

/// DÉCOUVERTE ///



STADE DE FRANCE



MV au palais



Rouler sur la glace ? Jamais fait. Rouler sur une moto électrique ? Jamais fait non plus. Tiens, y'a la finale du Trophée Andros au Stade de France. Si on allait y rouler avec une Alta Redshift ? Chiche ! Une expérience unique qui nous a permis de découvrir un univers complètement givré. On vous raconte...

Par Jorlen Lobbé - photos Mathias Brunner

des glaces !



Pas évident de mettre de l'angle sur la glace ! On le sent un peu crispé notre pilote, sous l'œil de David Baffleuf, multiple vainqueur du trophée, qui fait des appels de phare dans le rétro !

L'idée a germé un soir d'hiver quand, de passage dans la station de Val-d'Isère, je fais un stop sur le circuit de glace où je vois une trentaine de joyeux lurons mettre du gaz sur cette belle piste toute blanche. Il y a de tout, comme sur un terrain de MX. Du top qui peaufine sa technique de glisse, de l'amateur qui vient se faire plaisir et même des filles qui tentent l'expérience sur des motos de location. Vu de l'extérieur, ça à l'air fun, ça donne envie d'y être ! D'autant que

je ne manque pas une course de l'AMV Cup dans le cadre du Trophée Andros à la TV. Pourquoi ne pas tenter l'expérience ? Le trophée fête ses 30 ans et la superfinale se déroule au Stade de France, à quelques kilomètres des bureaux d'MV. On ne peut pas manquer ça ! Je contacte donc José Peyronon, ex-top pilote de glace, qui gère l'aspect sportif de l'AMV Cup et l'on arrive à me trouver une place sur la grille de départ du Stade suite au forfait d'Antoine Méo. Sacrées godasses à remplir comme on dit aux

USA ! Et pour corser l'affaire, José me propose de rouler sur l'Alta Redshift électrique. Une double première puisque je n'avais pas encore eu la chance d'essayer cette moto révolutionnaire. Deal ! Au-delà de l'excitation de ce grand rendez-vous qui arrivera beaucoup trop vite apparaît une sorte de sentiment qui s'apparente à de la peur mais plus proche de la terreur quand même. En arrivant au Stade de France et en découvrant la piste composée de gros glaçons d'un mètre carré sur 30 cm d'épaisseur, de 400 m de long et de 10 mètres de large, délimitée par des murs en béton



400 mètres de piste autour de la pelouse du Stade de France recouverte de plaques d'aluminium sur lesquelles sont posés des glaçons d'un mètre de long. Le tout, délimité par deux murs en béton. Autant dire que notre Jojo n'était pas vraiment serein après avoir fait le tour à pied !

d'un mètre de haut, c'est carrément l'angoisse ! Impossible même de faire un tour à pied avec mes petites chaussures. Je renonce au bout de dix secondes après avoir frôlé la mort sur une glissade incontrôlée. Le circuit n'est pas une patinoire bien lisse, c'est une sorte de carrelage de glace un peu mal posé, très irrégulier avec des trous, des bosses, des raccords, bref, tout ce qu'il faut pour finir au sol et c'est sans parler du décor ! Cette arène mythique en impose. Les tribunes sont encore vides mais quelques heures plus tard, ce sont près de 30 000 spectateurs qui prendront place dans les tribunes. S'agirait de ne pas avoir l'air d'un peintre, mais plus encore, d'être au bureau lundi matin en un seul morceau. Il est temps d'aller chercher un peu de réconfort auprès des habitués de la Cup avec quelques conseils.

> T'inquiète, ça tient !

Depuis 30 ans, sous l'impulsion de l'ancien pilote de rallye auto Max Mamers, le Trophée Andros fait le tour des stations françaises et propose un show unique. En 1998, les motos s'invitent pour la première fois à la fête. Les courses à rebondissements, le show proposé par ces pilotes prennent une place importante dans le cœur des spectateurs et quelques grands noms de la moto s'y essayent depuis vingt ans. Peterhansel, Bouffioux, Boulet, Bernard, Méo, De Puniet, Philippe, Di Meglio, Quartararo pour ne citer qu'eux... David Baffeuleuf se spécialise dans cet exercice si particulier en remportant le championnat à sept reprises entre 1998 et 2005. Il sera détrôné du titre de « Iceman » par Sylvain Dabert qui remportera huit championnats entre 2010 et 2018. À noter aussi que Maxime Emery, champion 2019, a remporté son 5^e titre cette année. Ces trois légendes du trophée sont présentes au Stade

L'ALTA, MOTO DU FUTUR ?

Construite autour d'un moteur qui développe 50 chevaux et permet des vitesses de pointe à 115 km/h, cette machine possède un couple camionsque et livre sa puissance avec une relative douceur. Le châssis en aluminium vissé est suspendu par une paire de WP. Côté roues et freinage, on retrouve des pièces que l'on voit sur les KTM et Husqvarna mais le levier droit sur le guidon est un frein arrière couplé à la pédale traditionnelle. Pas de vitesses, tout est automatique. C'est la première moto électrique qui a tenu en respect des thermiques lors de la Red Bull Straight Rhythm aux mains de Josh Hill. Sur la glace, elle a également un gros potentiel puisque Sylvain Dabert, lors de tests sur une épreuve de l'AMV Cup à Isola 2000, s'est permis de signer le meilleur temps à son guidon. Pourquoi ne l'utilise-t-il pas en course ? Simplement parce que le froid ressenti dans les stations affaiblit la batterie. Sur le plancher du Stade de France, nous n'avons pas rencontré ce problème et effectué les 17 minutes de roulage au cours de la soirée sans la recharger, avec environ 15 % de perte de charge. En piste, nous avons pu constater que son couple et sa puissance n'avaient rien à envier aux 450, offrant même un gain de matricité. La plus grosse difficulté rencontrée a été de trouver le bon feeling et de sentir l'arrivée de la puissance lors de la remise des gaz. Un léger sifflement vous aide à vous y retrouver, mais entouré de 30 000 spectateurs qui crient et d'un peloton de 450 au rupteur, pas simple. Si l'entreprise américaine qui produit cette moto électrique est en difficulté financière suite au retrait des fonds placés par Harley Davidson dans son capital, cela n'enlève rien à ses qualités. Petit à petit, dans l'automobile, l'électrique prend l'avantage. On a pu le constater sur des courses comme la Pike's Peak aux USA et même au Stade de France où les électriques ont dominé la soirée sur 4 roues. L'électrique aura sa place aussi en moto TT, ce n'est qu'une question de temps... et d'argent.



« 248 clous sur le pneu avant, 274 à l'arrière. Il faut au moins ça pour tenir sur la glace ! »



Ambiance vestiaire dans les coulisses du Stade de France où règne une entente bon enfant entre les vingt pilotes de l'AMV Cup. Fred Dabert, boss du team Trebad, donne une petite leçon à Jolab sur les pressions de pneumatiques utilisées sur la glace et sur le fonctionnement de l'Alta.



3 QUESTIONS A...

José Peyronon
Directeur de l'AMV Cup

José, tu es à la tête de l'AMV Cup, peux-tu nous rappeler ton parcours ?

« J'ai longtemps roulé à moto, notamment au trophée Kawasaki et au championnat de France 125 Inter en motocross. J'ai ensuite roulé en supermotard et en enduro avant de me lancer dans les courses sur glace en 1998. En 2010, j'ai arrêté de rouler pour m'occuper de ce championnat. »

Quelle est la place de la moto dans ce Trophée Andros ?

« L'AMV tient une place de choix dans le programme et dans le cœur des spectateurs. Les courses sont généralement animées et elles se déroulent dans un cadre magnifique. Sur certaines épreuves en station, l'entrée est gratuite et l'on a une grosse affluence. Parfois plus de 10 000 spectateurs et la course moto est toujours un moment attendu. Les pilotes passent peu de temps en piste, mais c'est déjà une chance de faire partie de ce Trophée car les retombées médiatiques sont importantes, avec des directs à la TV. Pour les pilotes et les sponsors, c'est excellent. »

Vingt ans après la première course moto sur glace, comment la discipline a-t-elle évolué ?

« Elle se porte bien. Il y a eu un petit creux pendant quelques années mais la discipline est revenue au top. On voit de grands noms de la moto s'y intéresser, les pilotes sont de plus en plus rapides et l'on ne peut jamais prédire qui va gagner. On a vu une augmentation de l'affluence sur les courses depuis cinq ans, tout va pour le mieux, pourvu que ça dure ! »



« La discipline est revenue au top. »

et c'est logiquement vers eux que je viens à la pêche aux infos. Alors les gars, comment on fait ? « C'est comme si tu étais sur une spéciale d'enduro en herbe humide avec deux pneus usés, me glisse Sylvain Dabert. Tu peux y aller au freinage, plus tu mets de poids sur les clous, plus ça tient. Et à l'accélération, tu cherches le grip autant que possible mais il faut être attentif », poursuit le recordman de victoires sur la glace. Dans le box d'à côté, David Baffleuf me regarde avec un petit sourire en coin : « La glace, c'est une discipline à part entière. Fait attention sur les plaques d'aluminium quand elles apparaissent, ça

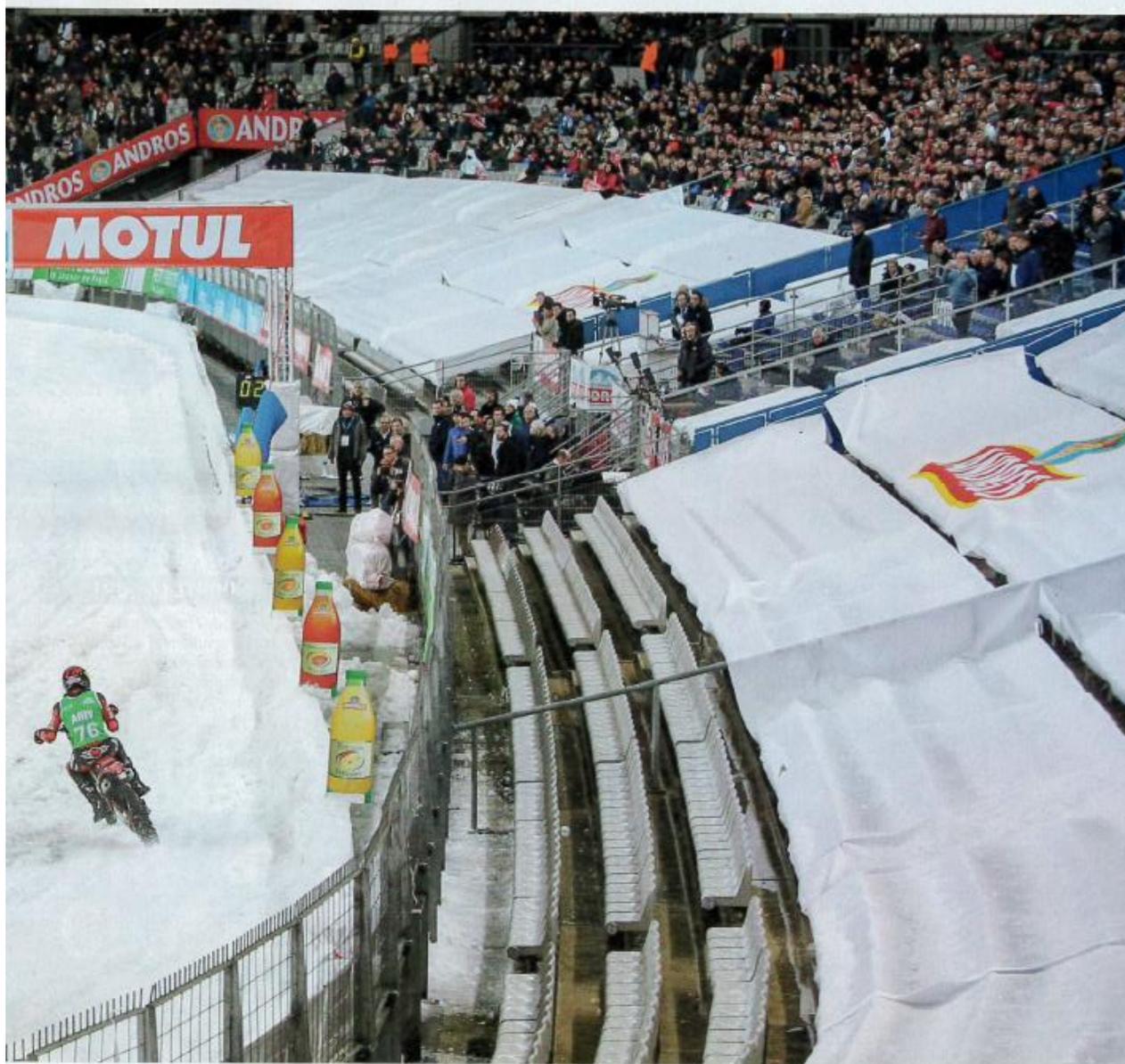
glisse comme du verglas ! » Parce que sur le reste de la piste, ce n'est pas du verglas peut-être ? Sans dec' ! Maxime Emery est plus rassurant : « Tu verras, ça va le faire. Il faut se mettre en arrière pour trouver le grip à l'accélération et sur l'avant pour le freinage. Au bout de quelques tours, tu oublieras que tu roules sur la glace. » OK, direction le vestiaire alors. Côté équipement, c'est presque du classique. Casque et bottes de cross, des gants, une combinaison en cuir, une dorsale et un tour de cou obligatoire. Pas vraiment pour son efficacité en cas de chute, mais plutôt pour couvrir le cou contre les

clous des autres concurrents. En effet, les motos sont équipées de pneus cloutés. On en trouve 248 sur le pneu avant et 274 sur le pneu arrière. Il faut au moins ça pour tenir en équilibre sur la glace ! Il faut également monter un coupe-circuit relié au pilote et des feux d'enduro mais à part ça, pas de grosses modifications (voir encadré).

► Dans la fosse aux pingouins

L'heure de monter sur la moto arrive. On part pour cinq tours d'essais qualificatifs. Cinq tours de 25 secondes, ça ne sera pas de trop pour découvrir une nouvelle discipline et une nouvelle moto. Sur la glace encore fraîche, difficile de trouver ses marques. On a envie d'en mettre, mais le mur en béton qui délimite la piste et qui semble arriver toujours trop vite calme immédiatement.

« Les courses sur glace attirent de plus en plus de public. »



La moto tracte bien dans la ligne droite et on peut vraiment appuyer son freinage quand on est en ligne. Toute la difficulté arrive ensuite quand il faut incliner la moto et remettre du « gaz » sur l'angle. Pas évident ! Au bout de deux minutes trente d'approximation et quelques frappeurs, le drapeau à damiers s'agite. Le verdict n'est pas brillant avec le 20^e et dernier chrono à 3,5 secondes de la pôle, mais je ne suis pas si loin que ça de l'avant dernier et avec un peu de roulage, il y a moyen de ne pas faire la moto balais pour la demi-finale. Dix pilotes sur la ligne de départ, ma pomme en queue de peloton, le départ est donné et je lâche les watts toujours avec prudence lorsque le feu s'allume. Les sensations arrivent et pris dans la course, je tente d'augmenter le rythme. Je commence à me faire à l'idée qu'il y a un peu

➤ PRÉPARER SA MOTO POUR LA GLACE

Pas besoin d'énormément de modifications à apporter à sa machine pour se lancer sur une piste glacée.

La première, bien entendu, consiste à investir dans une paire de pneumatiques cloutés. Comptez environ 500 euros pour un train complet. Notez aussi que lors des compétitions, vous devrez acheter vos pneus à l'organisation qui limite les ventes à un pneu avant et quatre pneus arrière pour l'ensemble de la saison.

Le règlement impose un éclairage sur les machines mais pas la carte grise. Vous pouvez donc vous engager avec une moto d'enduro, mais aussi avec une machine de cross munie de lumières additionnelles. On vous conseillera enfin d'investir dans une paire de protège-mains qui se vissent au guidon pour lutter contre le froid et préserver vos commandes en cas de chute. Concernant les réglages, les suspensions sont souples pour avoir un maximum de grip. On joue sur les pressions de pneus qui varient entre 0,7 et 1,5 bar selon la texture de la glace et le style de pilotage. On vous conseillera aussi d'utiliser une courbe plutôt douce pour le moteur, et éventuellement une transmission plus longue, ce qui vous apportera plus de progressivité. Vous voulez participer au trophée ? Rendez-vous sur www.tropheeandros.com pour poser votre candidature !





Les courses de l'AMV Cup sont toujours très intenses. Celle du Stade de France n'a pas échappé à la règle, avec en prime notre Jolab qui se bat pour ne pas finir dernier ! De la baston à tous les étages !

de grip sur cette patinoire en forme d'ovale mais je lutte toujours pour doser le potentiomètre de mon Alta électrique. Un pilote est au sol et me donne l'avant dernière place de cette demi-finale. Merci vieux, c'est sympa, les autres ne m'ont pas attendu... J'ai donc maintenant cinq minutes d'expérience sur la glace, c'est bien assez pour se lancer en finale avec les dix-neuf autres pilotes devant le public du Stade de France ! Entre temps, les automobiles s'encastrent les unes dans les autres ou dans les murs, les mecs sont en drift permanent. Les clous des quatre roues motrices griffent cette pauvre glace qui commence à se faire rare dans les courbes, laissant apparaître les plaques d'aluminium brillantes dont me parlait Baffeuf un peu plus tôt. Plus que six tours à survivre et je rentre au bercail. Mais lors de cette dernière sortie au Stade de France, je parviens finalement à prendre du plaisir, à oublier ces murs en béton et à comprendre comment fonctionne le moteur de l'Alta. Les chronos tombent, un autre pilote aussi et j'arrive même à en taxer un à la régulière à l'endroit précis où Zinedine Zidane a ouvert le score

en juillet 1998 ! Bizarrement, le stade n'a pas chanté la Marseillaise pour moi... 18/20, ce n'est pas ma note artistique – qui s'approcherait plutôt du 2/20 – mais mon résultat au bout des quelques minutes de cette finale. Je suis arrivé avec l'envie de faire demi-tour, je repars presque frustré de ne pas avoir pu rouler plus ! On m'avait prévenu dans le paddock : « Tu verras, quand tu comprendras le truc, tu auras envie de revenir ! » Ils n'avaient pas tort les gaziers ! L'hiver prochain, l'AMV Cup repartira pour une saison de cinq courses dans les stations françaises. On vous invite à aller y faire un tour, et pourquoi ne pas vous aligner vous aussi derrière la grille de départ ? ■

➤ **OU ROULER SUR LA GLACE ?**

- Circuit de Floine (74) :** 04 50 90 82 59
- Circuit d'Orcières-Merlette (74) :** 06 78 96 31 80
- Circuit d'Isola 2000 (06) :** 04 93 23 91 32
- Circuit de Val-d'Isère (73) :** 06 23 04 46 58

➤ **EMERY REMPORTE LA CUP !**

L'épreuve du Stade de France était organisée « hors championnat ». Une sorte de cerise sur le gâteau pour fêter le 30^e anniversaire du Trophée Andros et les vingt ans des courses moto sur glace. Si Sylvain Dabert a été couronné « king of » au Stade de France, c'est bien Maxime Emery qui remporte le championnat 2019 au prix d'une belle régularité. Toujours sur le podium, souvent sur la plus haute marche, le Breton a été récompensé de ses efforts cette année. Il devance le montagnard Vivien Gonnet et Sylvain « Iceman » Dabert sur le podium final. Le top 5 est complété par Germain Vincenot, double champion de France supermotard, et Noël Duvert, spécialiste des courses sur glace.



➤ **PALMARES AMV CUP/PILOT BIKE**

- | | |
|------------------------------|---------------------------------|
| 2019 : Maxime Emery | 2018 : Sylvain Dabert |
| 2017 : Sylvain Dabert | 2016 : Sylvain Dabert |
| 2015 : Sylvain Dabert | 2014 : Sylvain Dabert |
| 2013 : Sylvain Dabert | 2012 : Sylvain Dabert |
| 2011 : Maxime Emery | 2010 : Sylvain Dabert |
| 2009 : Eckly Richer | 2008 : Maxime Emery |
| 2007 : Maxime Emery | 2006 : Maxime Emery |
| 2005 : David Baffeuf | 2004 : David Baffeuf |
| 2003 : David Baffeuf | 2002 : David Baffeuf |
| 2001 : David Baffeuf | 2000 : Christophe Roblin |
| 1999 : David Baffeuf | 1998 : David Baffeuf |