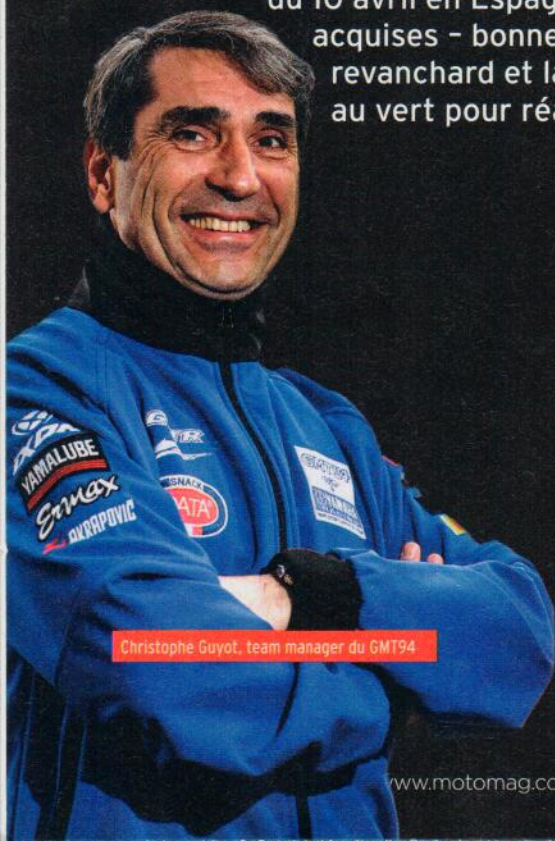




LE GMT94 PRÊT À EN DÉCOUDRE

L'emblématique équipe française du GMT94 entame une nouvelle saison dans le championnat du monde Supersport dont le coup d'envoi a été donné le week-end du 10 avril en Espagne. Le team compte bien se "nourrir" des expériences acquises - bonnes et mauvaises - en 2021, pour briller. Avec un Jules Cluzel revancharde et la fougue du jeune Andy Verdoña, tous les compteurs sont au vert pour réaliser une grande saison.



Christophe Guyot, team manager du GMT94

L'équipe de Christophe Guyot est remontée comme un coucou et espère bien se battre pour obtenir le titre de champion du monde Supersport cette année - pilote et équipe. Surtout après une saison 2021 qui semblait prometteuse, mais où rien ne s'était vraiment passé comme prévu.

UN LONG CHEMIN DE CROIX

« Jules Cluzel a largement dominé les débats durant l'intersaison. Il était clairement au-dessus, raconte Christophe Guyot, le team manager du GMT94. À Aragón, en Espagne, pour le premier mee-

ting, il signe la pole. Tout semble être OK pour démarrer la saison sur les chapeaux de roue et, patatras... il se fait percuter par Niki Tulli alors qu'il menait la course. » Ce n'est pas la première fois que Jules est victime de l'excès d'optimisme d'un autre concurrent. Cet accident entame sa confiance, de même que celle de l'équipe, et il leur faudra du temps pour remonter la pente. Mais comme un coup du sort n'arrive jamais seul: « On arrive à Most, et il se fait à nouveau percuter. Et encore à Magny-Cours, où Cluzel est impliqué malgré lui dans un accrochage qui se termine par un traumatisme crânien. »



Jules Cluzel (n°16)



Andy Verdoïa (n°94)

Mais le team ne baisse pas la tête, bosse d'arrache-pied, et ça finit par payer. En fin d'année, même si le titre est déjà hors de portée, Jules se mue en machine de guerre et enchaîne les bons résultats à partir du Portugal. Il y signe enfin sa première victoire de la saison, sa première depuis 2019. Il enchaîne en Argentine avec le doublé - et le "hat-trick" (pole, victoire et meilleur tour) s'il vous plaît -, avant de remporter la dernière manche à Mandalika, en Indonésie.

ENTRE EXPÉRIENCE ET JEUNESSE

Le GMT94 compte bien surfer sur cette dynamique pour bien commencer la nouvelle saison (première course à Aragón, le 10 avril). Pour se faire, elle mise toujours sur les services et le talent de Jules Cluzel, qu'on ne présente plus (dans le team depuis 2019), lequel sera associé au jeune Andy Verdoïa, moins connu du grand public, mais déjà réputé dans le paddock du WSBK. Après une saison complète en catégorie Supersport 600, en 2020, puis un passage en Supersport 300, Andy Verdoïa s'est expatrié en Italie, en 2021, pour disputer le CIV (championnat italien de Superbike). Les hommes de Christophe Guyot connaissent bien le pilote pour l'avoir fait rouler sur le circuit de Magny-cours, en tant que *wild-card*, avec de belles performances à la clef (10^e et 8^e). Il fera honneur à l'équipe en portant l'emblématique n°94 sur sa Yamaha R6.

DEUX WILD-CARDS À MAGNY-COURS

L'équipe de Christophe Guyot s'est toujours engagée à soutenir les jeunes

afin de les aider à atteindre le plus haut niveau. Comme lors des saisons précédentes, le GMT94, en accord avec Yamaha et la FFM (Fédération française de motocyclisme), engagera deux pilotes supplémentaires lors de l'épreuve du championnat du monde Supersport qui se tiendra à

Magny-Cours en septembre prochain. Ce privilège reviendra au pilote qui mènera le championnat français de Supersport au terme de la 5^e manche. La FFM, quant à elle, se donnera le droit de sélectionner le second pilote, qui sera forcément un jeune qu'elle estime prometteur. ■



RÈGLEMENT TECHNIQUE

Des modifications pour attirer de nouveaux constructeurs

Depuis plusieurs saisons, le championnat ressemble à une coupe Yamaha. Pour redonner de l'intérêt à la catégorie et pour attirer de nouveaux constructeurs, la Dorna a changé le règlement technique. Cette modification a convaincu Ducati de faire son retour en Supersport, une première depuis 2007 et la 749R. L'usine de Bologne engagera la Panigale V2 955 cm³. La Triumph ST765 RS ou encore la MV Agusta Veloce (800 cm³) ont également été homologuées. Pour équilibrer le niveau de performance des machines, dont la cylindrée varie, le promoteur compte jouer sur plusieurs points (poids, bridage régime moteur, limitation des moteurs). En voici un exemple : la Ducati plafonnera entre 11 000 et 12 000 tr/min, Yamaha et Kawasaki à 16 400 tr/min, la Triumph et la MV Agusta entre 14 000 et 15 000 tr/min. Autre fait important, l'allocation moteurs, c'est-à-dire le nombre de moteurs autorisés pour la saison (comportant 12 épreuves et 24 courses) et par moto est définie en fonction de la cylindrée. Ainsi Yamaha et Kawasaki pourront disposer de 5 moteurs, Triumph de 4 moteurs et Ducati de 3 moteurs seulement. La Dorna annonce également que, selon les résultats des différents protagonistes, des ajustements se feront en cours de saison. Un algorithme calculera différents paramètres tels que : vitesse maxi, temps au tour, tours menés, résultats, etc.). Un sacré schmilblick...