

RedouTTable

Le Tourist Trophy est une course qui multiplie par cent les joies, déboires, doutes, et tout ce qui fait l'intense puissance émotionnelle des autres courses. Dans le sillage de notre pilote, Timothée Monot, nous avons récupéré quelques embruns de ces effusions.

Par Zef Enault. Photos Jean-François Muguet.



Cafe Racer
ORIGINAL

Café Racer #64 - Juillet-Aout 2013

Quand nous avons rejoint Timothée et son team, lors de la semaine des essais, le réservoir de sa MV Agusta séchait derrière le camion. Repeint en rouge, après étrépage. Marc, team-manager, Romain, mécanicien, et Timothée redoutaient une contenance trop faible pour la course de quatre tours de la catégorie Supersport. En 240 kilomètres, un seul ravitaillement s'impose. Comment augmenter la capacité du réservoir ? Tour du paddock, questions, réponses diverses, coups de fil... Puis une solution: Phil, de Boal Engineering (voir encadré). Il sait tout faire, habite Ramsey, à quinze bornes de Douglas, capitale du Tourist Trophy où siège le paddock. Phil tourne, fraise, soude, dépanne, construit, surtout la semaine pré-TT. Un réservoir de 19 litres au lieu de 16 en quatre jours, ça ne lui fait pas peur. Au TT comme dans toutes les courses du monde, le programme se résume en une équation linéaire: un problème appelle une solution rapide, car le prochain se profile déjà. La chose mathématique requiert sérieux, sang-froid, confiance et humi-

lité. Mais on est au Tourist Trophy. Les problèmes se mesurent dans toutes leurs dimensions. La vitesse et les bosses signent la particularité principale de cette course.

TROP COURT

Romain a marqué au feutre blanc toutes les vis, tous les boulons de la MV, pour repérer vite un mauvais signe. La moto est nettoyée après chaque séance pour traquer la moindre goutte suspecte. Aussi, ce réservoir ne doit absolument pas fuir après soudure. Mais tout le monde ici assure que Phil est un bon. Timothée lui a demandé un truc fou, du coup, qu'on n'oserait même pas envisager sur une moto de route: adapter un pignon de sortie de boîte de Yamaha R6 pour la MV F3. Timothée connaît un autre problème, la transmission finale trop courte. La semaine précédente, il participait à la folle Northwest 200 en Irlande et déjà l'italienne raptait à fond de six, sur un tracé de 14 kilomètres. Le TT en fait 60... Mais aucun équipementier ne vend de pignon de 17 pour la F3. « Pas de problème »,

a répété Phil, et le pignon sortit de l'atelier. Beaucoup de solutions de dernière minute, un peu aléatoires à première vue, mais chacun veille. La moto est testée au banc, Romain démonte et remonte, vérifie. Marc apporte du recul, l'expérience de l'organisation, un truc à réadapter chaque jour en fonction des astres et petits désastres.

La pluie a empêché les premiers essais prévus, on ne roule pas sur l'eau à Man. Tim' (c'est marqué comme ça sur sa combinaison) connaît le tracé, il a déjà couru le TT en 600 l'année dernière. Sur une Yamaha R6, vraiment différente de la MV. « Le moteur trois-cylindres marche fort, surtout à haut régime, ça ne m'inquiète pas. Le châssis court en empattement la rend vive, ça, c'est moins cool. On a besoin d'une moto longue ici, stable sur les bosses, rassurante. On a tiré la roue arrière au maximum dans le bras oscillant, on ne peut plus faire grand-chose là-dessus, il faut tenter de compenser par le réglage des suspensions maintenant. » Tim' ne panique pas, peut-être s'angoisse-t-il avec silence, de temps en temps.



LIGHT WEIGHT

Nouvelle catégorie créée en 2012, la Light Weight renvoie aux heures glorieuses des 250 du TT, qu'affectionnait beaucoup Joey Dunlop. Elle voit maintenant une énorme cohorte de Kawa ER-6, quelques Suz' Gladius et une sino-anglaise WK composer ses tout jeunes rangs. Exit le deux-temps. Timothée s'y est engagé aussi, avec une ER-6 préparée par un drôle d'Irlandais nommé Billy McKinstry. Il affûte deux motos qu'il loue ensuite à qui veut, 3000 euros pour le TT. « Ce n'est vraiment pas cher, j'en ai pour 4000 euros de préparation. J'achète mes pistons aux États-Unis, 400 euros, ainsi que les bielles (650 euros) et les arbres à cames. On en sort 95 chevaux! » La fiabilité reste aléatoire, Tim a cassé un moteur et fusillé un embrayage en essai, mais la course s'est bien déroulée, il a fini 27^e. Tenté? Contactez Billy via son site, www.mckinstryracing.com.



1 Acte après Ballagh Bridge. 2 Concentration, le maître met au TT. 3 Deux pi ravitaillement. 4 La position de combat compte parmi les facteurs capitaux pour m 5 Absorbés sur d'autres courses, les infos sur les conditions climatiques prennent si

Comment augmenter la capacité du réservoir? Tour du paddock, questions, réponses diverses, coups de fil... Puis une solution: Phil, de Boal Engineering.



1 Remain et l'embrayage de la F3, une histoire tumultueuse. 2 Tim' a terminé la seconde course, battu son record personnel et jubile. Comme Jean-Marc, boss du team (au premier plan). 3 À Balinagh Bridge, dernière rasante du soir, lors des premiers essais, Tim' contenait la nervosité de la WV.



Un regard perdu, une question pour se rassurer, de brefs signes... Il est d'une nature réservée, un peu timide, très humble. Pour ses 26 ans. Les premiers essais confirment les craintes, Tim' doit s'habituer à une moto qui aime le mouvement, quelques agitations du train avant. Des techniciens expérimentés passent chaque jour sous son barnum-atelier, dont Simon, qui prépare des motos au sein de sa structure UK Race Support. « C'est vrai, il faut une moto longue ici, mais basse aussi, pour la stabilité, parce que la maniabilité n'est pas essentielle au TT, les motos ont une configuration complètement différente de l'Ulster GP, où elles doivent être très agiles. Au TT, on recherche un compromis qui permette de rouler très vite sur les bosses sans déstabiliser la moto. » Richard Adams, patron de Maxton, une marque de suspension très réputée ici, ajoute : « La majorité du poids doit être sur l'avant, pour la stabilité du train avant, donc on a demandé à Timothée de remonter un peu l'arrière de la moto et on lui a conseillé un ressort plus dur. Par-

tir avec le plein permet aussi au pilote de prendre confiance dès les premiers tours, l'avant est chargé. Il faut à la fois pouvoir tourner et accélérer en même temps au TT, en absorbant les bosses. Impossible de tout réunir, donc on cherche le meilleur compromis selon les qualités et défauts des motos. Et des pilotes. Certains préfèrent les suspensions un peu soft, pour sentir les mouvements, d'autres, comme Guy Martin, aiment les réglages durs, attaquent les bosses bille en tête et cherchent à faire décoller leur moto le plus souvent possible. » Quelques jours plus tard, Neil Tuxworth, le team-manager de l'écurie Honda TT Legend (dans laquelle il fallait être cette année pour gagner au TT : elle engage John McGuinness et Michael Dunlop), nous a ainsi défini une vraie moto pour le TT : « Nous faisons une super moto de route, pas une Superbike. Notre CBR n'a rien à voir avec celle d'endurance, même le moteur, il développe 215 chevaux ici – avec beaucoup de linéarité et de couple à mi-régime –, contre 190 chevaux pour la moto des 24 Heures du Mans.

Beaucoup d'équipes font cette erreur et prennent une Superbike qu'ils tentent d'adapter. » Le TT s'aborde avec expérience et pragmatisme. Partout autour, on parle de folie. Au sein du paddock, on raisonne beaucoup et on analyse. Voilà où mène la passion parfois.

FUMÉ

Le pire ennemi du team Optimark Racing, structure de Timothée et Jean-Marc, le patron mécène passionné, s'est immiscé sous les bâches blanches le dernier jour des essais, samedi 1^{er} juin. Le doute. Au troisième tour, Tim' ne passe plus. Le pire point toujours l'ombre de son horrible visage dans ces moments. Au TT, un pilote passe environ toutes les vingt minutes. On lui en accorde deux ou trois pour expliquer une erreur, une petite panne. À dix minutes, le temps s'étire et angosse. Impossible de savoir où est Tim', ce qu'il fait, ce qui lui est arrivé. Une minuscule cabane de bois, sans aucune inscription, sert alors de refuge à tous les membres d'une équipe inquiète. Deux filles sont



BOAL ENGINEERING

L'île de Man héberge beaucoup plus de préparateurs en tout genre que ne laisse supposer sa population de 77 000 habitants. Dont Phil Wall, patron d'un petit atelier à Ramsey, Boal Engineering. « Je suis habitué à dépanner beaucoup de pilotes pendant les quinze jours qui précèdent le TT, je m'organise en conséquence maintenant. Je mets en stand-by mes chantiers. Le dernier, cette moto électrique pour courir le TT Zero, la ManTTx. » Phil a l'énorme avantage d'être capable de tout, du fraisage à la soudure, ou la fabrication d'une boîte de vitesses ! Il travaille aussi à monter des moteurs dans des cadres Featherbed et Seeley, selon le désir du client. Phil a en tête un projet de café-racer, il nous a promis de nous tenir au courant. www.boalengineering.com



Les premiers essais confirment les craintes, Tim' doit s'habituer à une moto qui aime le mouvement, quelques agitations du train avant.

chargées de collecter toutes les informations indiquées par talkie par les marshalls placés tout au long des 60 kilomètres. Marc s'y est précipité. Tim' est en panne à Ramsey. L'embrayage, fumé en à peine 150 kilomètres. Romain démonte, les disques ont cramé, incompréhension. La première course aura lieu lundi, l'embrayage de la F3 d'origine, venue en tant que banque d'organes, sera prélevé pour la moto de course.

Lundi. Timothée part seul vers la pré-grille, écouteurs dans les oreilles, casquette et lunettes de soleil, il fait très chaud. RhumG et Paco (mécanos du célèbre pilote français Fabrice Miguet, appelé Mig, treize participations au TT) aideront Romain pour le ravitaillement, ils tournent autour de la MV, scrutent et surveillent. Une file indienne de motos se forme avant d'atteindre la perpendiculaire blanche, après laquelle les pilotes partent toutes les dix secondes. Les motos s'évanouissent après à fond, dans la descente de Bray Hill. Tim' est parti, un peu nerveux. Tout le monde attend ensuite le premier passage, dix-huit minutes pour les premiers, à peine vingt pour Tim'. Au second tour, il s'arrête faire le plein, tout se passe bien. Il ne repassera plus. Angoisse bis, etc. Embrayage fumé bis, finalement. Tim' attend cette fois à Ballagh Bridge. Le doute a maintenant fermé ses serres sur l'équipe. Pourquoi des disques d'embrayage crament-ils en 150 kilomètres? La garde du levier est-elle suffisante? Romain a-t-il bien tout assemblé? Fallait-il tout changer? Tim' garde-t-il deux doigts sur le levier sans s'en apercevoir? Jean-Marc évoque une éventuelle japonaise pour l'année prochaine. Romain s'inquiète et s'en veut, pour rien. L'ambiance s'alourdit. C'est là qu'il faut retrouver le sang-froid.

Les ressorts d'embrayage seront remplacés en même temps que les nouveaux disques. « La F3 est une nouvelle moto, personne ne la connaît très bien encore. Et il y a toute cette électronique, regarde, Gary Johnson, l'autre pilote MV, il a abandonné sur problème de capteur », voici l'analyse du team-manager, Marc. La seconde course Supersport est programmée dans deux jours, Romain remonte un nouvel embrayage, testé le mardi sur un petit circuit de l'île de Man, Jurby. L'équipe Norton a aussi expérimenté ce jour quelques modifications sur sa SG2 (cadre Spondon et moteur Aprilia V4). L'essai n'a révélé aucun mauvais signe. Ne reste plus qu'à s'en remettre au destin.

Mercredi, seconde et dernière course Supersport. Tim' a couvert les quatre tours sans problème, il s'est fait à la MV, il a battu son record du tour de l'an dernier d'une seconde, en 19'54. Le doute a fui. Quelques larmes aussi. C'a été des embrassades et des effusions de joie. Au TT, tous les pilotes sont applaudis, du premier au dernier, la marque du respect. Blandine, la copine de Tim', lui a sauté dessus. Quelques jours avant, elle nous avait parlé de son rêve: faire le TT en passagère de Tim' dans un side-car, peut-être dans sept ou huit ans, quand il ne courra plus à moto. On n'en est qu'aux débuts de l'aventure Tourist Trophy de ces Bretons. ZE

RAZZIA

Michael Dunlop a gagné quatre courses sur les cinq auxquelles il a participé cette année au Tourist Trophy. Une domination qu'il explique de manière laconique: « Je me sens bien, j'ai perdu une vingtaine de kilos en quelques mois, le team Honda TT Legend est super... » Michael n'aime pas trop s'étendre, lâche aussi peu de paroles que de secondes inutiles. « Je n'ai pas roulé sur la moto avant les premiers essais, je l'ai découverte donc il y a quinze jours pour ce qui est du TT, je connais mieux la CBR d'endurance. D'ailleurs, avant le Bol d'Or, je n'avais jamais couru d'autres épreuves que les courses sur route, continue l'Irlandais, qui n'a pourtant pas le permis moto, je fais encore quelques erreurs ici, mais je compense par l'attaque, je suis vraiment motivé cette année. » Les succès de Michael Dunlop n'ont pas du tout étonné son team-manager, Neil Tuxworth: « Nous étions sûrs à 100 % que Michael allait exploser cette année. Il s'entend bien avec John McGuinness, ils échangent beaucoup sur la moto, les réglages... » McGuinness qui avait prédit la forme de Michael lors du Bol d'Or, en avril. Tout semblait écrit.



1 La F3 avale les conditions du bizano d'Agg's Loag. 2 Hic et nunc causé avec Michael Dunlop. 3 Le même Michael Dunlop, dans l'une des courses serrées du TT, Coosoneck. 4 Fin de la seconde course, Blandine et Tim', heureux.