

Eric Offenstadt présente son prototype GECO la semaine prochaine à Paris.

26/11/2013 12:00 Marc Seriau [27](#)



Ayant assisté durant plusieurs années aux prémices théoriques de ce qui allait devenir le GECO et ayant parfois dû aller jusqu'à calmer les affrontements écrits entre techniciens et autres ingénieurs, il est évident que si nous écrivions un article sur cette moto expérimentale et ses avantages supposés, nous ne pourrions pas être totalement impartiaux quand à ce qui présente,

quoi qu'il en soit, un intérêt de recherche évident.

Aujourd'hui, Eric Offensadt est à deux doigts, disons plutôt à une petite semaine, de présenter le premier fruit de plusieurs années de réflexions, de calculs, d'efforts, de communication, de recherche d'argent et, enfin, de réalisation.

Laissons-lui tout simplement la parole et applaudissons des deux mains sa ténacité. Il le mérite amplement, car il s'agit de

Une aventure humaine et technique.

Tout a commencé en 2011 lorsque qu'un vendredi, Jean-Marc GOMEZ demanda à GARI d'emmener PÉPÉ visiter l'atelier de construction de voitures de course de ses fils ARNAUD et OLIVIER. Le week-end passé, ERIC tombe des nues lorsque les deux frères lui annoncent qu'ils veulent construire une moto concentrant les enseignements issus des expériences faites sur les 7 protos déjà conçus.

2011 se passe à raison d'une journée par semaine à la conception d'une moto à fourche Hossack/Britten/Fior/DUO-LEVER, qui s'intègre difficilement dans une moto à moteur 4cyl en ligne pour obtenir à la fois une cinématique correcte et un poids non suspendu acceptable. Olivier Gomez propose alors le nom de GECO : le lézard qui « colle à la route » pour le proto. Vient donc ensuite le GECO 2 (fourche « GIRDER » à tubes de carbone) qui pêche aussi par un excès de poids non suspendu. Puis du GECO 3 (fourche FN/BUT à bras tiré en carbone.) Et enfin du GECO 4.

Ces divers abandons de structures viennent du fait que la méthodologie de conception en « SPECIFICATION FONCTIONNELLE » part du cahier des charges des réactions à obtenir pour remonter à la techno. A l'inverse la méthode STEP by STEP, elle, part de la structure pour délivrer des réactions « à découvrir dans les essais », comme cela s'est toujours fait dans le passé

*pour les greffes de suspensions avant sur des parties cycle conventionnelles
NON conçues pour ça.*

*La publication des premiers 3D ne tombe pas seulement sous les yeux
d'aveugles et l'approche scientifique de la conception moto séduit le service
recherche Michelin, l'Université de technologie de Montpellier dont 24 élèves
ont étudié les fourches homocinétiques en 2011/2012, le GMT 94, Eric de
Seynes et Beringer.*

*Parallèlement, JP Dautricourt crée une page pour le GECO dans [Facebook](#) et
l'engouement pour une moto calculée pour freiner plus tard (flexibilité
programmée) et pour un grip optimisé (fonction homocinétique) est immédiat.
Pierre Geffrin crée une association chargée de réunir un budget de construction
et de faire connaître le projet. Une demi-douzaine de bénévoles se proposent
pour assurer les différentes fonctions de [ProGECOMoto](#). Une douzaine de
passionnés et quelques vieux compères d'Eric se proposent pour offrir des
pièces, des usinages, des aides et services de toutes sortes.*

*Ainsi une aventure trop ambitieuse et impossible pour un homme seul :
construire une moto dix fois plus complexe et onéreuse qu'un proto
« empirique », (et cela sans ingénieur, sans atelier, sans outils, sans budget),
va devenir une réalité.*

*Le GECO va-t-il tenir les promesses que l'énorme gain potentiel au niveau des
distances de freinage et du GRIP permet d'espérer ?*

*Rien ni personne ne peut le dire, pas plus ceux qui se permettent de critiquer
un projet dont ils ne savent rien... que ceux qui comprennent le sens (selon les
lois de La Physique) du mot « homocinétique » comme l'intérêt du système à
trois amortisseurs.*

*En effet nous ne savons pas encore si nous allons réunir le budget de
fiabilisation (en cours actuellement), de développement d'un système complexe
et encore moins de participation a des compétitions.*

*Il n'est en effet pas question d'engager le GECO dans une compétition tant
qu'elle ne sera pas nettement plus rapide qu'une R1 standard à pilote et moteur
égal.*

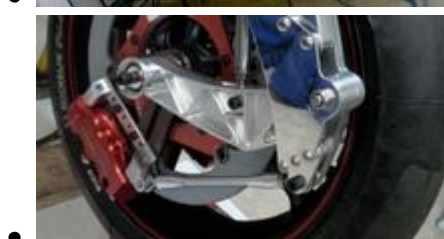
**Le GECO sera présenté à la presse le 2 décembre, puis au public du 3 au
8 décembre au [Salon de la Moto](#) situé Porte de Versailles à Paris.**

Stay tuned !

Rejoignez-nous sur [Facebook](#)

Marc Seriau





Articles recommandés :

- [Yuki Takahashi délaisse le championnat du monde au profit du championnat japonais All...](#)
- [Andrea Iannone, le plus rapide...](#)
- [Honda est en deuil.](#)
- [Zeelenberg : « la seamless a beaucoup aidé Lorenzo...au niveau de la motivation »](#)
- [Carrasco roulera chez RW Racing en 2014](#)