fesses, je mets mon cligno à droite, l'une d'elles me passe en travers. Fichtre ! Je viens de me faire doubler par des caisses sur circuit dans mon tour chrono... Nouveau coup d'œil dans le rétro, cette fois les quatre phares m'indiquent non pas une Porsche mais une Béhème. C'est pas possible. La M3 me déboîte dans un bruit d'enfer. Diantre ! Je me console en me délectant de l'odeur des gaz brûlés, la même que celle des machines d'usine en Endurance. Je me reconcentre sur mon pilotage et je me venge en rasant une misérable Peugeot 307 perdue dans cet enfer vert. Puis je me fais une Volvo et quelques motards, histoire de me remonter le moral... Jusqu'à ce que je manque de tomber de ma CBR quand une 911 Turbo me frise les moustaches quelques virages avant l'arrivée. Parbleu ! Un tel affront mérite réparation. Je m'accroche, mais je m'aperçois assez vite que l'effronté connaît bien son environnement (et sa voiture). Un peu piteux, je déboule dans la ligne droite alors que l'horloge vient de passer sur 18 : 35. Un peu plus de dix minutes pour ce tour de la peur, moins enchanteur mais tout aussi irréel que le premier. Sébastien arrive, lui aussi s'est fait bousculer par les sportives sur quatre roues. Le gaillard, qui prépare les prochains Jeux olympiques en combiné nordique et qui se jette des plus hauts tremplins de saut à ski, n'est pourtant guère impressionnable. N'empêche, on a un drôle de sourire niais quand on rejoint les autres, soulagés de nous voir revenir. □

L'ENFER VERT

« Si un pilote vous dit qu'il n'a pas peur sur le Ring, il existe deux possibilités : soit il ment, soit il ne va pas assez vite pour comprendre ce qu'est le Ring. »

Dixit le triple champion du monde de Formule 1 Jackie Stewart, qui ne fut pas le seul à organiser un boycott de ce terrifiant tracé de 28,265 km (divisé en deux portions : la Nordschleife de 22,810 km et la Südschleife de 7,747 km), puisque *Moto Journal* du 2 mai 1974 titrait « Grève au Nürburgring » avec Agostini en couverture. Ce qui n'empêchera pas le champion italien d'y remporter la dernière de ses 122 victoires en GP, en 1976, au guidon d'une MV Agusta. Le terrible accident de Niki Lauda en Formule 1 viendra provisoirement à bout de l'obstination des organisateurs (le TT disparaît du championnat du monde la même année) des GP d'Allemagne auto et moto. Ce dernier quitte "l'Enfer vert" pour se dérouler à Hockenheim en 1977 (Ago y signera ses deux dernières victoires dans le cadre du championnat du monde 750, qui ne compte pas comme un GP). Mais il reviendra en 1978 et 1980 sur le tracé de la peur, puis à partir de 1984 sur un nouveau circuit de 4,5 km. Ouf.

