

CR ALMÉRIA 4.5.6 février by Chris

Salut à tous, me revoilà après ces quelques jours d'absence!!!

Tout d'abord, je tiens à vous dire que les roulages en Espagne sont extra!!!

Si vous pouvez économiser ou rouler un peu moins en France pour vous payer le voyage, n'hésitez pas!!!

Nous avons eu entre 20°-27°, la grande classe, une piste conçue pour la moto, des paddocks au top (le mondial SBK était la bas 4j avant nous et on déjà réservé TOUT février 2008) les infrastructures sont nickel et la vie n'est pas trop chère : hôtel 39€ la chambre 2 lits, carburant (essence-gasoil) entre 1€ et 1,1€ max... 🤖 sur les 300L d'essence passés sa compte! 🙄

Le plus long, c'est la route à 2 dans chaque véhicule, mais croyez moi, j'y retournerai volontiers dans peu de temps si j'pouvais!!!

Je ne sais pas trop comment vous raconter ces 3j, on a fait tellement de choses!!!

Déjà, la prise en main des motos, l'apprentissage du tracé et le décrassage, on n'a pas roulé depuis le 2sept 07; les motos sont bluffantes, le circuit est super technique, large, vallonné et méga rapide, un grip de fou. Je ne connais pas tout les circuit français, mais c'est de loin le meilleur sur lequel j'ai roulé à ce jour.

On ajuste les commandes (ça prendra 2j pour trouver...trop de réglages...)

Concernant les motos et leurs équipements:

=> ZX6r k7

Super machine, très vive, légère, qui n'est pas très exigeante, un freinage irréprochable et endurant, un moteur souple, exploitable et puissant, un anti dribble au top (surement le meilleur de tous les 600) une boîte douce et précise, une stabilité dans les grande courbes excellente, et une bonne connexion entre la poignée de gaz et la roue arrière (quand le pneu est usé, parce que neuf c'est de la colle et j suis pas assez bon pour le faire glisser)

=> DEPOT-RACING

Commandes reculées au top, plein de réglages, gros grip des repose-pied!!!

Demi-guidon, réglage très simple par une vis.

Leviers flip up sans soucis et réglage de garde bien pratique en endurance.

Amortisseur de direction GPR V4 au top, l'amortissement est très bien, réglé au mini, il limite les mouvements et ne rend pas la moto lourde un vrai outil sécurité et confiance, pas de + ou - par rapport à un autre pour l'amortissement mais plus léger, plus petit, plus compact, et pas de tige qui dépasse dangereusement.

Béquille 4 roulettes avec diabolos tampon impeccable, stable et solide,

On n'est vraiment pas déçu du lourd investissement.

=> TOURNAY DISTRIBUTION

Ligne d'échappement Micron; légère, beau bruit et bonne finition, RAS.

=> BPRS-KAYABA

Des SUSPENSION au top, à peu de choses près, ça ce passe comme ça :
Tu prends les suspensions d'origine, tu les donnes a BPRS et tu les remontes sur la moto et c'est bon... t'as une meule de course!!!

=> FLY DESIGN

Aucun soucis d'ajustement, solide même si on n'a pas testé en chute.

=> SPY (protections moteur et cadre)

Finition impeccable, kevlar PUR , on n'a pas testé, mais c'est clair que dans le commerce c'est des rigolo...

=> EBC (plaquettes de frein)

Très bon freinage RAS comme en 2007, c'est mordant, constant et durand.

Bon fini pour le matos (ou presque mais on n'a pas tout testé)

On a eu la chance d'avoir Axel MAURIN comme voisin de box (vice champion du trophée junior Pirelli) , le jeune , ba oui 19 ans, roule dans un "GROS" 26" a Lédenon pour sa 1ere année 600...avec la kawa k7.

Victime d'un souci mécanique, il n'a pu achever son programme d'essais, on lui a donc prêté les motos pour qu'il puisse nous aider dans le, nous aider à progresser et lui permettre de rouler, un jeune de haut niveau qui n'a pas le melon et qui roule très très fort!!!

Engagé en championnat de France Supersport pour 2008, et représentant aussi Kawasaki, n'hésitez pas à le supporter lui aussi.

j vais pas rentrer dans tout les détail, mais j vais vous donner les grosses lignes de notre travail.

Réglages position pilote

Essais hydro et ressort

Modification hauteur de fourche et essai de cale sous amortisseur

Essais pression pneumatique

Test "superpole" pour Yo

Test "endurance" pour moi.

Quelques chiffres :

800 litres de gasoil

300 litres d'essence

6 pneus arrière

6 pneus avant

2 paire de sliders botte et genou pour Yo :-)

8 paquets de saucisson

Autant de jambon

Une demie boite de boisson énergétique

20 bananes

4 tablettes de chocolat

15 pommes

12 litres d'eau

3800 kms en voiture

980 kms à moto

370 kms pour un arrière en test endurance
5 tours pour un arrière en test superpole
10 litres de jus de fruit
12 pains (pas bon)

Voilà

Concernant les chronos :

=> Carlos CHECA avec la 1000 CBR Ten Kate Honda 1"38

=> Axel MAURIN en 600 SSP 1"45 avant son problème (donc en une matinée) il aurait pu faire 42" je pense

=> Yo 1"47 (me rappel pu les dixièmes)

=> Moi 1"49 (pareil)

=> Le Boss, (non communiqué) , mais le "vieux" a rien perdu malgré 3 ans sans pratique!!! (et merci pour ces 4 tours dans ta roue)

Nous avons vraiment progressé, il y avait beaucoup de travail a faire, des moto a apprendre, un circuit complexe et long, tout le monde est content du boulot des 2j

Yoann c'est concentré sur les réglages et développement de la suspension avec Axel et le chef, et moi je donnais mon avis après (eux sont plus sensible que moi, il me faut de long run pour sentir les choses et je ne l'ai compris que le dernier jour lors des test endurance)

D'ailleurs pour l'endurance, le dernier après midi, je suis donc parti pour faire un double relais

1plein, arrêt au stand avec ravitaillement pilote sur la moto, à nouveau le plein et on repart.

212km d'un trait soit presque 2h non stop après les 700km des jours précédent, un vrai test pour les pneus, plaquettes, parti mécaniques des motos et pour le pilote.

Des tours régulés à 2" seconde de mon record avec un train de pneu totalisant tout de même 370km en fin de test, il est sûr qu'avec une paire de balle neuve et un peu de fraîcheur dans le sang mon record perso serait tombé tellement j'ai appris pendant ce long run.

Je remercie Axel pour son aide, il n'était vraiment pas obligé.

Yo pour son aide également pour comprendre ce tracé qui m'a posé problème sur les parties où les traj devaient être cassés qui ne lui ont pas posé de problème au bougre!!!

Pierre pour sa compréhension et son expérience.

Mon chef mécano, Vin's qui ne m'a pas lâché durant les 3 jours et qui a assuré dans son rôle.

Et nos partenaires pour tout ce top matos dont on dispose.