



Givré

/AMV Cup Dabert VII, le prince givré

– Disputée dans le cadre du Trophée Andros depuis vingt ans, l'AMV Cup place hommes et machines sur une surface ô combien délicate : la glace. Une discipline particulière où règne un funambule depuis sept hivers. Qui pourrait empêcher Sylvain Dabert de décrocher une 8^e couronne en 2018 ? –

Il est le maître de la glace. Il y règne sans discontinuer depuis 2010. Au fil de ses succès et de ses exploits, Sylvain Dabert, 28 ans et déjà sept couronnes au compteur, est en train de marquer l'histoire de sa discipline. Le pensionnaire de l'équipe Trebad ("Dabert" en verlan) préfère pourtant garder les pieds sur terre et continuer sa route victorieuse sans regarder derrière lui. « J'essaie d'être le plus régulier possible, raconte Sylvain. Si je commets le moindre faux pas, je risque de le payer très cher. Il faut parfois savoir se contenter d'une cinquième ou d'une sixième place. Je ne pense pas avoir un don particulier pour être aussi rapide sur la glace. Sinon, je terminerais toutes les courses avec dix secondes d'avance sur mes poursuivants. Ce sont peut-être mes concurrents qui commentent plus d'erreurs ! » Doué sur la piste, le roi de l'AMV Cup l'est aussi pour reporter la pression sur les épaules des autres !

Sur les pointes

Pour être aussi rapide, Sylvain peut compter sur l'expérience de son papa, Frédéric. Ce dernier a écume les circuits de supermotard et les pistes de Dakar, avant de se lancer

dans l'aventure de la course sur glace. Comme souvent, le paternel a ensuite inoculé le virus à ses deux fistons, Sylvain et Vivian. « C'est très difficile d'avoir de bons réglages mais nous avons la chance de pouvoir compter sur l'expérience de notre père, confirme Vivian Dabert qui est aujourd'hui un des plus farouches adversaires de son frère. Pendant quinze ans, il a accumulé des informations qui nous sont encore très précieuses aujourd'hui. Dès que nous arrivons sur un circuit, il est capable de nous préparer une moto aux petits oignons en fonction de la température, du taux d'humidité. Cela joue beaucoup. » Avec un temps de piste qui se résume à une séance de qualification et à deux courses, cette expérience se révèle en effet particulièrement importante pour ajuster la pression des pneus et parfaire les réglages des suspensions en un temps très court. Quasiment tous les équipiers de 450 cm³ 4T (la cylindrée maxi autorisée), les concurrents doivent gérer leur dotation pneumatique, fournie par Mitas, tout au long des sept épreuves de la saison : un pneu avant et quatre pneus arrière. Leur hantise,

c'est l'appantion du goudron. Non seulement parce que l'adhérence y est beaucoup plus précaire que sur la glace, mais aussi parce que les pointes de 6 mm s'y usent à toute vitesse. Et à 300 euros le bout, ça vaut vraiment pas le clou !

De vrais équilibristes

Voilà pourquoi on observe parfois de curieuses trajectoires en course : mieux vaut aller chercher loin la glace, que de choisir la corde et le bitume. Avec des pointes de vitesse à 120 km/h en ligne droite et des courbes prises tout en travers, le style de pilotage est donc également une donnée importante à prendre en compte. « C'est tout simplement unique, avoue Vivian Dabert. La glace et le goudron, ce sont deux approches totalement différentes. Sur le bitume, avec des pneus cloutés, des qu'on met de l'angle, c'est très facile de faire une erreur. En fait, le plus difficile, c'est de rouler de manière décontractée. Au début, on se dit que, comme on roule sur de la glace, on évolue sur des œufs, on se crispe et le mal de bras apparaît. Quand on arrive à se relâcher et qu'on s'applique sur la position, on se sent mieux. En sortie de virage, il faut charger l'arrière pour avoir

le plus de traction possible. On peut aussi prendre les freins sur la glace ! Mais quand il y a du bitume, c'est la loterie. » Heureusement, si les chutes sont fréquentes, elles restent benignes. Il faut dire que l'organisateur impose, en sus du casque, du masque, des bottes et des gants, la combinaison intégrale et la dorsale. Plus une protection cervicale, bien utile pour protéger le cou des attaques de clous.

Meo, Baz, de Puniet Bientôt Marquez ?

Specialistes du tout-terrain ou du bitume, de nombreux pilotes viennent s'essayer à cet exercice si particulier. En plus des douze pilotes permanents sur la saison, on retrouve sur chaque épreuve quatre invités. C'est ainsi que Randy de Puniet ou encore Loris Baz ont pu découvrir cette discipline. Et pourquoi pas Marquez ? Cela ne fait pas trembler le roi Dabert. Son objectif était d'égaliser le record de sept titres détenu par "Ice Man", alias David Baffeleuf, la légende de la discipline durant les années 2000. C'est fait ! Le Lyonnais veut à présent dépasser le maître et il semble bien parti pour relever son pan ! ///



Enduro GP : 25-26 Mars
Ardoisienne Classique : 29-30 Avril



AMV Cup 2016
mjxtre.me/amvcup