

## SIDECAR CROSS : Des machines et des Hommes - Partie 1



### Divers - Iffendic

Article posté le Mercredi 10 Juillet 2013

Notre fidèle internaute Oxboy, qui vous a déjà proposé d'excellentes contributions sur Mx2k.com, était ce week-end à Iffendic pour assister au grand-prix de France de sidecar cross. De retour de Bretagne, Dominique n'a pas résisté au plaisir de vous faire découvrir cette discipline peu médiatisée, mais énormément spectaculaire.

Le moto club d'Iffendic, théâtre de nombreux GP, a accueilli ce week-end les stars du sidecar cross, vous savez, ces engins venus d'un autre monde.

À mille lieues du «système» MXGP, la planète sidecar reste assez confidentielle, pour ne pas dire marginale. Une particularité qui lui permet de cultiver certaines vertus du sport bien trop souvent oubliées : entraide, solidarité, authenticité, et respect des (bonnes) traditions.

### LE SIDECAR CROSS : AVANT TOUT UN GRAND SPECTACLE

Pour bien mesurer toute la beauté de cette discipline, il faut prendre le temps de suivre « en live » l'évolution d'un équipage lancé dans un tour chrono. Le spectacle proposé est exceptionnel, on peut parler d'une symphonie en plusieurs mouvements...Là, lecteur tu te dis : Oxboy a vraiment attrapé un coup de chaud à Iffendic....Encore quelques lignes (pas celles que l'on snif, hein...) et il nous raconte Mozart, sa vie son oeuvre...



### DUEL EN TETE DE COURSE :

N<sup>2</sup> et vainqueurs du GP :  
Etienne Bax - Kaspars Stupelis

N<sup>3</sup> et leaders du championnat du monde :  
Ben Adriaenssen - Ben Van Den Bogaart

Pourtant, un coup d'œil à la définition de ce joli mot permet de comprendre cette transposition que certains pourront qualifier d'osée..... ouvrant le dictionnaire, j'y trouve les termes composition, mouvements joints / disjoints, et orchestre.

Un équipage de sidecar cross s'apparente à un duo musical, où chaque interprète s'appuie sur une composition qui lui est propre. Au final, une seule mélodie doit s'élever dans les airs pour régaler le public et donner au mot symphonie tout son sens.

Je vous promets que réussir pareille performance pendant 2 fois 30 minutes (+ 2 tours) relève de l'exploit, car les rôles tenus par le pilote et son passager sont bien différents :



Le pilote doit cultiver plusieurs aptitudes :

- dompter les chevaux sauvages de son « engin » (sans s'arracher les bras),
- maîtriser un sidecar à la stabilité toute relative et aux réactions parfois violentes,
- anticiper les « caprices » de sa machine, et avoir une confiance aveugle sur les faits et gestes de son passager,
- avoir un gros coeur pour, à chaque saut, envoyer dans les airs un engin de 200 kg et ses deux bons hommes.....

De son côté, le passager est le roi des mouvements joints, ou disjoints.

Traditionnellement appelé singe, ce nom prend tout son sens lorsque l'on observe les acrobaties de l'athlète : sur un laps de temps très court, vous le voyez assis sur la selle et fermement accroché à son pilote, quelques mètres plus loin on le retrouve debout dans le panier, enfin, au virage suivant il est carrément à l'extérieur du dit panier pour éviter au side de se renverser.

Vous l'avez compris, le singe est le maître des figures de style. La légende raconte qu'en le voyant exceller dans cet exercice où chaque position interpelle le regard, Fernande Grudet, alias madame Claude, aurait déclaré que l'on pouvait ranger le Kamasutra au rang des antiquités, c'est dire....



Ce rôle de funambule du tout terrain démontre toute l'importance du singe, garant de « l'harmonie au sein du couple ». La moindre erreur de sa part peut provoquer une réaction en chaîne très douloureuse, tant pour sa santé que celle du pilote...bref, il est un chef d'orchestre dont la prestation conditionne pour beaucoup le succès de la symphonie.

### **PRODUCTION RULE ? Connait pas....**

Inutile d'être un expert de la clé de douze pour se rendre compte que chaque side est une oeuvre d'art. Pas de production à la chaîne mais des engins conçus par des sorciers de la mécanique, ajustés précisément aux spécificités et aux exigences de chaque équipage.....

Précision concernant la motorisation : le sidecar cross voit 2 écoles s'affronter : d'un côté les adeptes du 4-temps, de l'autre les fidèles du 2-temps, une singularité qui ajoute à la magie de ce sport....

### **1+1 = ?**

Le sidecar cross de haut niveau est synonyme d'exigence. Au delà d'un engagement physique hors norme, le pilote et son passager doivent construire ensemble une vraie complicité. De cette connaissance mutuelle naîtra l'osmose indispensable à tout rêve de victoire...

L'équation qui mène au succès est donc simple, au risque de bouleverser toute logique mathématique : 1 pilote + 1 passager = 1  
Pour parvenir à ce résultat, le binôme doit s'imposer des heures d'entraînement, des litres de carburant et de sueur, sur tout type de terrain et quelles que soient les conditions.





## **B** comme **BEAUTÉ**, ou **BRUTALITÉ**

Un grand-prix de sidecar cross est un concentré de plusieurs GRANDS moments de sport. Je suis fan de motocross depuis mon premier souffle et je vibre chaque fois que je « vis » une course, mais je dois bien avouer que la planète sidecar offre des « instantanés émotionnels » uniques.

Au premier rang de ces émotions si particulières, il

y a la mise en place derrière la grille :

La vue de ces gladiateurs d'un autre temps qui entrent dans l'arène, le son indescriptible des 2-temps (je passe bien entendu sous silence la dissonance phonique des 4-temps...), l'odeur qui se dégage des pots d'échappement énormes, tout concourt à l'extase. Ce cérémonial qui précède le départ me donne toujours la chair de poule, comme un espace-temps magique, une porte ouverte vers l'empire des sens.

Outre la confrontation 2-temps vs 4-temps, un deuxième paramètre vient « pimenter » le départ : les équipages sont libres de rouler avec le panier à droite, ou à gauche...hé oui, derrière la grille certains paniers sont côte-à-côte...voilà pour le volet social du side qui cultive au mieux les bienfaits de la promiscuité...

*Imaginez le son qui s'échappe de cet "instrument" ...*

Le deuxième effet Kiss Cool se produit au baissé de la grille, qui libère les équipages et leurs monstres de puissance. Autant de monde pour si peu de place au premier virage, je vous laisse imaginer la dose d'adrénaline au mètre carré...Je ne connais pas le ressenti du pilote ou du passager à ce moment précis de la course, mais je sais une chose : du bord de la piste, c'est sublime et terrifiant à la fois...ensuite, place à 35 minutes de pur bonheur, d'émotions, de frissons....



## Partie 2 (A venir demain) "DANIEL WILLEMSSEN, LA LEGENDE" & "ALLEZ LES BLEUS !!!"

Crossement vôtre – Oxboy.

*En rédigeant cet article, j'ai une pensée particulière pour mon oncle, Jean-Claude LEBELLANGER. Sociétaire du MC Tribehou (oui, la patrie des VIMOND) dans les années 70, il a commencé sa « carrière » en moto avant de s'orienter vers le side...Il est à l'origine de ma passion pour ces deux disciplines...MERCI TONTON !*

### SIDECAR CROSS : Des machines et des Hommes - Partie 2



#### Divers - Iffendic

Article posté le Jeudi 11  
Juillet 2013

Suite et fin de notre coup de projecteur sur le sidecar cross. Aujourd'hui, "Oxboy" vous présente le pilote hollandais Daniel Willemsen, véritable légende du side et détenteur de dix titres mondiaux. Il n'oublie pas les équipages français, avec comme fer de lance le duo Giraud / Musset.

### DANIEL WILLEMSSEN, LA LEGENDE

Il est impossible de présenter le sidecar cross sans évoquer sa légende vivante : Daniel Willemsen. Quand bien même la star du side est absente d'Iffendic pour cause de blessure, un coup de projecteur s'impose.

Écrire que notre homme aime passionnément sa discipline est un doux euphémisme : il est monté pour la première fois sur un side à l'âge de 6 ans (avec son frère âgé de 4 ans...), sur un Honda 50cc « fait maison » par papa....

Deux informations permettent de bien mesurer le statut de Willemsen aux Pays-Bas : une rue porte son nom dans sa ville d'origine, et le grand Daniel a été honoré par son pays en se voyant décerner l'Ordre d'Orange-Nassau (ordre honorifique civil et militaire des Pays-Bas). Combien de pilotes de MX peuvent s'enorgueillir d'une telle reconnaissance ?



L'empreinte de Daniel Willemsen dans le monde 'sidecariste' est immense. Outre un palmarès inégalé et une longévité au sommet de la hiérarchie mondiale, il reste surtout le pilote qui a modernisé le pilotage de ces engins « capricieux ».

Champion du monde en titre, le hollandais détient à ce jour 10 couronnes mondiales, acquises avec 8 passagers différents.... Au delà des chiffres, il y a les circonstances qui ajoutent à la grandeur du pilote, parmi celles-ci, deux retiennent l'attention :

En 2010, le passager de Willemsen se blesse en cours de saison, obligeant le « world champ » à engager un nouveau partenaire. Cette difficulté supplémentaire ne l'empêche pas de coiffer un 8ème titre....

Cet exploit pourrait être classé au rang des banalités, au regard de ce que Willemsen a réalisé en 2012.

Au premier GP de la saison (GP de France, terrain dur), le passager de Willemsen se casse le poignet. Une blessure lourde de conséquences qui réduit à néant le capital entraînement et remet en question l'avenir de la saison.

Willemsen est contraint de trouver rapidement un autre passager, le second GP (Pays-Bas, terrain sablonneux) ayant lieu le week-end suivant.



Une fois le nouveau binôme constitué, Willemsen se trouve confronté à un double handicap :

1. le nouvel équipage n'a aucun automatisme et doit appliquer la « méthode découverte », 2. le champion en titre ayant enregistré un résultat blanc lors de la première épreuve, il doit se lancer dans une course poursuite assez folle pour combler le retard face à des adversaires conscients que le maître a un genou à terre, et qu'il y a un « coup

à jouer ».

En dépit des aléas, l'équipage « vierge » de toute compétition remporte ce GP des Pays-Bas....c'est là que le mot exploit prend tout son sens....

Un malheur n'arrivant jamais seul, le passager n°2 se blesse à son tour, alors qu'il reste 5 GP à courir. Willemsen parvient à engager un troisième passager pour terminer la saison.....Il remporte 2 des 5 GP, et inscrit un 10ème titre mondial sur son « CV ». L'histoire s'écrit parfois avec un grand « H ».

Les chiffres de Willemsen :

- première victoire de manche au GP de France (Baugé) le 12 mai 1996,
- première victoire en GP : Estonie 1997,
- premier titre de champion du monde en 1999 (1 point de plus que le second...),

- à ce jour 72 victoires en GP,
- vainqueur à 6 reprises du sidecar cross des nations.

## ALLEZ LES BLEUS !!!

Le Grand-Prix de France est évidemment un rendez-vous particulier pour les équipages français. Comme beaucoup de fans, je me faisais un plaisir d'encourager Valentin Giraud et Nicolas Musset, qui occupaient une très belle deuxième place au classement provisoire du championnat du monde à la veille d'Iffendic.



Nicolas Musset a tenu a remercier ses fans en dépit de la déception de ne pas pouvoir rouler devant son public

Malheureusement, une blessure contractée la semaine dernière lors du championnat de France a brisé tous les rêves de victoire...(l'occasion de souhaiter d'avance un prompt rétablissement à Valentin Giraud qui doit subir une opération pour consolider son épaule). Notre équipage phare a bien tenté de rouler

samedi, mais l'épaule fragilisée de Valentin a dit stop...Les français ont quand même tenu a être présent le dimanche, du bord de la piste, pour rencontrer leurs supporters.

En dépit de cette frustration, le spectacle a bien été au rendez-vous. L'histoire retiendra que le tandem Etienne BAX (pilote - hollandais) / Kaspars STUPELIS (passager/ letton) s'est offert un doublé imparable.

S'agissant des français, 6 équipages ont passé le cap des qualifications le samedi. Deux sont rentrés dans les points : Jean-Marie Ains / Bernard Jayet et Anthony Mecene-Loic Chene.





Iffendic 2013 nous a offert un très beau (et très chaud...) grand prix de France. Chaque spectateur emporte avec lui une multitude d'images et de souvenirs. Un grand merci aux acteurs de ce grand-prix, et bravo au MC Iffendic pour la qualité de l'organisation (sans oublier le respect du public, car à 20 euros le week-end, avouez que le tarif est très raisonnable).

Crossement vôtre – Oxboy.

*En rédigeant cet article, j'ai*

*une pensée particulière pour mon oncle, Jean-Claude LEBELLANGER. Sociétaire du MC Tribehou (oui, la patrie des VIMOND) dans les années 70, il a commencé sa « carrière » en moto avant de s'orienter vers le side...Il est à l'origine de ma passion pour ces deux disciplines...MERCI TONTON !!!*

Les grandes descentes d'Iffendic imposent un gros cœur...sachez que du haut de la pente jusqu'au virage, la roue arrière reste bloquée ...

Pour les amateurs de données techniques (un grand merci aux spécialistes du forum planète side-car cross) :

**SIDE CAR 4 temps**  
 - poids du side car : 200 kg  
 - cylindrée de 525 cm<sup>3</sup> à 880 cm<sup>3</sup> (!)  
 - puissance de 70 à 90 chevaux

**SIDE CAR 2 temps**  
 - poids de 175 à 185 kg  
 - cylindrée de 500 cm<sup>3</sup> à 700 cm<sup>3</sup> (!)  
 - puissance de 75 à 100 chevaux (au milieu des années 80, on pouvait voir des moteurs de 1000 de cm<sup>3</sup> développant près de 130 chevaux.....)



Le positionnement du panier est bien souvent lié à la nationalité de l'équipage : les anglo-saxons optent pour le panier à gauche, les suisses, les suédois et les autres pays en général choisissent le panier côté droit.





L'équipage n°5 a le panier à droite, le n°10 a la panier à gauche...

PS : une séance de rattrapage vous est offerte avec un deuxième grand-prix de France, le week-end des 7 & 8 septembre, sur le magnifique tracé de Dardon-Geugnon. Allez-y, vous ne le regretterez pas !

*Photos (C) Oxboy / teamwillemsen.com*