AMV CUP : PIERRE PALLUT TARTINE SUR GLACE AU TROPHÉE ANDROS

ENDURO MAGAZINE

96
avril - mai
2018
6,90 €

WWW.ENDUROMAG.FR

COMPARATIF 250 4T

Asiawing 250 NC Racing • Honda CRF 250 R Enduro • Husqvarna 250 FE
KTM 250 EXC-F • Sherco 250 SE-Fi Factory • Yamaha 250 WRF

L 16136 - 96 - F: 6,90 € - RD
www.cppresse.fr

YAM 250 GP FACTORY ELITE YAMAHA

HUSQVARNA 250 FE SPORTMOTOS#50

LES 2 NOUVEAUTÉS 2018 SONT AU TOP !

Bamby TARTINE À l'Andros !

Le Pilot Bike devenu l'AMV Cup désormais, voilà plus de deux décennies qu'une vingtaine de pilotes en cuir se retrouvent chaque hiver pour s'arsouiller et assurer le spectacle en station sur les manches du Trophée Andros. Moniteur de ski l'hiver, sur une enduro le reste du temps, c'était l'occasion d'enfin mêler mes deux passions. Le décor est planté… de clous. Reste à éviter la séance d'acupuncture !

Auteur **Pierre Pallut** Photos **Julian Suau**

L'adage veut que le froid et la neige s'installent chaque année sur le week-end de l'Andros

LOCAL - Moniteur de ski l'hiver, notamment à Super Besse, notre Pierre Pallut national était à domicile... en glace inconnue !

PREMIÈRE FOIS - Pour Pierre Pallut et son voisin Jérémy Miroir, c'était le baptême du feu à l'AMV Cup. Nos enduristes n'ont pas brillé mais n'ont pas démérité.

L'AMV Cup, c'est seulement une douzaine de pilotes qui participe à toutes les manches du championnat. Le plateau est fréquemment complété d'invités dont j'ai pu faire partie malgré un nombre de places limitées sur cette finale de Super Besse, de loin l'épreuve la plus fournie en termes de participants comme de public. Une expérience rendue possible grâce au soutien de Motul et son représentant sur place, Alexis Brigolles, ainsi qu'à l'accueil de José Péronon en charge de l'AMV Cup sur tout le championnat.

Passage clouté

Moniteur de ski sur place tout l'hiver, j'ai dans un premier temps longuement regretté mon choix... La semaine avant l'épreuve, la météo automnale s'est invitée sur la station auvergnate, la pluie et la douceur laissant réapparaître le goudron du circuit deux jours avant la date. Se faire rincer en ponçant les clous sur l'asphalte, pas vraiment de quoi faire rêver ! Heureusement pour moi, le dicton local de la Saint-Michy (figure locale, promoteur et organisateur de cette finale et du GP de France Moto) s'est de nouveau appliqué sur cette édition 2018. L'adage veut que le froid et la neige s'installent chaque année sur le week-end de l'Andros. Et comme par miracle, 10 degrés de moins que la veille et un cumul important de neige m'ont remonté le moral.

Plus habitué à tailler la glace sur les carres qu'avec une moto équipée de pneus clous, je me prépare pour un saut dans l'inconnu, d'autant plus que je ne pourrais pas utiliser ma moto. J'apprends en effet deux jours avant l'épreuve que la cylindrée maximum autorisée est de 450 cm³, impossible pour moi alors de m'aligner comme prévu avec ma 500 KTM. Par chance, KTM France me propose de me prêter la 450 SX-F attribuée à Randy de Puniet, blessé lors de la précédente épreuve. Tout est nouveau pour moi, du cuir trop serré (pas facile de m'en faire prêter un à ma taille !) aux pneumatiques, en passant par la moto de cross boîte 4 ou la surface en glace. Je me sens réellement dans la peau d'un débutant découvrant chaque élément qui l'entoure.

Et le format ultra court de l'épreuve n'est pas pour me rassurer : une manche d'essai qualificatif de 8 minutes l'après-midi et deux finales en soirée, pas de quoi espérer développer son feeling sur la glace ou peaufiner les réglages de la moto. Je cherche les infos auprès des habitués. Les quelques pilotes d'enduro égarés présents, dont Jérémy Miroir venu se perdre dans cet autre monde, en font autant. Mais là encore, aucune certitude à laquelle se raccrocher.

Sur la pression des pneus notamment, où selon les sources, on passe pour certains de 0,8 bar pour plus d'adhérence à 1,6 pour « *que les clous rentrent bien dans la glace* » pour d'autres. Dorian de chez KTM France me confirme ces variations de choix selon les pilotes et me conseille de faire mes 4 premières minutes d'essai avec une pression

1 ALL INCLUSIVE - L'acquisition d'un train de pneus cloutés est le seul investissement, la course est gratuite !

2 HOSPITALITY - C'est Motul qui fournit et chauffe la tente paddock sous laquelle s'installent tous les pilotes. Mieux que la Sécurité Sociale, Motul !

3 RANDY REPLICA - PP a hérité de la 450 SX-F de Randy de Puniet, *out* pour la finale, préparée par KTM France. Merci pour Bamby !

Interview
JOSÉ PÉRONON
Responsable de l'AMV Cup

Quel est ton rôle sur ce championnat ?
Je suis le responsable de l'AMV Cup depuis sept ans maintenant, je gère donc les pilotes, les invités, les pneus et chapeaute de manière générale le championnat.

Quel a été ton rôle dans la bonne dynamique de nouveau insufflée à cette AMV CUP ?
C'est vrai qu'après s'être un peu essoufflé. Etant du milieu (ancien piloter MX inter), j'ai essayé de refaire venir des pilotes. Des gens du supermotard surtout mais aussi du MX et de la vitesse, ce qui a relancé et redonné de l'intérêt à la discipline. Les sponsors se sont ainsi de nouveau intéressés à nous, et je constate désormais une demande croissante de la part des invités. Cela donne désormais un beau championnat, très apprécié par les spectateurs de l'Andros pour l'opposition qu'il propose.

Moi qui suis novice sur l'AMV Cup, mais pas à Super Besse, je constate chaque année une très grosse affluence en termes de spectateurs sur cette finale. Est-ce une constante ou est-ce propre à cette manche auvergnate ?
Super Besse reste la Mecque du Trophée Andros. Et spécialement pour la moto où le public local adore cette discipline. D'autres épreuves commencent à être bien fréquentées ,comme Val Thorens ou Lans-en-Vercors. Après avoir connu un petit creux, comme toute compétition où le public se lasse un petit peu, je sens une vrai dynamique s'installer à nouveau et c'est de bon augure pour la suite.

Y SONT OÙ ? - Ne cherchez pas Bamby et Miroy, les spécialistes de la série les ont enrhumés. Normal.

1

2

3

Une piste étroite et glacée avec le risque de se voir offrir une séance d'acupuncture en cas de chute

élevée et le reste avec une très faible, afin de déterminer ce qui me convient le mieux.

Dans le roue d'Iceman

Le pack est séparé en deux groupes de dix pilotes pour cette manche d'essai chrono. Le premier tour est déstabilisant, tant l'hésitation à actionner le levier droit se fait sentir. Je tiens mon rôle principal dans les nouvelles aventures de Bamby à Super Besse. Mais les sensations sont meilleures de tour en tour. Pas de super feeling sur la moto et je passe dans la pitline afin que Dorian dégonfle mon pneu arrière avec l'espoir d'obtenir de meilleures sensations. Cela améliore le comportement et mes derniers passages dans la roue de David Baffeleuf, l'Iceman auvergnat aux huit titres à l'Andros en guise de lièvre, me permettront de me placer à la 13e position sur la grille.

Rien de glorieux, mais rien d'alarmant non plus, puisque cela se tient dans la même seconde jusqu'à la 6e place. Pas d'espoir cependant d'aller jouer devant tant les spécialistes sont une marche au-dessus, la pôle étant signée à plus de 3 secondes devant moi. Sans surprise cependant tant je me préparais à ce que l'humilité soit de rigueur, me rappelant les récits des frères Metge ayant participé à l'Andros il y a quelques années qui me racontaient qu'il était déroutant de se *« faire tordre par des mecs venus de nulle part »*.

Je dois avouer que le plaisir réside pour moi, pour l'instant, plus dans le fait de sentir la progression au fil des passages qu'en pilotage pur. Les glisses ne sont pas saines et l'avant comme l'arrière décrochent sans prévenir. Pas de belles glisses régulières en perspective, mais plus une lutte permanente pour rester sur mes roues. En observant les meilleurs, c'est l'efficacité qui prime, avec des trajectoires tendues et une recherche permanente d'adhérence donnant lieu à des positions très sur l'arrière peu communes pour un enduriste classique, mais pourtant de rigueur sur cette surface. Peu de glisse donc au final : freinage en ligne, virer court, remettre la moto à plat et accélérer en évitant les décrochages de la roue arrière, tel est le mode d'emploi des givrés.

1 COUILLU
Faut en avoir pour aller se frotter en paquet contre des pneus à clous !

2 ACUPUNCTEUR
Quand on vous dit que cela ne doit pas être agréable de se faire rouler dessus !

3 GLADIATOR
PP se sentait un peu entrer dans l'arène en finale après s'être fait meuler le bras oscillant au départ précédent par un pneu à clous.

Guerre froide

L'heure de la première finale arrive. Rouler de front sur une piste étroite et glacée avec le risque de se voir offrir une séance d'acupuncture en cas de chute, j'ai le sentiment de voir des gladiateurs rentrer dans l'arène pour assurer le spectacle ! Et le public ne s'y trompe pas, accueillant les participants de l'AMV Cup comme la réelle animation de la soirée, car il ne faut pas compter sur les voitures pour voir un dépassement.

Un tour de mise en place. Le temps pour moi de me dire, juste avant de me placer sur la grille, qu'il serait judicieux de procéder à un test départ. Par automatisme, bien sur l'avant, montée en régime au point de patinage et frein avant retenant la moto, mais rien ne se passe lorsque je lâche l'embrayage, je suis littéralement scotché sur place. Juste de quoi noter qu'il faudra bien partir sur l'arrière, ce qui demande un véritable effort lorsque l'on a pris des centaines de départs dans sa vie dans une position diamétralement opposée.

Les feux s'éteignent et la meute est lâchée. Je comprends dès le premier virage où le pilote qui me précède me serre contre le mur de neige et où celui de derrière me percute la roue arrière que l'ambiance risque d'être chaude malgré les - 5° au thermomètre. Pas vraiment agressif de nature, j'avoue cependant que la lutte et les contacts avec les autres coureurs est prenante, réalisant même que c'est pour moi le point fort de cette discipline. L'image de cette première manche restera pour moi le crash assez impressionnant de deux pilotes dans la ligne droite du circuit, les deux victimes sautant et agitant les bras afin qu'on les repère dans l'épais nuage de neige provoqué pour ne pas se faire percuter.

Pas la seule frayeur de la manche. Bien au chaud dans le milieu du paquet, je suis à deux doigts d'aller embrasser le mur de neige en sentant des clous griffant mon bras oscillant sur un freinage. Les stigmates constatés sur la moto en fin de manche par Dorian me feront prendre conscience que je ne souhaite pour rien au monde infliger le même châtiment à mon épiderme. Une première manche bouclée à la 13e place malgré un départ en fond de peloton, mes sentiments sont partagés entre l'envie de remettre ça et mon instinct de conservation qui me rappelle qu'il faut que j'assure pour éviter impérativement la blessure.

La Super Finale sera plus ennuyeuse pour moi puisque malgré un meilleur départ, dès le troisième virage, la moto se coupera nette. Un faux contact au coupe circuit sans doute déjà affaibli

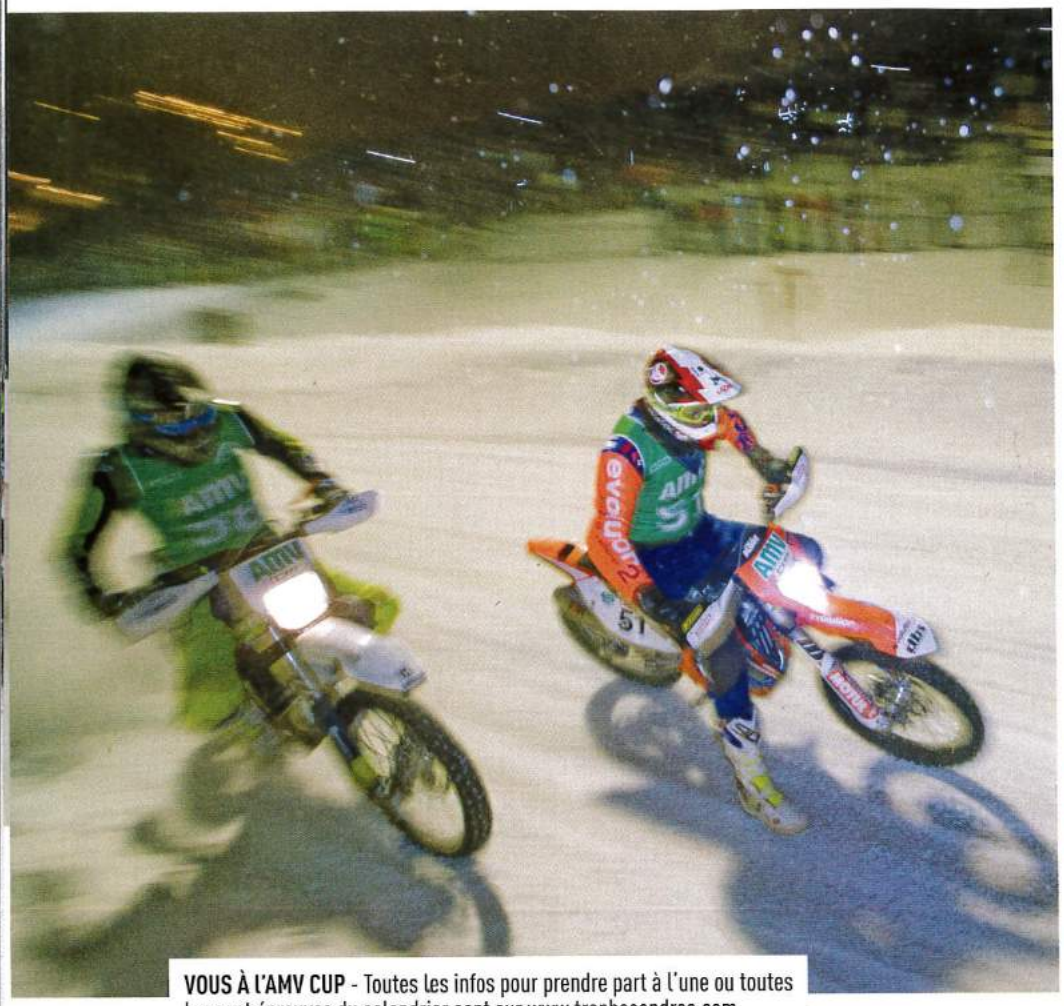
INTERVIEW
Florent Renaud
Directeur de course AMV Cup

Avec tes presque vingt années passées sur cet événement, quel ton regard sur l'évolution de ce championnat ?
Je pense que les motos ont toujours présenté un beau spectacle. J'observe effectivement depuis deux ans un vrai renouveau. On assiste à une très grosse bagarre devant obligeant tout le monde à élever son niveau, que ce soit pour les réguliers du championnat ou les invités. Ce qui donne de belles manches souvent très serrées avec de la bagarre sur la piste à toutes les places. Après avoir connu une perte de vitesse, on assiste désormais au phénomène inverse, avec une demande croissante pour rouler, ce qui nous a amener à passer de seize à vingt pilotes.

Selon toi, à quoi est dû ce nouvel engouement ?
La télévision nous a fait du bien au niveau de l'exposition. Et puis je pense que les pilotes apprécient énormément quelque chose qui me tient à cœur, la très bonne ambiance qui règne sur le paddock.

Quelle est la répartition entre invités et réguliers sur ce championnat ?
On est à peu près sur du un tiers d'invités pour deux tiers de réguliers. Les invités en général ne participent qu'à une course ou deux sur la saison. Nous avons quelques fois des cas particuliers comme Germain Vincenot qui ne devait faire que deux courses et qui, finalement, a participé à tout le championnat. Nous avons en tout cas cette vraie volonté de faire découvrir cette discipline à tous les milieux, supermotard, MX, enduro, vitesse mais aussi voiture.

On assiste sur ce championnat à une belle couverture médiatique, avec notamment un direct sur cette finale. Est-ce un vrai travail de votre part en amont ?
La télévision est surtout là pour l'Andros voiture à la base. L'Equipe 21, qui s'implique dans beaucoup de disciplines, a découvert la nôtre en venant suivre l'Andros et a tout de suite adhéré au spectacle que présentait l'AMV Cup. On a ainsi droit aux retransmissions des finales, à des interviews des pilotes, des directs. Un beau cadeau pour les participants du championnat à qui la saison coûte plus qu'elle ne leur rapporte mais qui profitent en contrepartie de cette exposition médiatique.



VOUS À L'AMV CUP - Toutes les infos pour prendre part à l'une ou toutes les sept épreuves du calendrier sont sur www.tropheeandros.com.

par le froid et les chocs sur l'ensemble du championnat, je ne pourrai repartir qu'après avoir pris un tour par tous les pilotes, me retrouvant donc à rouler seul et bouclant la manche à la dernière place.

Un air de famille

Mais si l'agressivité est de mise sur la piste, il n'en est rien sur le paddock. Personne ne se regarde de travers avant de se cloîtrer dans son camping-car, pour la simple raison que l'ensemble des pilotes est réuni sous le même auvent chauffé de Motul. Promiscuité mais aussi convivialité sont au rendez-vous, poussant tous les acteurs de la soirée à échanger naturellement entre eux. Une super ambiance qui me fait comprendre pourquoi le concept séduit les réguliers du championnat malgré un temps de roulage très court. José Péronon et le directeur de course Florent Arnaud ont su donner un vrai esprit familial à ce championnat sans pour autant attendrir les comportements sur la piste.

L'autre atout de l'AMV Cup est sa gratuité. Il suffit d'acquérir deux jeux de pneus clous et le reste est pris en charge par l'organisateur qui distribue même quelques primes en fin de saison. Un exemple qu'il serait bon de suivre sur d'autres championnats… Des sponsors qui s'impliquent avec en retour une exposition sur l'Equipe 21 qui retransmet le championnat, le format court des manches s'y prêtant bien, cette finale de Super Besse étant même diffusée en direct.

Et comme une constante sur tout le championnat, chaque manche se clôture par la traditionnelle soirée Motul. L'auvent se transformant alors en dancing open bar, de quoi terminer le samedi en fête pour ces motards sur glace et leurs accompagnateurs. Pas de folies nocturnes pour moi malheureusement, le devoir m'appelant à être de nouveau sur la neige tôt le lendemain, mais cette fois-ci avec du matériel plus adapté !

De par l'état d'esprit instauré par ses organisateurs passionnés, l'AMV Cup a su donner un nouveau souffle à son championnat en attirant de nouveau quelques célébrités, telles que Randy de Puniet ou Loris Baz, et de très bons pilotes venus du supermotard qui ont relevé encore un peu plus le niveau. En perte de vitesse il y a quelques années après avoir connu ses heures de gloire avec le Pilot Bike dans les années 2000, nul doute que ce championnat a un bel avenir devant lui. ■

1 MONO - Il était bien tard en finale pour un moniteur de ski Evolution 2. Pierre était sur les planches avec ses clients à 8 h le lendemain matin.

2 GLISSE - Le cuir est préférable aux fringues enduro, vous comprenez pourquoi ?

3 ICEMAN - Sylvain Dabert, alias Iceman, s'est imposé une huitième fois devant Vivien Gonnet, Germain Vincenot, Vivian Dabert et Maxime Emery (sur une Husky SportMotos#50, encore eux !)… 34 pilotes ont marqué des points cette saison.