Une seule moto, deux surfaces, 1000 adaptations...

À première vue, le Supermotard pourrait passer pour du motocross avec des pneus de vitesse façon Monobike. Ce serait oublier l'essentiel : derrière des motos aux origines communes se cachent trois philosophies de pilotage bien différentes.

En **motocross (MX)**, le pilote compose avec la terre, les ornières, les bosses et les sauts. Souvent debout sur ses repose-pieds, il utilise son corps pour absorber les irrégularités, contrôler sa machine et rechercher la motricité. En **Monobike**, les machines évoluent exclusivement sur asphalte. Le pilotage se rapproche de la vitesse : précision des trajectoires, freinages appuyés, déhanchements et exploitation de l'adhérence. En **Supermotard**, il faut maîtriser les deux univers. Mais surtout, passer instantanément de l'un à l'autre, sur une même moto, avec des positions, des appuis et des techniques qui évoluent constamment.

Un circuit de Supermotard associe généralement environ 80 % d'asphalte et 20 % de terre. Mais ces 20 % influencent aussi les 80 % restants ! En quittant la terre, les pneumatiques transportent poussière et particules qui peuvent temporairement réduire leur adhérence sur le bitume. Les passages successifs déposent également des matériaux sur la piste, modifiant les conditions rencontrées par les concurrents suivants.

Ajoutons les différences de température entre les surfaces. À la Jamaïque, des relevés effectués en plein soleil ont déjà montré un tarmac dépassant 45 °C, voire 50 °C. Les pneumatiques passent ainsi d'un environnement thermique à un autre, sans que leur température évolue instantanément.

Et attention au retour du grip ! Une roue arrière en dérive qui retrouve brutalement de l'adhérence peut provoquer un *high-side*, projetant parfois son pilote. À l'inverse, une adhérence attendue mais absente peut entraîner une glissade et une chute.

Le pilote, au cœur de l'équation. Position du bassin, charge sur le train avant, appuis sur les repose-pieds, souplesse des bras : chaque geste compte. Même les phases de relâchement sont essentielles pour laisser travailler la machine sans perturber son équilibre. Les glisses et le pied sorti ne sont donc pas des figures destinées au spectacle. Ils répondent à une recherche de performance. Et une dérive excessive peut coûter du temps !

Les 21 et 22 novembre, à la Jamaïque, les spectateurs pourront observer ces changements de technique au fil d'un même tour.

Car en Supermotard, maîtriser la terre et l'asphalte ne suffit pas. Il faut aussi maîtriser tout ce qui se passe entre les deux ! Des transitions permanentes.