

Jour 5 ... et dernier !

Soumis par Stéphane Hamard
06-11-2010

Ce matin, tout se passe comme prévu : j'ai bien préparé et aligné tous mes outils sur mon emplacement au parc de travail, avant de rentrer dans le parc fermé. Lorsque 10 minutes avant mon heure de départ, j'ai le feu vert pour sortir ma moto du parc fermé, je fonce direct (en poussant, la mise en route est interdite avant le départ) au parc de travail pour remplacer le pot, monter le repose-pied droit, remplacer le filtre à air et graisser la chaîne. Tout se passe impeccable, et c'est parti pour cet avant-dernier jour. En fait, on considère presque le 5ème jour comme le dernier, puisque le 6ème jour est très court en liaison et un motocross géant, c'est plus une formalité.

La veille au soir, j'avais un mauvais feeling sur un petit bruit, mais je mettais ça sur le compte du pot complètement aplati. Mais après quelques kilomètres ce matin, je ressens à nouveau ce mauvais bruit à bas régimes. Bof, il ne reste plus que 2 boucles de 120 kms environ, ça devrait coller. Le premier CH est encore truffé de montées « chères », pleines de cailloux et interminables, mais globalement, ça passe sans gros problème, même si je cale plusieurs fois dans la troisième. On repasse ensuite à l'envers dans les chemins de sous-bois très plaisants des 1er et 2ème jour. Le deuxième CH nous met encore à l'épreuve puisqu'on a droit à des descentes trial, entre des parois où le guidon passe juste. L'avantage, c'est que la moto reste toujours sur ses roues, elle ne peut même pas tomber ! Au passage, je me ruine le petit doigt droit en « frottant » sur une falaise ; Ça saigne, mais je sens que je n'ai rien de cassé, ça passe.

Par contre, dans les montées défoncées et pleines de poussière, je sens que j'ai totalement perdu la souplesse du moteur, je n'ai plus de puissance en bas régimes, je pense à la valve d'échappement qui doit être bloquée, j'essaierai de voir ça à la fin du 1er tour. Le troisième CH est plus difficile, je suis obligé de passer les montées techniques en 1ère vitesse, en forçant sur les régimes, j'ai un vrai problème moteur ! Arrivé ultra limite à la fin du premier tour, je n'ai pas 20 secondes pour refaire un peu d'essence et repartir à l'heure. Fin de la première spéciale du deuxième tour, je décide de m'arrêter pour changer mon filtre à air (j'en ai toujours un de secours avec moi). Je devais le faire comme d'habitude à la fin du premier tour, mais j'étais trop limite en temps. Et puis là, tant pis si je prends du retard, l'essentiel est d'arriver. Sur les grosses difficultés du CH1, j'anticipe pas mal en prenant de la vitesse en bas des montées, et je passe en force, à la hargne de « la bête blessée » (!). Et finalement, toutes les grosses difficultés sont derrière moi, je suis très optimiste. C'est juste, mais maintenant, à part 4 ou 5 montées difficiles en fin de boucle, ça devrait être ok. Dans les chemins propres des sous-bois, j'enroule au maximum, en passant sur l'élan et sans solliciter la moto. Mais de plus en plus, même en enroulant en souplesse, je ressens un bruit inquiétant. Dans une grande descente en enfilades, la poignée de gaz ne répond plus, je sais que le moteur a rendu l'âme. Heureusement, je me laisse descendre et me retrouve à 100 mètres d'une traversée de route. Les 2 policiers présents arrêtent un pick-up qui passait par là, et lui intimant l'ordre (!) de me ramener à Morelia, à 10 kms d'ici. Arrivé au parc d'assistance dépité, je décide de démonter le haut moteur tout de suite pour analyser direct. Très rapidement, je comprends que le piston a chauffé à cause de la mauvaise essence Mexicaine (je connais la question depuis longtemps avec mon expérience Africaine). KTM peut me fournir un piston et un cylindre, mais les commissaires me confirment qu'ils ne me laisseront pas repartir, c'est cuit…

Trop bête, sans avoir pris une seule pénalité de course, en étant concentré à ne faire aucune faute, je suis arrêté très près de la ligne d'arrivée.

Le débat est en route, le « manager des Cantalous » me dit que, contrairement aux avis locaux, ils ont mis de l'additif pour augmenter le taux d'octane. J'avais noté aussi avant le départ de la course que l'équipe de France avait fait venir des fûts d'essence des Etats-Unis. J'avais longuement soulevé la question à notre team d'assistance Mexicain la semaine avant le départ, mais ils n'avaient pas adhéré à mon idée. Il était impossible pour moi de gérer ce paramètre, tant les bidons et les points d'assistance sont

nombreux.

Je suis très déçu car encore une fois, c'est un élément extérieur qui est en cause ; Voilà pourquoi j'aime mieux toujours rouler en autarcie, à me débrouiller seul à maîtriser tous les paramètres. C'est la vie…