

# Événement

## Le Super8 à La Plagne

Par Vincent Néron - Photos : @JNJphoto



# Succès en devenir



Nouvel événement, le Super8 offre à tous les pratiquants et pratiquantes de VTT et de VTTAE un cadre exceptionnel autour de La Plagne pendant quatre jours. Avec de magnifiques tracés alternant sections physiques et techniques pour tous les niveaux, cette épreuve a fort logiquement rencontré un très joli succès.

**A**u commencement, et ce dès 2015, la station de La Plagne a relancé une politique de développement du VTT mise en sommeil depuis fort longtemps. Et pour la petite histoire, il est dit que la présentation des premiers VTT en France, des Peugeot, dans les années 1980, aurait été réalisée dans la station de La Plagne. Et après la création d'un bike-park, de pistes et de parcours pour tous, dont le E-spot, dédié aux VTT à assistance électrique, la station cherchait à créer son événement afin d'asseoir cette nouvelle politique. Cédric Lathoud, responsable événement, et Séverin Garcia, en charge du développement VTT, se lancent donc sur le projet, en collaboration avec le team Peugeot. L'histoire se répétait, malgré l'annulation et le report de la première édition, prévue en 2020, pour la raison que l'on connaît.

« Ce qui n'a pas forcément été un mal, reconnaît Séverin, car cela nous a laissé encore du temps pour y réfléchir et le mettre en place, notamment sur les points de recharge des batteries où il a fallu nous creuser la tête en matière de logistique. »

Au final, le programme des quatre journées propose un raid de deux jours pour les pilotes expérimentés, le Grand8, « car il y a très peu de compétitions de VTTAE, et nous y croyons beaucoup en format raid, car ce sont des vélos qui permettent d'aller vraiment plus loin et de passer à des endroits très difficiles à exploiter sans moteur. De plus, un VTTAE ouvre un champ technique beaucoup plus large dans les ascensions, et la gestion de l'autonomie apporte un plus entre les concurrents. » Et comme les alentours du très vaste domaine de La Plagne s'y prêtaient parfaitement, l'événement a été rapidement acté, tout en offrant également aux amateurs une épreuve à leur niveau, le Double8, ouvert aux VTT et VTTAE, les deux jours du week-end. Les tracés véritablement destinés au mountain-bike alpin (!), ayant été validés par les pilotes du team Peugeot, Alex Balaud et Vincent Ancelin en tête, ont conquis l'intégralité des concurrents, alors que Séverin s'était interdit certains passages jugés trop difficiles. « Mais Alex m'a fortement conseillé de les utiliser et nous avons bien fait, étant donné l'engouement qu'ils ont rencon-



tré. » Et il faut bien avouer que cette formule raid, une fois assimilée la bonne gestion de sa batterie, est une formule sur laquelle le VTTAE prend tout son sens.

« Le VTT électrique permet d'aller chercher des ascensions plus techniques et ensuite des descentes longues, typées "enduro". Et sportivement c'est intéressant car la course repose sur une gestion de l'effort pour ne pas griller sa batterie, les perspectives sont plus belles. » Du coup, le staff organisateur envisage déjà les perspectives d'un parcours ouvert à la randonnée avec alternative en remontées mécaniques dès l'an prochain, alors que l'épreuve sportive, elle, changera de lieu



Entre forêts, alpages et sommets, l'épreuve du Grand8 offre le meilleur des paysages de La Plagne.

## La formule raid avec gestion de la batterie s'avère adaptée au VTTAE en compétition



Les chemins de crêtes, qu'ils soient en descente ou en montée, ont été un régal pour les concurrents, avec des panoramas incroyables.

de départ et d'arrivée tous les ans. « Cela nous obligera à faire évoluer sans cesse le parcours qui ne sera jamais le même, même qui conservera ses caractéristiques techniques et physiques, à savoir de rester une épreuve longue distance spécialement destinée aux pilotes expérimentés. » Et effectivement, ce fut pour tous et toutes un beau challenge à relever, agrémenté de magnifiques panoramas, et rien que pour cela, il ne fait aucun doute que le succès sera au rendez-vous.

### E-Bike dans la course

Invités, avec nombre de confrères à participer à l'événement, c'est donc la « fleur au fusil », que nous nous présentons au départ du Grand8, sous un ciel menaçant, le jeudi après-midi. Au départ de la base de loisir des Versants d'Aime, c'est



d'abord une jolie petite grimpe en sous-bois qui permet au peloton de s'étirer, avant que les éléments ne se déchaînent sur nos têtes, à peine protégés

**Entre l'épreuve expert et celle réservée aux amateurs, le Super8 en offre à tous et toutes**

que nous sommes par les immenses sapins. C'est donc trempés, gainés et transis de froid que nous arrivons au premier ravitaillement avec échange de batterie, aux Bauches. Les conditions étant trop extrêmes pour notre petit mental, nous laissons passer la demi-heure nécessaire à l'accalmie pour repartir ensuite, esseulés, en fin de course. Heureusement, le morceau de bravoure qui arrive permet de se réchauffer un tant soit peu grâce à une « escalade » dans un sentier muletier hyper escarpé et raviné ! Autant dire que la bonne gestion de l'assistance et de la motricité s'y avère primordiale si l'on ne désire pas user du mode d'assistance « marche ». En parlant de gestion de batterie, il faut bien avouer que, sans trop y regarder, le mode « Turbo » était souvent enclenché et a permis d'aller au bout de ces 39 kilomètres et 2590 mètres de dénivellé positif sans crainte. Au passage, on aura grave apprécié les descentes ultra-techniques, en épingles et en marches rocheuses, à limite d'une Coupe du monde de DH ! Et après une nuit en bivouac, à Champagny-le-Haut, c'est au petit matin qu'un nouveau départ est donné pour 61 km de course et 2990 m de D+ où, selon les traceurs, il est impératif

Des paysages à couper le souffle, des dénivellés de forçats et des tracés super techniques et physiques, le Grand8 est réservé aux experts et expertes.



Sous un ciel encore chargé et un terrain très humide, les concurrents et concurrentes ont dû jouer avec l'autonomie des batteries.



Les belles descentes bien techniques étaient légion sur l'épreuve. De quoi ravir la pilote Haibike, Léa Deslandes, seconde chez les féminines.

### MINIVIEW

## Jérôme Guilloux

Pilote E-Team Moustache  
Vainqueur du Grand8



#### Comment s'est passée cette course ?

J'avais opté pour une batterie de 500 Wh\*, afin de travailler mon physique, et il m'a donc fallu faire très attention à la gestion de l'autonomie. Le jeudi s'est bien passé, mis à part le mauvais temps. Je n'avais jamais eu aussi froid sur une course. Le parcours était particulièrement bien adapté au VTTAE, avec de super remontées très techniques et des descentes très cassantes. J'ai roulé avec mon coéquipier Kenny Muller jusqu'au ravitaillement, mais il a dû abandonner sur problème mécanique, alors je suis reparti seul en tête jusqu'à l'arrivée. Le vendredi, j'ai roulé jusqu'au ravitaillement avec un autre concurrent, puis j'ai pris le large dans la longue descente et j'ai creusé l'écart jusqu'à l'arrivée.

#### Tu as donc parfaitement géré ta batterie ?

Oui, j'ai principalement roulé en mode e-MTB et « Tour » le premier jour, afin d'avoir un peu de marge, mais le lendemain, j'ai plutôt utilisé les modes « Tour », et « Eco » sur le plat. J'ai bien fait car au changement de batterie, il ne me restait que 4 % d'autonomie et au final 6 % sur la seconde batterie.

#### Et qu'as-tu pensé du parcours ?

Il m'a bien plu, avec de véritables descentes et montées très techniques. Mais il y avait un peu trop de pistes roulantes au départ du second jour,

à mon goût. Elles auraient mérité d'être un peu plus courtes, mais dans l'ensemble, c'était parfait.

#### Et après ce Grand8, tu avais un beau challenge à relever ?

Oui, car après avoir validé mon inscription ici, je m'étais désisté suite au changement de date des championnats de France d'enduro électrique, qui avaient lieu le week-end suivant la course. Mais je me suis remotivé pour venir quand même faire cette course, puis filer ensuite à Levens après la remise des prix et effectuer les reconnaissances le samedi et la course le dimanche.

#### Avec quel résultat ?

L'enduro n'étant pas ma spécialité, j'ai terminé 4<sup>e</sup>, mais un peu frustré, car suite à un problème de chronométrage, la première spéciale a été annulée. J'y avais réalisé un bon chrono et je gérais ensuite mon avance sur le 4<sup>e</sup>. Mais après annulation de la spéciale 1, j'ai rétrogradé 4<sup>e</sup> pour 4 secondes.

#### Et tes objectifs à venir ?

Ils sont assez nombreux, avec la 3<sup>e</sup> étape de Coupe du monde de XC VTTAE, puis le Freeride World Tour à Tignes, le Tour du Mont-Blanc, et enfin les championnats du monde, avec pour objectif de remporter le titre.

\* Il existait deux classements distincts, en fonction de la puissance des batteries.

d'économiser ses batteries pour aller au bout... Mais après quelques erreurs de parcours, et loin derrière tout le monde, le mode « Turbo » est à nouveau enclenché, surtout sur les longues pistes en faux plat montant qui permettent de rejoindre les alpages, avec une vue grandiose et dégagée sur toutes les vallées adjacentes. Avec, de plus, un soleil enfin de la partie. Malheureusement, à ne pas écouter les conseils prodigués, l'assistance moteur finit par couper dans l'ascension du Mont Jovet, alors que nous avions en point de mire les avant-derniers concurrents... C'est donc une belle séance de poussage qui s'ensuit, jusqu'au ravitaillement, puis de nouveau jusqu'au site de Fornelet pour enfin échanger la batterie. Heureusement, entre-temps la fabuleuse descente sur les lignes de crêtes nous aura remis du baume au cœur, tout en finesse de pilotage et sans la peur du vertige. Une fois la nouvelle batterie en place, l'économie est alors de rigueur pour essayer d'aller au bout sans misère, mais le temps perdu à pousser un VTTAE de 24 kg se paiera cash, puisque nous sommes mis hors délai, alors que paraît-il, la dernière descente sur la basilique de Aime-la-Plagne était la plus fantastique. Mais peu importe, il n'y avait aucun regret à avoir, tant l'épreuve fut belle et les parcours d'une technicité incroyable !



### Le vélo de la rando Cube Stereo Hybrid 140 HPC

Doté d'un cadre en carbone Advanced TM, avec arrière en alu 6061-T6 et de 140 mm de débattement, via des éléments Fox Float DPX2 Evol et fourche Fox 36 Float GRIP en 150 mm, le Cube Stereo Hybrid 140 est un pur all-mountain « moderne », avec roues de 29 pouces Newmen Evolution SL E.30, qui lui garantissent de grandes facultés de franchissement, de stabilité et d'encaissement, montées en pneus Maxxis Assegai et Minion DHF II, de 2,5 et 2,4 pouces de section. Au final, l'impression de disposer de beaucoup plus de débattement sans jamais être pris au dépourvu, ni mis en difficulté, que ce soit en descente rapide ou cassante. Au niveau motorisation, l'assistance du Bosch Performance CX Gen4, avec batterie PowerTube de 625 Wh et console Kiox, permet une gestion parfaite de l'effort, bien aidée par le mode e-MTB, qui gère au mieux l'assistance. Enfin, cerise sur le gâteau, notre vélo était équipé de la transmission Sram AXS électronique, le tout agrémenté du puissant freinage des Magura MT7, avec disques de 203 mm, pour placer parfaitement les 24,3 kg de la bête.

Merci à Nils Bergel du magasin Bike Surgery, 8 place Joux - 73210 Aime. Tél. : 04 57 37 69 95 et bikesurgery.shop@gmail.com

# eBike

100%  
purs watts

LE MAGAZINE DU VAE

Panorama  
**36**  
pneus  
VTTAE



Pratique  
Passez  
en tubeless

## Essais

Kona Remote  
Canyon Spectral:ON WMN  
Specialized Turbo Kenevo SL  
Gas Gas Enduro Cross



Face-à-face moteurs  
**Shimano**  
EP8 vs E8000



Virée magique dans les Alpes-Maritimes

L 19564 - 26 - F - 6.50 € - RD

Editions Larivière

Bimestriel - Août - Septembre 2021 - N°26 - France métré: 6,50 €  
BEL: 7,50 € - CH: 10,50 FS - PORT. CONT.: 7,50 € - DOM./S: 7,10 €  
MOROCCO: 70 MAD