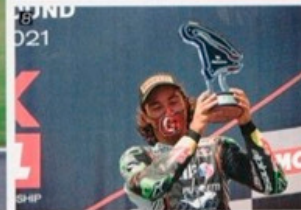


GP RACING N° 39



1 Le sympathique Steven Odendaal est le principal adversaire de Dominique Aegerter pour le titre.
 2 Sans faire de bruit, Philipp Oettl occupe la troisième place du championnat. 3 En forme depuis le début de la saison, Luca Bernardi s'est lourdement blessé à Magny-Cours. 4 Dans la Nièvre, Manuel Gonzalez a signé le premier succès de sa carrière en Supersport. 5 C'est pas possible ! Jules Cluzel a encore été percuté : à Most, par Mantredi ! 6 Impliqué dans un accrochage en France, le pilote du GMT avait auparavant terminé à une troisième place prometteuse.
 7 Après un début de saison difficile, Federico Caricasulo a quitté le GMT pour la formation italienne Motoxtracing. 8 Can Öncü a signé son premier podium en Supersport à Magny-Cours !



Ainsi, la Bardhal ne dispose plus d'une supériorité écrasante au niveau de son moteur comme ce pouvait être le cas l'année dernière, par exemple. « C'était l'unique avantage dont Odendaal disposait et il ne l'a maintenant plus dans son jeu », précise Bos. Le sympathique Sud-Africain est en effet le seul – hormis un énorme retournement de situation – à pouvoir encore prétendre barrer la route du titre à Aegerter. À Barcelone, en l'absence du Suisse, le protégé des frères Evangelista dispose donc d'une occasion en or pour rattraper une très grosse partie

de son retard. Mais pour aller chercher les 50 points en jeu, l'ancien champion d'Espagne Moto2 sait qu'il devra se dépatouiller de plusieurs adversaires, à l'image de Manuel Gonzalez, qui a remporté sa première victoire en Supersport à Magny-Cours, ou encore des deux pilotes Kawasaki Puccetti, Philipp Oettl et Can Öncü, souvent placés depuis le début de la saison. On espère aussi que Jules Cluzel pourra s'inviter à la fête, le Français ayant été victime d'un violent accrochage en France qui l'a obligé à rester plusieurs heures en observation à l'hôpital,

après avoir signé une 3^e place pleine de promesse en première manche. « De toute façon, après Barcelone, nous allons simplement repartir au combat, reprend Bos, le patron de Ten Kate. Mais, déjà, Odendaal devra gagner les deux manches en Catalogne. La pression est donc sur lui, pas sur nous. C'est sûr que ce n'est pas la meilleure situation pour nous, mais c'est quelque chose dont nous étions au courant quand on a signé Dominique. Il faut donc continuer à gagner ! » En plus d'être belle, cette aventure est particulièrement intéressante à suivre. Vivement la suite ! ■

TECHNIQUE

YAMAHA YZF-R6 WSSP GMT 94

Le GMT 94 siège dans le paddock du Mondial Supersport depuis la saison 2019. 2^e au classement Équipes cette même année, 3^e en 2020, le team est un client sérieux de la catégorie. Nous vous présentons en exclusivité, et dans le détail, cette excellente YZF-R6 2021.

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.



GP RACING N°39

TECHNIQUE / YAMAHA YZF-R6 WSSP GMT 94



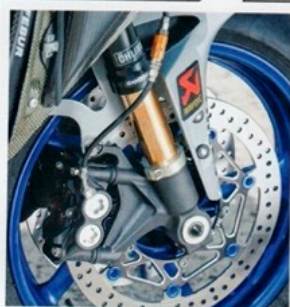
Afficheur

L'afficheur retenu par le GMT 94 provient de la société italienne IZM. Le team connaît particulièrement bien le produit qui, en plus d'être performant, vaut moins cher qu'un élément Yamaha OEM !



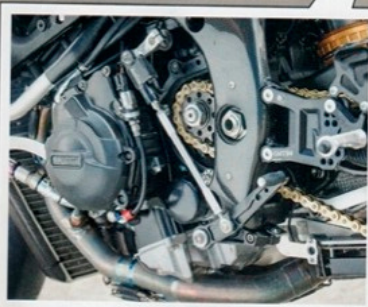
Sensor GPS

Un capteur GPS dédié à l'afficheur IZM, un second à l'acquisition de données. Le té de fourche supérieur est celui d'origine (idem pour l'inférieur, réglément oblige), alors que le contacteur cié est supprimé et remplacé par un commutateur repoussé dans le cockpit.



Train avant

Le réglément du Mondial Supersport impose de composer avec les étriers, le maître-cylindre, les roues, les tés et la fourche d'origine. Mais cette dernière peut recevoir une préparation poussée. Ici, les tubes sont traités anti-friction et les internes sont composés d'un kit cartouche Ohlins FKR100. Les disques proviennent de chez France Équipement.



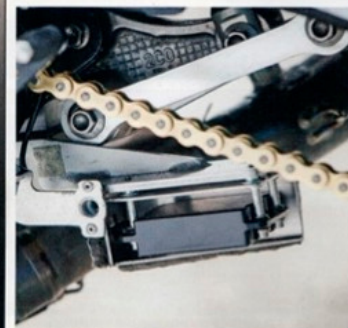
Sélection

Une tringlerie rigide et un module Quickshifter de chez Domino pour une sélection franche et précise. Le carter de protection du pignon de sortie de boîte est supprimé pour permettre un accès libre et rapide en cas de changement de braquet. Derrière le pignon de transmission secondaire, une boîte de vitesses OEM avec toutefois un arbre primaire racing au rapport de première allongé (et avec son pignon d'arbre secondaire correspondant, évidemment).



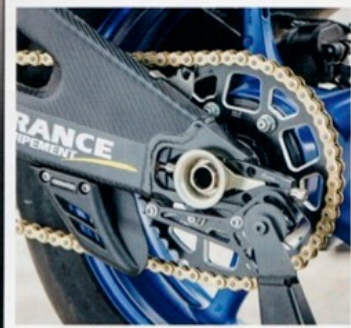
Amortisseur

Le combiné Ohlins TTX préparé en interne au GMT 94 nous révélera un confort d'utilisation incroyable lors de l'essai (pages suivantes). C'est une sorte de suspension magique qui gomme toutes les bosses, tout en maîtrisant les variations d'assiette. Petite subtilité directement issue de l'expérience du GMT 94 en endurance mondiale : la fourchette métallique prise en sandwich entre le ressort et la bague de précharge. Retraitable depuis la grille départ, sans outils et en moins d'une seconde seulement en tirant dessus, elle permet de réduire la précharge du ressort en cas de pluie.



Transpondeur

C'est à cet endroit que le GMT 94 a décidé d'implanter le transpondeur dédié aux références chrono. Juste au-dessus, on peut constater que le mécanisme de progressivité appliqué à la suspension arrière reprend bel et bien les éléments d'origine de l'YZF-R6.



Roue arrière et transmission secondaire

Depuis la saison 2020, les slick sont autorisés en WSSP. L'arrière est en 190/60 x 17 et prend place sur la roue OEM Yamaha, comme l'exige le réglément. La couronne est signée France Équipement. Cherchez bien, vous identifierez un petit détail issu de l'expérience GMT 94 en endurance. Indice : il sert à y reposer la chaîne lors des déposes de roues.

TECHNIQUE / YAMAHA YZF-R6 WSSP GMT 94

Électronique

Batterie française BS et électronique Motronic. Ici, le boîtier dédié à l'analyse des valeurs Lambda et caché derrière, l'ECU Motronic imposé par le règlement. Un ECU pas mal « bridé » qui limite drastiquement la mise au point. En Mondial Supersport, pas de contrôle de traction.



Profil

Une YZF-R6 GMT 94 dédiée au WSSP, c'est un moteur « customisé » de 152 chevaux (régime maxi bridé à 16-600 tr/min suivant le règlement), quand la moto d'origine en amoncelle 118. À titre de comparaison, le bloc 6-cylindres d'une Yamaha R6 préparée pour le FIM est 134 chevaux. Une moto engagée en Mondial ne doit pas exploiter plus de 5 moteurs pour la totalité des courses disputées. Mettre 152 chevaux dans une 600, c'est le signe d'un règlement technique très permissif en matière de préparation mais cela coûte également très cher : comptez 11 000 € pour un moteur neuf avec sa boîte (1" allongée) et les traitements DLC appropriés. Avec une grosse révision à 1 500 km, une culasse pour « vivre » la fatigue de 2 à 3 moteurs maxi à moins qu'elle soit reconstruite.



Commandes aux pieds

Les commandes aux pieds sont signées PP Tuning. Multiréglables et bien rigides, elles jouent sur les sensations de pilotage et sur la précision également. Pour son pilote Jules Cluzel souffrant d'une cheville gauche à la mobilité réduite, le GMT 94 a conçu un renvoi de commande de sélection de la gauche vers ce côté-ci. Un système concentrique associé à l'axe de bras oscillant unique dans le paddock.



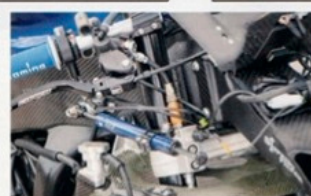
Refroidissement

Grosse surface de refroidissement moteur obtenue avec l'emploi d'un massif radiateur d'eau (supérieur) et d'huile (inférieur). Une mécanique telle que celle-ci offre son meilleur rendement aux alentours d'une température d'eau à 75 °C. Au-delà, ce sont de précieux chevaux qui s'évaporent dans les calories. Ce duo est produit par Februr (Italie) dans un alliage d'aluminium, et pèse 2,6 kilos.



Commande au guidon

Commodo made in France et signé Blinder-Electrik. Une 600 Supersport n'est pas envahie de fonctions électroniques, ainsi, le bouton jaune commande l'allumage du feu de pluie arrière, le noir correspond au Pit Limiter, tandis que le blanc permet de passer d'un mapping moteur à l'autre. Petite subtilité : ces engageants conjonctivement jaune et noir, le système remet l'acquisition de suspension avant à zéro, noir et blanc le faisant pour l'arrière. Et au-dessus, la molette de réglage d'écartement de levier de frein.



Amortisseur de direction

On retrouve ici plusieurs choses importantes : l'amortisseur de direction réglable Taby mais aussi une commande de gaz à tirage rapide, un commodo Blinder-Electrik dédié au ventilateur de radiateur et démarreur, un maître-cylindre DEM imposé par le règlement (un peu mesquin, soit dit en passant), un levier avec réglage d'écartement déporté, un té de fourche DEM (règlement obligé), une conduite d'air d'admission forcée, ainsi qu'un support d'afficheur en carbone et enfin, un capteur de pression de frein pour l'acquisition de données.



Deflecteurs de radiateur

Sous la robe de cette demisselle japonaise se cachent des éléments de très belle facture, à l'image de ses superbes convoyeurs d'air faits de carbone et de Kevlar. De ce côté-ci siège également le réservoir carbone de trop-plein du circuit de refroidissement (chambre d'expansion). Côté gauche : le même en symétrie, pour le carburant.

TECHNIQUE

ESSAI YAMAHA YZF-R6 WSSP GMT 94

Cette moto cumule les podiums depuis son apparition au sein du WSSP, notamment aux mains de Jules Cluzel, notre meilleur représentant actuel dans ce championnat si relevé. En fait, celle essayée ici n'est pas la moto de Jules mais la 3^e moto du team, le mulet du GMT 94 en quelque sorte. Mais un mulet aux spécifications A, un mulet capable de se battre pour la victoire !

Par Bertrand Gold. Photos Bruno Sellier.



La Yamaha YZF-R6 aux spécifications WSSP, un rêve de pilote

Nous autres, journalistes de la presse moto, nous n'avons plus que très rarement l'occasion de poser nos fesses sur une 600 Supersport. D'ailleurs, en arrivant dans l'enceinte du circuit Carole pour ce rendez-vous avec le GMT 94, je n'arrivais plus du tout à me souvenir de ma dernière fois... Des années... C'était il y a des années. Oui mais... combien ? Je n'ai toujours pas trouvé la réponse à cette question. Ce dont je suis sûr, en revanche, c'est du caractère exceptionnel de nos retrouvailles : je suis ici pour essayer la Yamaha YZF-R6 du GMT 94, soit l'une des meilleures représentantes de la catégorie, sur le circuit Carole donc, tracé test du team : rodage moteur, rodage freins, essais nouveauté technique, « dérouillage » pilote à la sortie de l'hiver ou comme ici, essai

presse, campagne de promotion digitale et prise de contact avec un nouveau pilote. En ce jour, nous avons la chance de tester la machine aux spécifications WSSP avec l'Albigeois Valentin Debise, sélectionné par Yamaha, la FFM et le GMT 94 en vue de participer à la manche française du WSBK à Magny-Cours du 03 au 05 septembre 2021 (sujet réalisé en amont de cette date, ndlr). À Carole, le GMT 94 anime également des journées à but social, réalise de la promotion partenaires et aussi, de la prévention routière. Un lien fort entre les deux parties qui conduit à une mise à disposition exclusive de l'endroit, tant en matière de piste que d'infrastructures. La moto se tient donc dans l'unique box du site et avec elle, toute une équipe de jeunes stagiaires invités par le GMT 94 à vivre l'expérience de ce jour. Une partie

du staff officiel est là également avec, notamment, la présence d'Alexandre Leroy, ingénieur dédié à l'exploitation de la moto et bien sûr, Christophe Guyot lui-même, sans oublier Rémi Guyot, le fils, en charge de la communication pour le team.

UN MULET ? MAIS POUR FAIRE QUOI ?

Si l'idée de piloter cette YZF-R6 WSSP me fait trépaner d'impatience, il faut toutefois reconnaître qu'une supersport, ça n'est pas non plus une superbike. Grâce à un règlement plus permissif, une 1000 SBK brille en effet de mille pièces plus racing les unes que les autres : grosse fourche, gros freins, bras oscillant prototype, roues forgées... À côté, une 600 paraît quand même très « stock » avec

ses étriers et son maître-cylindre d'origine, ses roues d'origine, son bras oscillant d'origine, sa fourche d'origine, etc. Déjà que le règlement impose de rouler avec des stickers imitant les optiques de phare de série... ça va qu'il oblige à retirer rétroviseurs et béquille latérale sans quoi... Et puis on en vient à la déshabiller, cette YZF. Cette fois, la température monte d'un cran. Puis deux, puis trois... à mesure que tombent le sabot, le haut de cartilage, la coque arrière... Les deux gros radiateurs d'eau et d'huile qui apparaissent, leurs fabuleux convoyeurs d'air en carbone/Kevlar qui se dévoilent, le sexy ligne Akrapovic, c'est tout l'orchestre qui se met à jouer en même temps : ne manque plus que la boule à facettes pour célébrer la petite fille ! Là, on y est et on comprend : l'YZF-R6 béquillée devant nous, ça n'est clairement pas celle du copain de la

sœur à Mamu qui stunte à Rungis le vendredi soir mais bien une pure petite merveille apte à gagner des courses mondiales les samedis et dimanches ! Les Yamaha YZF-R1 et R6 ne sont définitivement pas des grosses motos. On vulgarise souvent en décrivant la R1 comme taillée dans un gabarit de 600 cm³. Alors non, la R6 ne ressemble pas à une 300 cm³ mais il s'agit toutefofois d'une moto compacte, tout en légèreté. Comme présentée en introduction de cet essai racing, cette moto mise à notre disposition est en réalité le mulet du GMT 94. Pour la saison 2021, l'équipe s'était engagée avec deux pilotes : Jules Cluzel et Federico Caricasulo. Le règlement WSSP (comme WSBK du reste), impose une seule moto par pilote. Il n'existe donc qu'une seule YZF-R6 n° 16 (Cluzel) et une seule n° 94 (Caricasulo) à finalement

changé d'équipe en cours de saison pour être remplacé par Valentin Debise dès le mois d'août). Mais bien sûr, si le règlement impose une seule moto par pilote dans le box, l'équipe dispose de quoi en reconstruire une dans sa base logistique arrière en cas de chute lourde durant l'épreuve. Mais il y a bien une seule moto habitillée à passer au contrôle technique en début de week-end. Un mulet ? Mais pour faire quoi ? Un mulet pour se tenir prêt, un mulet pour tester, un mulet pour ne pas mettre des kilomètres aux motos de course entre deux manches. Un mulet aussi pour préparer la wild card d'un pilote français lors de l'épreuve WSSP à Magny-Cours. Un mulet qui se présente donc aux spécifications A, soit exactement la même configuration que celle engagée en Mondial pour les pilotes du GMT 94. Oui, la même ! Ici, nous avons roulé avec un

