




Eichner, Winrow
et moi et moi et moi...

EXCLUSIF



Yamaha Banshee Duncan Racing



Votre serviteur en a fait des jaloux à Pont de Vaux cette année. Bien sûr, nous ne vous parlerons ici que de la mine effarée de la plupart des concurrents qui auraient volontiers échangé leur place au général contre le droit d'effectuer un tour de piste avec le quad vainqueur du Mondial d'endurance. Ce privilège m'a été réservé et l'on a beau représenter le leader européen de la presse quad, il faut avouer que me confier le guidon de cette machine revenait un peu à donner de la confiture à un cochon. Au fait, avez-vous déjà imaginé la joie que pouvait éprouver l'animal rose en plongeant son groin dans le pot de marmelade ?



Impressionnante, la rampe de feux arrière n'a pas servi à Pont de Vaux, et pour cause...



Le réservoir grande contenance IMS permet d'embarquer 5 Gallons soit environ 19 litres de carburant.



Les fesses tannées par le contact rude et prolongé avec la selle, les jambes éprouvées de m'avoir supporté (comme tous les membres de mon équipe !) dans les changements d'appui et sur les portions accidentées du circuit, les bras encore tétanisés une heure après la course, les mains illuminées d'ampoules, je ne rêvais que de bains chauds, d'un lit confortable et de massages compétents. Lorsqu'un individu dont nous conserverons l'anonymat, vint me chercher à mon stand pour m'annoncer : " Le Banshee Duncan Racing de Monsieur est avancé ". C'est drôle comme soudain la fatigue s'estompait, les brûlures et contusions multiples devenaient indolores. Même les massages pouvaient attendre ! J'étais prêt à repartir au guidon de la machine victorieuse de Pont de Vaux, pour 12 heures et en solitaire.



Si la vitesse des pilotes et le professionnalisme de l'équipe ne font aucun doute, les qualités dynamiques de cet engin expliquent en partie le succès du team Duncan Racing.

Un moteur explosif !

Propre comme un sous neuf, le numéro 1 n'attend que moi et les curieux qui s'agitent autour de " mon " quad peuvent toujours s'exciter comme des puces sur un chien à poils longs, ils savent déjà qu'ils n'auront même pas l'opportunité de s'asseoir sur le Yamaha rouge préparé par Martin Fletcher. Quant à moi, j'ai carte blanche. Fier comme un patron de bar tabac, j'enfourche le meilleur quad du plateau avec une tranquillité apparente qui contraste avec l'immense émotion intérieure qui m'enivre. Première surprise, le bief cylindre préparé démarre au moins aussi bien que le 350 d'origine. Le son émis est plus métallique et beaucoup moins étouffé. Ça promet ! Comme sur un Banshee stock, le moteur est irrégulier et creux à bas régime mais si l'on insiste juste un peu, on sent comme une force venue d'ailleurs prête à vous propulser dans une autre dimension. Cette sensation, tous les pilotes de deux temps pointus la connaissent. Ce qui change d'une mécanique à l'autre, c'est la violence avec laquelle les chevaux sont lâchés et leur nombre. Et là croyez-moi, on est plus proche d'une mécanique de vitesse que d'une motorisation d'un véhicule tout terrain. La puissance n'est pas dévoilée mais on peut dire qu'elle est largement suffisante et sans prendre trop de risque, l'estimer à 80 unités. La démultiplication finale choisie pour Pont de Vaux est un 16/38. Autant dire que ce 346 cm³ doté d'une culasse PTR et de pistons ProX n'a aucune peine à emmener un tel braquet. Ce Banshee pas comme les autres prend très rapidement de la vitesse et il en prend beaucoup ! Car le pire est qu'il passe parfaitement au sol l'énorme potentiel moteur dont il dispose.

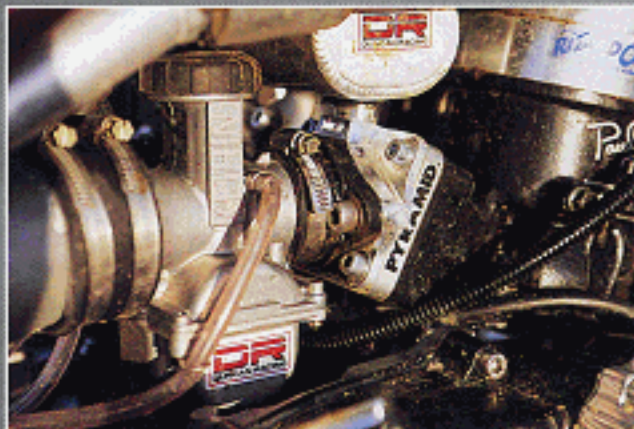


Le train avant du quad vainqueur de Pont de Vaux est composé de triangles Laeger's et d'amortisseurs Pro Trac.



Les échappements signés Paul Turner privilégient la plage des hauts régimes rapidement envahis par une déferlante de puissance brute.

Les carbus Keihin de 34 mm ont été conservés mais modifiés. Ils alimentent les cylindres via un collecteur d'admission Duncan "Master flow".





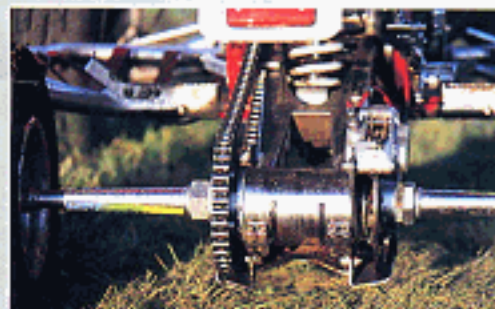
Seul cet équipage anglo-américain a su régler et mettre au point ces amortisseurs Pro Trac à bonbonne séparée.



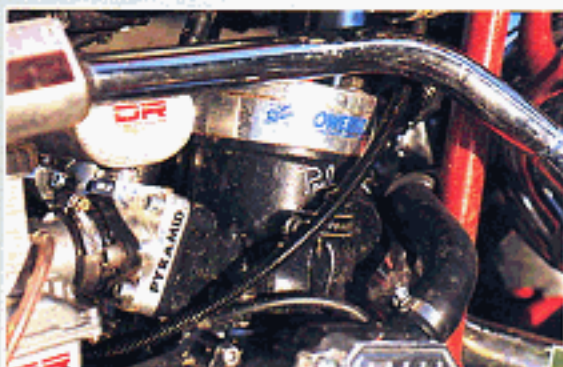
Malgré son degré de préparation élevé, le Yamaha du Duncan Racing ressemble encore à un Banshee.

Beaucoup de frein... sur l'arrière

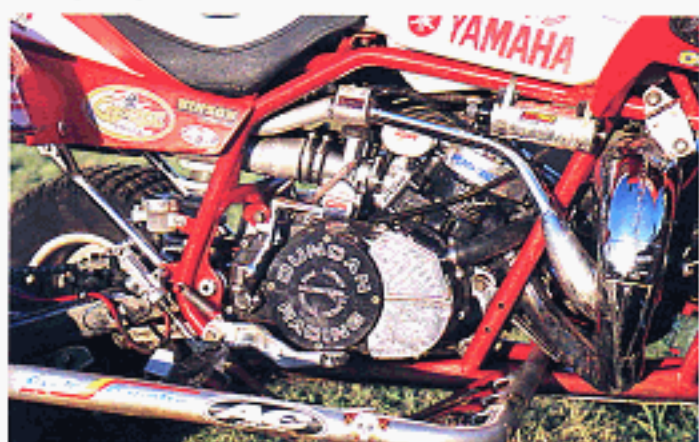
Dans ces conditions, le freinage est capital. Il est assuré par des disques flottants provenant d'ATV World alors que les pinces sont empruntées au 250 R. La poignée avant est d'un feeling agréable mais c'est la pédale qui commande l'arrière qui se montre la plus incisive. De quoi retarder ses freinages et amorcer une dérive en entrant sur les freins. Placé sur le bon rapport de boîte, il suffit de remettre gaz (pas forcément en grand !) pour entretenir le travers et faire ainsi pivoter l'arrière du quad autour de l'axe avant. C'est autrement plus jouissif et moins éprouvant que d'actionner péniblement son guidon. Inutile de préciser que le châssis Laegers est particulièrement sain et que sa géométrie facilite grandement le pilotage.



L'arbre est un Durablue de type Eliminator à roulements coniques, quant au disque flottant arrière, il s'agit d'un ATV World.

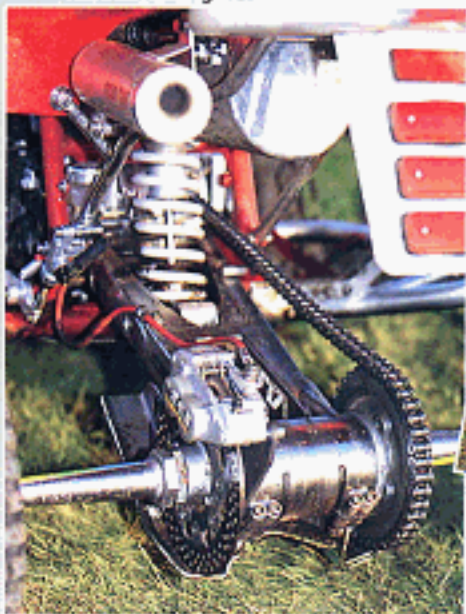


Culasse Paul Turner, pistons ProX, voici une excellente base de travail pour l'équipe Duncan Racing.



Inestimable, la puissance de cet engin demeure néanmoins extrêmement impressionnante.

Le bras oscillant est un Laeger's "Chromoly" dont la longueur est identique au modèle d'origine.



Comme on peut le constater, l'aspect esthétique n'a pas été négligé par les préparateurs. Mais il aura fallu une pose statique pour avoir le temps de l'apprécier !

