



Sur la piste (ci-dessus) ou lors des briefings (ci-dessous), le sérieux et la décontraction se sont parfaitement mariés tout au long du week-end de festivités organisé au Vigeant.



mais je les considère comme des motos "jouets". Tu mets la clé dedans, tu tournes la clé et puis tu roules à fond. J'ai trouvé ça assez commun. » Un avis partagé par beaucoup, parmi lesquels Michel Robert, qui tranche : « Sur route, on peut avoir du plaisir à accélérer de 50 à 80 km/h, alors qu'avec une japonaise, il faut arriver à 250 km/h. Le twin, c'est un bon rapport entre la souplesse et la sensation sans avoir forcément la vitesse. »

Les aficionados du Challenge ne présentent pas de profil type, comme le souligne Frédéric Bottoglieri, vainqueur des 300 Miles de Carole une semaine auparavant et qui participe à son premier Challenge cette saison : « Il y a un mélange de générations qu'on ne retrouve pas dans les autres compétitions, note-t-il. Tu côtoies des mômes comme des gars de 50 ans qui te mettent

la pigo. Et puis le soir, après le briefing, tu peux discuter avec des gars comme Stéphane Molinier (Ndlr : vainqueur des deux dernières éditions) qui est super gentil et aussi avec le gars classé dernier qui est super gentil aussi ! » Ce qui ne transforme pas non plus la compétition en colonie de vacances ambulante, puisque les courses en elles-mêmes ne manquent pas de piquant. « Les meilleurs du Protwin ne seraient certainement pas ridicules en Open », tient à préciser Catherine Aubert, présidente de l'association depuis 2004 (voir p. 79). Et comme le dit si bien Frédéric Bottoglieri, qui se fixe comme objectif une place finale dans les cinq premiers d'ici la fin de saison : « Il faut savoir se dépasser... Et si en plus tu peux dépasser les autres, c'est encore mieux ! » Dans la bonne humeur, tout le monde aura compris. ■

Protos Des trains avant-gardistes





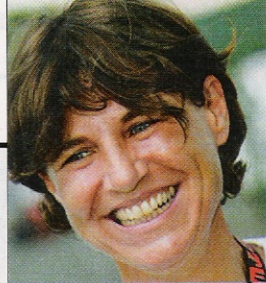
Seul (ci-dessus), à deux (à gauche) voire plus, farniente et bonne humeur ont prévalu sous la canicule du circuit du Val de Vienne.



Le Challenge Protwin cultive son côté humain mais ouvre aussi la voie aux innovations techniques les plus audacieuses, comme l'@tomo, au guidon de laquelle Michel Robert (ci-dessus avec sa fille Anaïs) a remporté le challenge en 2002. « Les idées directrices de ce projet étaient les suivantes : supprimer les interactions classiques entre direction et suspensions, ainsi que sortir la suspension avant du rapport 1 (débattements roue/amortisseur), nous explique le préparateur Jérôme Brun. Il fallait pondre un système qui nous sorte

de ces deux soucis théoriques estimés. » C'est le système JBB, du nom de Jean-Bertrand Bruneau, concepteur d'avant-garde dont les travaux ont engendré un modèle qui mériterait que les constructeurs s'y penchent. Mais « culturellement, le milieu de la moto n'est pas encore prêt à voir débarquer un engin qu'il a du mal ne serait-ce qu'appeler "moto" », reprend Brun, un poil fataliste. Ce type de projet a pourtant fait des émules, à l'image du Twister concocté par Pierre Juyon (à gauche), concurrent du Challenge depuis 1997.

« Je me suis vite lassé de rouler avec des motos standard et je me suis penché sur l'étude du train avant, explique l'intéressé. Je voulais limiter les problèmes de plongée pour essayer de récupérer un maximum de freinage sur la moto. L'@tomo m'a inspiré et ce qui, au départ, était un jeu, a fini par devenir sérieux puisqu'il y a des vues sur une construction en série. » Avant cela, il va falloir faire ses preuves sur la piste et la Twister participera à sa première course de Challenge Protwin le mois prochain à Nogaro. A suivre...



4

QUESTIONS A
CATHERINE AUBERT
PRESIDENTE DE L'ASSOCIATION
PROTWIN DEPUIS 2004

« Une école de citoyenneté »

Moto Revue : Comment a démarré l'aventure ?

Catherine Aubert : Aux Etats-Unis, Harley avait créé en 1980 une course de bicylindres du nom de « The Battle of the Twins » pour faire revenir les spectateurs sur les circuits. Le DCF (Ducati Club de France) a importé cette compétition en France pour remplacer la Coupe Pantah, vouée à disparaître après l'arrêt de la production du modèle. Petit à petit, le championnat est sorti du DCF avec la création d'une association.

MR : Comment cette compétition était-elle perçue au début ?

CA : A l'époque, c'était des motos qui avaient la réputation de beaucoup pisser l'huile, de ne pas être très fiables comparées aux 4-cylindres japonais. La compétition était rebaptisée « Bataille des Ruines » et on nous mettait souvent en fin de programme parce qu'on pouvait pourrir la piste assez régulièrement. C'est pas une légende parce que ça a eu lieu, mais il y a bien longtemps que ça n'est plus le cas !

MR : Qu'est-ce qui caractérise le plateau ?

CA : Ce qui nous plaît, c'est la diversité. Sur la piste, voir se côtoyer un grand nombre de machines différentes. L'année dernière, on a eu 16-17 marques, avec notamment une MZ. On attend la KTM pour l'année prochaine et la Buell dès le mois prochain avec Michel Amalric. Côté pilotes, tout le monde est là pour se faire plaisir et on voit donc les gens sous leur meilleur côté, celui de passionnés avec une grande diversité : on a eu un médecin psychiatre, des facteurs, des pompiers, des restaurateurs... Des personnes d'horizons très divers. On manque un tout petit peu de jeunes mais on en a quelques-uns de 17-18 ans tout de même.

MR : Quel esprit anime l'association ?

CA : On essaie de perpétuer la convivialité qui caractérise le Challenge. Nous sommes par exemple très attachés à ce que les pilotes soient courtois avec les commissaires de piste. A chaque briefing, on rappelle qu'ils sont bénévoles comme nous. On est tous dans le même bateau. Dans d'autres compétitions, il peut arriver que certains pilotes se tapent dessus quand ils se doublent... C'est vraiment très rare chez nous, et si jamais ça arrive, on fait d'abord s'expliquer les pilotes entre eux et on leur fait ensuite savoir que ça n'est pas une manière de se comporter. Il y a un peu ce côté « école de citoyenneté »... En résumé, il y a de la bonne amitié et de très bons moments sur le paddock, avec toujours un apéro après le briefing, et de la bagarre correcte sur la piste.