

« Allô, Julien ? On me propose de participer au rallye de la Sarthe, t'en dis quoi ? Tu pourras m'expliquer un peu comment ça se passe ?
- Enorme ! T'as quoi comme moto et comme prépa ? - Euh, bah, on me prête une MT-07 et puis voilà... - Attends, je te rappelle... »

Voilà comment tout a commencé. Alors que je me renseignais simplement sur mon éventuelle participation au rallye de la Sarthe, hésitant encore à m'y engager, un simple coup de fil a tout fait basculer. Car le Julien qui doit me rappeler n'est autre que Toniutti, triple champion de France des rallyes routiers et pilote officiel Yamaha. Le bougre n'a d'ailleurs pas traîné, car mon téléphone s'est mis à sonner 30 minutes plus tard : « Tom, c'est bon, je m'occupe de ta MT-07, je te fais la même prépa que ma MT-09, t'en dis quoi ? » Devant l'indécence d'une telle proposition, j'étais obligé de foncer... Et c'est ainsi que, dix jours plus tard, je me retrouvais au départ de ma première spéciale de rallye ! Et, accessoirement, de ma première course tout court... Mais, avant cela, il restait un paquet de choses à faire : terminer la préparation de la moto, faire mon road-book et apprendre à

DANS LES MÉANDRES DE LA SARTHE

Attaquer en spéciale révèle une ambiance incroyable. Les spectateurs au bord de la route n'y sont pas étrangers, mais c'est surtout de pouvoir rouler sur route fermée !

VÉCU MON PREMIER RALLYE



Le rallye routier offre son lot d'expériences. Voir Julien balayer les spéciales en est une toute particulière ! Mais c'est surtout la bonne ambiance et les belles rencontres que l'on peut y faire, comme Zézette et Max. Bien sûr, il ne faut pas oublier, avec tout ça, de préparer son road-book...



m'en servir, reconnaître les spéciales en voiture et à pied, pour enfin passer aux contrôles administratif et technique. Une fois ces tâches accomplies, il me restait encore à coller mes plaques et numéros de course. Je partirai, le lendemain, avec le numéro 999.

Le jour

5 h 30. La gueule enfarinée après une courte nuit plutôt agitée, à essayer de me rappeler des spéciales, et le stress de participer à ma première course, il est temps de s'arracher du lit. Un petit-déj' copieux expédié gaz en grand, puis direction le village du Dark Dog, pour se préparer avant le départ à 7 h 44 (7 h 30 pour Julien). Mais, avec une météo des plus incertaines, restait encore un élément important à définir : quel choix de pneus ? Un véritable casse-tête depuis la veille, qui nous a poussés à attendre la dernière minute pour choisir. La route est mouillée, mais séchante, des averses sont annoncées, mieux vaut jouer la sécurité. Ce sera donc un Michelin Pilot Road 4 à l'avant – davantage typé pluie – et un Michelin Power Cup à l'arrière – plus adapté à la première spéciale sur le circuit Bugatti. Mon heure de départ approche, et c'est fébrilement que je termine de m'équiper. Beaucoup d'interrogations et d'appréhensions se bousculent sous mon casque. Est-ce que je vais réussir ma première liaison sans me

perdre ? Comment vont être les routes ? Et dans quel état ? Mettre du gaz ou y aller cool ? Mais, tandis que je passe la cellule et prends mon carton de pointage au premier CH (contrôle horaire) pour m'élaner en liaison, je réalise qu'avec des départs toutes les 30 secondes, je devrais ramarrer sans problème le concurrent qui me précède, pour avoir un poisson-pilote. De toute façon, Julien m'avait prévenu que ça roulait souvent en groupe pendant les liaisons. Je n'avais qu'à me laisser guider et me caler sur leur rythme, tout en surveillant mon road-book pour apprendre. Ce que j'ai fait, pour arriver sans encombre au CH d'arrivée de la première liaison. La spéciale du Bugatti fut bien plus agitée. Entre la piste presque entièrement mouillée, et un départ des plus chaotiques, avec 32 motos devant moi qui se croisent au beau milieu de la ligne droite avant de se jeter dans la Dunlop, je parviens néanmoins à tirer mon épingle du jeu malgré les 75 ch de ma MT-07 – qui brille par l'équilibre de son châssis et la qualité de préparation de ses suspensions, qui m'offrent, elles, une efficacité remarquable. Ce qui me permettra, au bout de deux tours, de pointer en 8^e position... pour perdre l'avant au virage de la Chapelle, à l'entame du 3^e tour. Le tableau de bord est en rideau, le moteur est coupé, mais toutes les commandes sont encore là. Par chance, ma petite Yam accepte



C'est fait, me voilà inscrit au rallye de la Sarthe, avec le numéro 999 ! Bon, dans le bac à graviers du Bugatti, ça faisait 666...

Après une chevauchée fantastique de la 33^e à la 8^e place de ma série dans des conditions très délicates, je finirai par me répandre deux virages après cette photo... (perte de l'avant à la Chapelle).



C'est surtout la nuit que le rallye délivre toute sa saveur. L'ambiance y est surréaliste, surtout sous la pluie que nous avons eue. Mais quel pied !

De l'adrénaline et du plaisir dans une ambiance hyperconviviale, le rallye routier peut vite devenir une addiction !



MERCI !!

D'abord à Julien Toniutti pour avoir soulevé des montagnes et m'avoir préparé une MT-07 de folie avec le soutien de ses partenaires qui ont accepté de jouer le jeu (merci à eux également !), pour m'avoir encadré et conseillé tout au long de ce rallye. Merci à Techno Gilles, à Marcus et à Max pour leur bonne humeur, leurs conseils et leur aide. Merci à Aurélien, de SW Motec, pour les très efficaces tampons de protection et l'excellente sacoche de selle. Merci à Zézette pour son accueil et ses bons repas. Merci aussi à Didier et Patrick, mes saint-bernards de l'étape de jour qui ne m'ont pas abandonné, même quand j'ai oublié de faire le plein d'essence !

VÉCU MON PREMIER RALLYE

Préparée aux couleurs du team 2B avec lequel roule Julien Toniutti, "ma" MT-07 avait tout d'une grande ! Une vraie petite balle, à l'équilibre génial et au moteur plein de pep's !



Obligatoires quand on roule de nuit, les deux interrupteurs commandent les feux additionnels. Le petit interrupteur sous le clignotant permet de faire défiler le road book.



Equipée de l'excellent amortisseur EMC Sport Shock 4 et d'un kit cartouche Andreani pour la fourche, la MT-07 était transfigurée ! Du top matos !



Géniaux de puissance comme de dosage (un doigt suffit), les étriers 6 pistons Beringer reliés à leur maître-cylindre sont d'une efficacité terrifiante.



Voilà à quoi ressemble le poste de pilotage la nuit. Si certains concurrents roulent avec un road-book manuel voire fabriqué maison, un modèle électrique et éclairé est un vrai luxe.



Voilà qui n'existe pas sur la MT-07 de série : l'ABS déconnectable au guidon. C'est vous dire le niveau de préparation de l'engin qu'a réalisé Julien !



Vu la garde au sol d'origine, les commandes reculées sont obligatoires sur la MT-07. Ainsi équipée, on apprécie aussi l'ergonomie de conduite plus sportive.

Pour attaquer en spéciale de nuit, l'ajout de feux additionnels est impératif. A l'image de ces feux à leds Technoglobe qui m'ont sauvé !

Petite mais costaud, la MT-07 est un outil exceptionnel et pour le rallye une fois préparée

de redémarrer, pour me permettre de terminer ma spéciale. Frustré, énervé, j'ai quand même la chance de pouvoir poursuivre le rallye, malgré cette sortie de piste. Contrairement à l'ami Julien, qui, comme je l'apprendrai en repartant en liaison, n'aura malheureusement pas pu participer à cette spéciale, suite à une petite chute en liaison, qui a fait voler tous ses espoirs de participer à l'étape de jour. Dur. De retour au village pour un petit break, changer mon pneu arrière, manger un morceau, et c'est déjà reparti pour la 2^e partie de l'étape de jour, avec un départ à 12 h 44. Encadré par Didier, qui me devance, et Patrick, qui me précède dans l'ordre de départ, me voilà sous surveillance rapprochée par ceux que j'appellerai mes saint-bernards, tant ils ont toujours veillé sur moi. Même quand j'ai oublié de faire le plein avant de repartir et, bien évidemment, manqué de tomber en panne au milieu de la boucle de jour, Didier n'a pas hésité

à me dépanner en essence, directement depuis le réservoir de sa KTM. C'est aussi ça, l'esprit rallye. De l'entraide, de la bonne humeur et de la solidarité ! Mais c'est bien le premier départ en spéciale sur route qui marque le plus. Au point que, pour ma part, j'en ai complètement oublié mes brèves reconnaissances, et suis parti en roulant à vue. L'adrénaline que provoque un départ, l'œil rivé sur l'horloge, est vraiment grisante, ultra-concentré que l'on est pour réaliser le meilleur démarrage possible. Tout comme pouvoir utiliser toute une route, sans penser à autre chose qu'à son pilotage.

La nuit

Malgré les quelques péripéties qui ont pu m'arriver au cours des étapes de jour, c'est sans conteste l'étape de nuit qui m'a vraiment fait découvrir le rallye. Rouler sur des routes de chèvres plus ou moins défoncées et couvertes de graviers, à travers

les champs ou dans les bois, simplement éclairées par le faisceau de sa moto, crée une ambiance absolument incroyable. Moi qui y allais à reculons, je me suis régalé, malgré les fréquentes averses de pluie. Car, dans ce tableau surréaliste, rouler à bloc en spéciale devient carrément délirant, tant la visibilité est faible et l'adhérence précaire. Pourtant, ce fut l'un des moments les plus excitants de ce rallye. Pour ma part, c'est la navigation qui est devenue un vrai challenge et qui m'a procuré finalement un plaisir fou. D'autant que j'avais décidé de faire cavalier seul pour la nuit, afin d'apprendre réellement les subtilités de l'exercice. Et l'importance de bien caler mon trip. Ce qui me vaudra de me perdre. Deux fois. La première, malgré un détour de presque vingt bornes, ne me causera pas de pénalités, mais, au contraire, l'immense joie d'avoir réussi à me retrouver et me recalcr sur mon road-book pour cravacher jusqu'au CH et pointer à temps ! La deuxième, en

revanche, me fera pointer une minute trente en retard, 22,5 secondes de pénalité à la clé. Tout ça pour un décalage de 200 mètres sur mon trip, que je n'avais pas assez surveillé. Oui, en navigation, on regarde d'abord sa distance avant sa direction. Mais, peu importe, j'étais là pour apprendre, j'ai appris. Appris à surveiller la route, tout en suivant scrupuleusement mon road-book, à recalcr mon trip à chaque nouvelle liaison, à faire confiance à mon instinct (mais pas trop), mais, surtout, que le rallye routier, au-delà d'être assez fatigant, est une expérience géniale et accessible, qui ne nécessite pas d'avoir une balle de guerre ni une grosse préparation pour se faire plaisir (Maxime Mettra domine la catégorie Sport 2 avec une Versys 650 qui a passé les 100 000 km...). Et par-dessus tout, j'ai découvert une joyeuse bande de motards, tous aussi amicaux et chaleureux les uns que les autres, avec un réel sens de l'accueil, de l'entraide et de la bonne humeur. ●

