30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

Rallye-raid DAKAR

Avec Jordi Viladoms comme équipier, Marc Coma offre sa 13e victoire à KTM. Viladoms complète le succès autrichien en montant sur la deuxième marche du podium.

AMV
0680509300506/XVP/OTO/2

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

Marc Coma
puissance 4

Intouchable, Marc Coma a offert à KTM un 13e succès consécutif. Et face à des adversaires de plus en plus affûtés, c'est le duo Yamaha Pain-Despres qui s'en est le mieux sorti. Le premier mettant même ses bottes sur le podium, pour la première fois de sa carrière. Ce 36e Dakar fut donc celui de la montée en puissance de Pain, qui s'affirme de plus en plus comme l'espoir français de la discipline.

Par Jean-Aignan Museau.

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

Olivier Pain place la première Yamaha en 3e position et continue sa progression dans la hiérarchie du Dakar.

***« APRÈS TROIS ANS** sans victoire, c'est un immense soulagement que de retrouver le chemin de la plus haute marche du podium. »* Énorme sourire à l'appui, Marc Coma déborde de joie en passant la ligne d'arrivée de l'ultime spéciale du Dakar 2014. *« L'an dernier, à cette époque, j'étais incapable de conduire ma moto. Aujourd'hui, je gagne ! Il n'y a rien de plus beau »*, continue le Catalan qui ajoute un quatrième succès à son palmarès. Après s'être fait battre par Cyril Despres en 2012 puis être resté à la maison en 2013, suite à une chute au Rallye du Maroc dont la blessure à l'épaule qui s'en est suivie a été longue à se remettre, il avait soif de revanche. *« Gagner un Dakar, c'est difficile. J'ai craint la chute ou l'erreur de navigation jusqu'au bout. Ce n'est jamais simple d'être en tête du rallye. Et encore moins d'ouvrir la piste. Rester à 100 % concentré n'est vraiment pas une tâche facile »*, poursuit le pilote KTM. *« J'ai connu un début de rallye difficile, ça allait mieux dans la seconde partie. Mais comme toujours sur ce genre de course, le pire ennemi est soi-même et il faut toujours lutter pour ne pas aller à la faute. Gagner un Dakar demande une tactique de course très particulière, qui est de se concentrer sur chaque kilomètre et surtout, de ne jamais s'occuper des autres concurrents. Et ce, jusqu'à la fin. C'est seulement avec cette combinaison que tu peux espérer la victoire. »* Avec une KTM bien remaniée, et une équipe qu'il connaît depuis longtemps, Marc était en terrain connu et n'a pas rencontré la moindre difficulté, à l'exception d'un sélecteur qui a joué les filles de l'air dans la deuxième spéciale et qui lui a fait perdre huit minutes, le temps de fixer celui de rechange qu'il embarque sur sa machine. Et même le terrible vide après l'accident mortel de Kurt Caselli (qui devait être le porteur d'eau de Marc), moins de deux mois avant le départ, a été utilisé comme une force : *« Kurt m'a poussé, je suis sûr qu'il a toujours veillé sur moi »*, affirme Marc qui s'est retourné vers Jordi Viladoms pour faire le boulot. Le transfuge de GasGas, qui n'a pas réellement eu à mettre la main à la pâte, a quand même particulièrement tenu son rang en terminant juste derrière son chef de file, comme l'avait fait Ruben Faria avec Cyril Despres l'an dernier. *« De toute façon, son choix s'imposait. Nous avions déjà travaillé*

HONDA : LE FIASCO

Pas une moto sur le podium, Rodrigues cinquième à 2 h 11 de Coma, une deuxième place perdue la veille de l'arrivée... Le bilan de l'équipe officiel Honda est loin d'être à la hauteur de l'investissement consenti par le HRC. *« Barreda a remporté cinq spéciales et au final, Honda s'est imposé à six reprises, soit deux fois plus que n'importe lequel de ses concurrents »*, se félicite Martino Bianchi, le boss du team. Un tableau qu'il veut idyllique, mais qu'il accepte de relativiser quelque peu : *« Bien sûr que je ne suis pas totalement satisfait. Même si nous avons prouvé que nous avons une excellente machine, le team manque encore un peu d'expérience au regard de l'exigence de cette incroyable course. Mais je suis certain que nous serons dans le coup pour jouer la victoire sur le prochain Dakar. »* Ce qui, somme toute, et avec les moyens engagés, serait un minimum. Reste à savoir si le casting des pilotes est le bon : Barreda rapide mais par terre un jour sur deux, Goncalves et Pizzolito victimes d'une grossière erreur de navigation, Sunderland peu soigneux avec son matériel et enfin, Rodrigues jamais dans le coup semblent bien inconsistants face à Despres ou Coma...

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

▲ Jordi Viladoms a non seulement assuré sa mission de porteur d'eau mais a aussi démontré sa vitesse de pointe.

◀ Kuba Przygonski, sixième, fait une course solide, sans erreurs.

ÉTIENNE LAVIGNE : « UN DAKAR EXCEPTIONNEL »

Bien que marqué par le décès d'Éric Palante, Étienne Lavigne, le directeur du Dakar, s'est montré heureux du déroulement de l'édition 2014 : *« C'était un Dakar exceptionnel. Malgré les options difficiles, comme la multiplication des parcours dissociés, nous avons quasiment réussi à boucler l'intégralité des étapes. Les conditions météo extrêmes ont rendu le rallye exceptionnel et ceux qui sont allés au bout méritent leur nom sur la place des grands hommes. De par l'environnement extrêmement compliqué, de par les altitudes atteintes, ce fut un Dakar historique. L'émotion a été aussi au rendez-vous avec des moments très forts lors de l'étape marathon bolivienne. Nous allons continuer dans la découverte du continent, comme nous le faisons depuis notre arrivée en Amérique du Sud »*, s'enflammait le tôlier. Et si Lavigne se posait la question d'enchaîner deux étapes marathon lors de la première semaine du rallye, il ne remet en rien le principe. Et pour ce qui est de la découverte du continent, l'Équateur pourrait être une prochaine étape du rallye...

◀ Joan Barreda a fait n'importe quoi. Assuré de la 2e place, il a pulvérisé sa moto à deux jours de l'arrivée, perdant toute chance d'amener sa Honda sur le podium final.

ensemble, et il a fait du bon boulot », explique Marc. À 37 ans, au sommet de son art, le Catalan peut encore voir venir. Avec ou sans KTM, puisqu'il est en fin de contrat et que son profil peut parfaitement intéresser des constructeurs en mal de pilotes. Mais, quelle que soit la couleur de sa monture, il devra composer avec la jeune garde qui montre les crocs. Et Olivier Pain en fait partie. À 32 ans, il monte sur son premier podium du Dakar après que Joan Barreda, considérablement retardé par une chute l'avant-dernier jour de course, est sorti du trio de tête. Avec son coéquipier Cyril Despres, à moins de 4 minutes derrière lui au départ des 157 ultimes kilomètres, et qui aurait bien lavé l'affront d'une course difficile en récupérant la 3e marche du podium, Pain avait de quoi se faire du souci. *« Autant au moment de me lancer dans la dernière spéciale, j'étais certain que le podium ne pouvait pas m'échapper, que je ne pouvais pas laisser passer un tel cadeau, autant lorsque je me suis couché dans un virage et que la moto n'est pas repartie au premier coup de kick, j'ai douté. »* Même après le passage de ligne d'arrivée de la spéciale, même sur le goudron de la dernière liaison, il n'arrive pas à y croire : *« C'est juste dans le parc d'attente,*

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

Cyril Despres, entre problèmes électriques et errances de navigation, a rapidement perdu toute chance de victoire. Il a quand même gardé assez de motivation pour terminer au pied du podium.

lorsque nous nous sommes retrouvés tous les trois, que j'ai réalisé que c'était fait, que j'allais monter sur le podium, que je serai sur la photo qui m'a tant fait rêver... » Olivier, qui avait mené le Dakar pendant quatre jours l'an dernier, se serait même surpris à rêver de mieux dès la sortie de l'épisode bolivien, lorsqu'il s'est mis à chasser Jordi Viladoms, alors troisième du classement général : *« Je le connais bien pour avoir roulé avec lui en 2009. Et il ne me faisait pas peur. Je suis revenu à quatorze minutes de lui. J'ai commencé à mettre du gaz, et lui s'est perdu. Sauf que je me suis fait surprendre dans des ondulations de sable style Touquet. Je me suis relevé chiffonné, avec un guidon dans le plus pur style chopper. »* L'alerte est suffisamment sérieuse pour lui faire comprendre qu'il vaut mieux arrêter de prendre des risques et garder sa place. Grand frère idéal, surtout lorsqu'on est pilote Yamaha, Stéphane Peterhansel viendra d'ailleurs féliciter Olivier au lendemain de la course en le congratulant pour avoir réussi à glisser une Yamaha devant les machines du HRC. Mais avec sa science de la course, l'homme aux onze victoires *(Ndlr : douze même, si on ne lui avait pas intimé l'ordre de ne pas dépasser son coéquipier, Nani Roma)* n'hésite pas à lui faire remarquer qu'il n'a

UNE FEMME AU TOP

LAIA SANZ BIENTÔT PILOTE D'USINE ?

**Seizième à Valparaiso, Laia Sanz a forcé l'admiration de tous ses pairs. Si la championne du monde féminine de trial et d'enduro 2013 n'a pas encore fait mieux que la dixième place de Christine Martin (10e en 1981), elle a signé l'exploit de finir dans le Top 10 d'une spéciale, ce que peu de ses condisciples masculins ont réussi durant ce Dakar particulièrement corsé. En pleine progression, Laia ne pouvait être que ravie de sa performance pour son troisième Dakar : *« Cette année, je me suis battue avec des pilotes que je n'avais jamais vus auparavant »*, souligne-t-elle pour confirmer sa progression dans la hiérarchie. Quant à son programme après ce Dakar, Laia restait très évasive sur la ligne d'arrivée de l'ultime spéciale. *« Je n'ai absolument rien fixé pour l'instant, que ce soit en rallye, en enduro ou en trial mondial. Dans un premier*

◀ Helder Rodrigues *(à g.)*, 5e et meilleur pilote Honda, félicite son ancien coéquipier, Olivier Pain, pour sa place sur le podium.

Clavicule cassée, David Casteu a serré les dents pendant 8 jours pour terminer à la 10e place. ▼

temps, je dois prendre un peu de repos puis attaquer des discussions. » À ce stade, il est difficile de penser que Honda, qui lui a fourni une machine proche des motos officielles qui préfigure la compétition-client livrable pour le Dakar 2015, restera insensible aux performances de la grande Catalane. D'autant que le constructeur japonais possède des motos performantes dans les trois disciplines, que l'impact des performances d'une femme est toujours de bon aloi pour la partie commerciale et qu'un programme complet de rallye-raid durant l'année pourrait permettre à Laia de continuer sa progression. De là à retrouver Laia dans le team officiel dès le Rallye d'Abu Dhabi début avril, il n'y a qu'un pas... Jusqu'au podium ?

pas gagné une seule spéciale. « *Il faut aller à la guerre tous les jours. Tu dois être tout le temps dans le Top 5, et sans commettre d'erreur. Un podium, c'est une nouvelle marche dans ta progression, mais regarde Marc, il est constant. C'est tous les jours au-dessus, et c'est tout le temps !* » Des conseils dont Olivier est friand, et qu'il a en grande partie anticipés, particulièrement celui de faire plus de courses : « *Pour ça, Yamaha doit faire un effort afin que je puisse étoffer mon programme. On a fait troisième, on a un retour d'images. Tout travail mérite salaire. J'ai prouvé qu'aujourd'hui j'avais l'envergure pour d'autres objectifs. J'espère seulement qu'ils se réaliseront toujours en bleu...* »
Un signal que lance un pilote qui finance encore une partie de sa participation au Dakar. Mais en attendant éventuellement de changer de chemise, Olivier prévoit de la mouiller : « *J'ai aujourd'hui l'expérience, l'endurance, la gestion de course. Je me considère un peu comme un marathonien et il faut que je refasse du fractionné pour reprendre de la vitesse. Je vais réfléchir pour savoir comment retrouver ça...* »
Histoire d'être encore plus incisif l'année prochaine et, pourquoi pas, bousculer l'incontournable duo de la discipline. ■

VITEDI

CYRIL DESPRES, entre problèmes électriques liés à la casse de son support de tableau de bord, errances de navigation ayant provoqué une panne d'essence, et une heure de pénalité, n'a jamais été dans le coup pour la victoire. Au mieux, après l'abandon de Barreda, il aurait pu terminer sur le podium: « *Jusqu'au bout, je n'ai rien lâché. Je n'ai pas de regret, et nous avons beaucoup appris. Une chose est sûre, développer une moto en quelques mois n'est pas facile. Mais je me bats depuis 15 ans, je suis en forme, et je vais continuer à me battre* », prévenait le quintuple vainqueur du Dakar sur la ligne d'arrivée.

SHERCO a connu une moins bonne fin de rallye que laissait présager le très bon début de course. Après les deux victoires de spéciales, et la quatrième place au classement provisoire avant la journée de repos, Alain Duclos a été contraint à l'abandon après la casse d'un ressort de soupape. Marc Teissier, le fondateur de Sherco, tenait absolument à ce que la machine du Français aille le plus loin possible sans changer de moteur afin d'en tester la fiabilité. Il va pouvoir en tirer des enseignements...

DAVID CASTEU a été héroïque. Clavicule cassée dans la cinquième spéciale, le Français a serré les dents jusqu'à l'arrivée. Strappé chaque matin, il a roulé avec prudence mais sans pour autant baisser les bras (!). Il termine dixième du classement général !

JORDI VILADOMS a parfaitement tenu son rôle, ne commettant aucune erreur et faisant même preuve de vitesse dans bien des circonstances. Appelé début décembre pour remplacer Kurt Caselli, le Catalan a su trouver sa place dans une équipe particulièrement affectée par la disparition du pilote américain. À l'arrivée, Jordi, qui réalise son meilleur résultat depuis qu'il roule sur le Dakar s'est dit « *à la fois exténué et aux anges* ». Lui qui avait été remercié du team KTM devrait être assuré d'un guidon pour les quelques années à venir !

RESULTATS

1. Coma (E-KTM) en 54 h 50 ; 2. Viladoms (E-KTM) à 1 h 52 ; 3. Pain (F-Yamaha) à 2 h 00 ; 4. Despres (F-Yamaha) à 2 h 05 ; 5. Rodrigues (P-Honda) à 2 h 11 ; 6. Przygonski (Pol-KTM) à 2 h 31 ; 7. Barreda (E-Honda) à 2 h 54 ; 8. Gouet (CH-Honda) à 3 h 10 ; 9. Svitko (SVK-KTM) à 3 h 50 ; 10. Casteu (F-KTM) à 3 h 58 ; 11. Jakes (SVK-KTM) à 4 h 19 ; 12. Van Nikerk (RSA-KTM) à 5 h 33 ; 13. Metge (F-Yamaha) à 5 h 56 ; 14. Salvatierra (Bol-Speedbrain) à 6 h 13 ; 15. Knuiman (NL-KTM) à 7 h 44 ; 16. Sanz (E-Honda) (1re femme) à 8 h 03... 31. Payen (F-KTM) à 12 h 53... 34. De Soultrait (F-Yamaha) à 13 h 28 ; 35. Da Costa (F-Yamaha) à 14 h 17... 41. Gounon (F-KTM) à 16 h 35... 57. Traccan (F-Honda) à 25 h 40... 68. Hamard (F-KTM) à 31 h 13... 71. Espinasse (F-KTM) à 36 h 36... 78. Guyomarc'h (F-Yamaha) à 89 h 17.

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

AMV
0680509300506/XVP/OTO/2

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

UNE JOURNÉE D'ASSISTANCE CHEZ YAMAHA

Quel que soit le job sur le Dakar, rien n'est vraiment simple ni facile. Voici l'ordinaire d'un membre de l'assistance Yamaha. Petit tour sur une journée qui compte rarement moins de vingt heures de boulot...

03h30 : Réveil pour tout le monde. Les mécanos démarrent la moto pour une dernière vérification. Pour gagner une dizaine de minutes, le petit déjeuner est amené aux pilotes. Il faut une quinzaine de minutes au pilote pour enfiler les sous-vêtements thermiques, les protections diverses et les bottes.

04h15 : Un véhicule d'assistance quitte le bivouac et avance un peu sur la liaison, si elle est commune avec celle des coureurs. Le véhicule attend son pilote pour le suivre ensuite jusqu'au moment où, la plupart du temps, les routes de l'assistance et de la course se séparent.

05h00 : (ou avant, ou après) Avant de se séparer des pilotes, dernier arrêt en commun. Dernières vérifications sur les motos qui peuvent aller jusqu'au changement des roues si la liaison s'est avérée destructrice pour les gommes. Les pilotes peuvent aussi s'alléger d'un vêtement chaud.

05h00 : (ou avant, ou après) Le camping-car file direct vers le bivouac suivant.

14h00 : Si le parcours de liaison après la spéciale est commun avec celui de l'assistance, tout le monde se rejoint le plus vite possible. Sinon, les retrouvailles se font au bivouac.

15h00 : Mise en place du bivouac. Si le temps le permet, l'équipe avale un déjeuner sur le bivouac. Les deux camions d'assistance sont là pour supporter la structure en bâche où prennent place les deux motos. Bâches et tables pour les outils sont installées au millimètre. La progression des pilotes est suivie en direct, soit *via* Internet si les liaisons téléphoniques le permettent soit en appelant l'Europe, soit tout simplement en consultant l'avancée de la spéciale sur les moniteurs mis en place au bivouac.

16h00 : L'équipe technique débriefe avec le pilote. Les uns se réfugient dans leur motorhome pour préparer le road-book après une douche et s'apprêtent à répondre aux différentes interviews. Les mécaniciens s'attaquent à la révision des motos. À deux par machine, ils passent un minimum de trois heures pour une inspection de base. La durée peut doubler, voire plus, pour une machine qui a chuté.

20h00 : La partie du staff qui ne travaille pas directement sur la moto part au briefing de l'organisation avec les pilotes. Puis le dîner se fait au bivouac.

21h00 : Dernière réunion entre les pilotes et le management pour verrouiller les derniers détails, comme le type de pneus à monter sur la moto, sur le timing, et sur le carburant.

21h30 : Coucher des pilotes.

22h00 : Dernier carat, une personne par véhicule d'assistance part dormir. En effet, comme dans tous les teams professionnels, une grande vigilance est portée au sommeil de chacun pour ne pas conduire dans un état de fatigue avancé.

Jusqu'à minuit : Une fois la moto terminée, les mécanos peuvent aller dîner avant de rejoindre leurs duvets respectifs... Demain sera un autre jour !

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations

30 JAN 14
Bimensuel
OJD : 22394

Surface approx. (cm²) : 4516
N° de page : 66-73

DANS LES MAINS DU KINÉ

Appliquée, Claire cherche à dénouer un dos. La jeune brune tout en longueur a déplié sa table de massage sous une tente ouverte aux quatre vents, juste à côté des Honda d'usine. Claire Malsand fait partie du staff de trois kinés/ostéos déployé par le géant japonais pour s'occuper des cinq pilotes de l'équipe officielle. Chacun a sa spécialité : l'un magnétise, l'autre s'occupe d'ostéopathie directe et Claire est plutôt spécialisée dans les massages : *« Outre les massages de récupération, le traitement des plaies, des brûlures, de la bobologie, de la nutrition, du sommeil, j'applique de l'ostéopathie douce »*, explique-t-elle. Un moyen de vivre sa passion pour les rallyes-raids qui la suit depuis cinq ans. *« J'ai commencé avec David Casteu, et j'ai fait plusieurs Rallyes du Maroc et des Émirats au service de l'organisation. J'avais vraiment envie de faire le Dakar, et j'ai préparé un dossier que j'ai envoyé aux différents teams d'usine. Honda m'a retenue. »* Sans trahir quelconque secret médical, la Stéphanoise a eu le temps de mieux connaître « ses » pilotes : *« Sam* (Sunderland) *est très demandeur de soins. Il veut être travaillé aussi bien sur les avant-bras, les jambes, le dos. Helder* (Rodrigues) *aime moins les massages et s'oriente plus sur le travail d'ostéopathie, il se passe même facilement de soins. Le travail se fait vraiment au cas par cas. »* C'est aussi un bon moyen pour la jeune kiné de s'échapper de son cabinet. *« On voyage, l'ambiance est extra. Les pilotes ne sont pas très exigeants et assez malléables. Et puis l'esprit d'aventure y est intact. Du coup, il reste beaucoup de choses à faire dans le domaine paramédical. La préparation mentale semble occultée, et c'est un sujet qui me semble très intéressant à creuser. »*

LA PHRASE

« Demain, t'y vas calme. » Réponse de Barreda : « Tu ne me fais pas confiance ? »

De Martino Bianchi (le boss du team HRC) à Joan Barreda, l'avant-veille de l'arrivée du Dakar, alors que l'Espagnol tient la seconde place avec plus d'une heure quinze d'avance sur le troisième. Le lendemain, Barreda pulvérise la Honda et perd plus de trois heures, laissant une Yamaha monter sur le podium à sa place...

XAVIER DE SOULTRAIT :

« JE VEUX GAGNER LE DAKAR »

25 ans, une gueule décidée et un gros bagage d'enduriste, Xavier de Soultrait est venu découvrir le rallye-raid par la voie royale : celle du Dakar. Précis, il explique : *« Un premier Dakar, où il faut tout acheter, représente dans mon cas un budget de 73 000 €. Faire un "petit" rallye m'aurait coûté 20 000 € sans déclencher autant de passion. Le choix du Dakar s'imposait. »* Le choix des rallyes-raids aussi. Depuis sa sortie de l'IDRAC, son école de commerce, Xavier se consacre principalement à la moto et dispute le championnat du monde d'enduro en E2 – la catégorie actuellement la plus relevée –, faute de disposer, dans la gamme Yamaha, d'une moto performante dans les autres cylindrées. Mais Xavier n'est pas dupe : *« Depuis l'arrivée massive des pilotes de motocross, le niveau de l'enduro mondial est en pleine progression. Il me faudrait beaucoup de temps et d'argent pour y arriver. Même si l'enduro est vraiment mon truc, devant c'est vraiment trop vite. »* Alors, il découvre le rallye-raid, avec délectation mais aussi application : *« Dans les dunes, j'ai l'impression de ne pas voir les dénivelés, comme dans un jour blanc au ski. En revanche, j'arrive bien à être calé sur le road-book, même si c'est au détriment de ma lecture de la piste. La vitesse ne m'inquiète pas non plus et de toute façon, ma moto n'est pas vraiment rapide »*, précise-t-il sans pour autant déroger à son objectif. *« Je me fixe quatre ou cinq ans pour comprendre et y arriver. Je veux gagner le Dakar. »* Et même si aujourd'hui, il accepte de se faire doubler dans la poussière par des pilotes plus enragés, il continue à appliquer sa règle n° 1 : *« Tu ne vois pas, tu n'accélères pas. » « Mais je sais qu'un jour, il faudra la faire sauter »*, conclut-il avec l'envie d'un futur qu'il voit certainement sous d'autres couleurs, mais toujours avec l'objectif de continuer à s'impliquer dans l'association Viltaïs qui, comme dans le team d'endurance conseillé par Christian Sarron, aide des jeunes à se réinsérer *via* la course moto. Xavier de Soultrait, 34e de son premier Dakar, se donne quatre ou cinq ans pour le gagner !

2a75b5ba5890970092634314d50f25700802849ab1a94fd

AMV
0680509300506/XVP/OTO/2

Eléments de recherche : AMV ou AMV ASSURANCE : société d'assurances pour les 2 roues, toutes citations