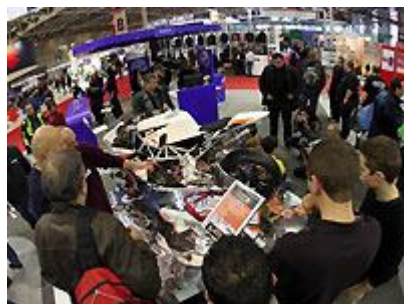


AUDACE

Paris le 5/12/2013

Projet moto Geco : l'audace à la française !



Le projet Geco (du nom du lézard d'Asie Gecko connu pour son adhérence exceptionnelle sur tout type de surface !) est l'une des attractions phares du salon moto de Paris. MNC détaille cette moto révolutionnaire avec son génial créateur, Eric Offenstadt.

Ce projet, particulièrement fou au regard du conservatisme existant en matière de développement de châssis moto, est né en 2011 à l'initiative d'Eric Offenstadt, dit "pépé" par certains et surnommé "le sorcier" par de nombreux autres.

Cet homme (qui pose pour MNC devant sa moto sur la photo ci-contre) possède un parcours des plus intéressants : ancien pilote moto et auto dans les années 60, concessionnaire Honda et Kawasaki en 1972 et prolifique concepteur de cadres, disques de frein, jantes magnésium et autres systèmes de suspensions révolutionnaires (HO 500 de Grand Prix en 1976, moto BUT en 1978, etc.). Bref, un "Géo Trouvetou" talentueux et indissociable de l'histoire de la moto française.



Une de ses "quêtes" est de concevoir une moto dont les éléments de liaison au sol, en l'occurrence les pneus, évoluent en permanence à la même vitesse, indépendamment des mouvements de suspension... Interrogé par Moto-Net.Com, Eric Offenstadt estime que la capacité de freinage pourrait alors être accrue "de 30%", tout en réduisant d'environ "40%" l'usure des pneumatiques.

On vous laisse imaginer l'intérêt d'un tel système pour les finances du motard lambda, sa sécurité et les performances pures dans le cadre d'une compétition moto, aussi bien en endurance qu'en vitesse !



"Les liaisons au sol d'une moto n'ont quasiment plus progressé depuis 70 ans, depuis l'avènement de la fourche hydraulique et du bras oscillant", explique le "sorcier". "Or c'est en faisant évoluer ces liaisons qu'il est possible de gagner en adhérence (...). Il faut pour ça repenser la géométrie des motos de fond en comble !".

Un projet inspiré de la course automobile

En réalité, cette idée aurait germé suite à une conversation avec Andy Scott, responsable technique des boîtes de vitesses de F1 chez Hewland. A cette époque, l'ingénieur explique précisément à Éric Offenstadt le principe de l'homocinétique, appliqué de longue date en automobile sur les cardans des tractions avant, notamment.

Derrière ce terme compliqué se cache un principe simple : deux éléments (en l'occurrence des roues) censés se déplacer à la même vitesse doivent tourner... à la même vitesse ! En clair, l'idée est que les parties en mouvement restent synchrones, indépendamment de l'état de la chaussée et de l'assiette de la moto.

Ce phénomène, le "sorcier" a pu en mesurer l'incidence, notamment en 1995 durant le développement d'une suspension à double bras tiré pour le compte d'Aprilia, mais aussi plus tard lorsqu'il travaillait à améliorer la cinématique des suspensions pour le compte de White Power (WP).



Cette somme de connaissances et d'expériences acquise tout au long de ces 50 dernières années l'amène aujourd'hui à tenter de mettre au jour cette moto à géométrie homocinétique : la Geco.

Techniquement, les bases du prototype sont rapidement jetées : un châssis tubulaire en aluminium relié à de grosses platines latérales, un bras oscillant court de forme triangulaire et surtout une traque minutieuse des masses non suspendues. Éric Offenstadt met à profit ses connaissances en matière de trains avant non conventionnels en optant pour une suspension avant à roue tirée à flexibilité variable.

La Geco sur les épreuves d'endurance françaises en 2014 ?

Le projet prend véritablement forme suite à la rencontre décisive d'Arnaud et Olivier Gomez, constructeurs de voitures de course au sein de leur société GCA, qui mettent leurs moyens techniques à la disposition d'Eric.

Vient ensuite le soutien de nombreux acteurs, notamment celui de la Mutuelle des Motards, sous la forme d'un chèque de 10 000 euros accordé à l'association Loi 1901 Progeco Moto qui porte ce projet.

Pour Patrick Jacquot, PDG de la Mutuelle des Motards, ce soutien s'imposait comme une évidence tant ce projet "peut faire avancer la sécurité de tous les motards. C'est un pari osé, aux répercussions potentiellement énormes".

L'assureur, qui expose la Geco sur son stand au Salon de Paris, n'est pas le seul à croire en ce projet : de nombreux autres donateurs apportent leur soutien, comme l'astronaute Patrick Baudry, parrain de "coeur" du projet Geco, ou encore Christophe Guyot, manager du team d'endurance GMT94.

Très intéressés par cette initiative et les potentielles avancées technologiques qui pourraient en découler, Yamaha Motor France a de son côté fourni une YZF-R1, tandis que Beringer s'occupe du freinage (couplé), Soben des suspensions et que Michelin a mis à disposition des pneumatiques et son circuit de développement.

A travers un appel aux dons largement suivi, Eric Offenstadt a en outre séduit quelque 400 cotisants, qui ont apporté plus de 20 000 euros sur les 35 000 collectés à ce jour. Les lecteurs de MNC séduits par ce projet peuvent lui apporter leur soutien via le [site internet mis en place autour de cette originale Geco](#).

Car la route est encore longue avant de réunir les quelque 100 000 euros nécessaires pour effectuer



une saison d'endurance

complète, ce qu'espèrent pouvoir concrétiser prochainement les acteurs de cette belle aventure.

Pour 2014, le "sorcier" et son équipe aimeraient ainsi pouvoir participer à quelques épreuves phares de la saison, comme le Bol d'Or ou les 24H Moto du Mans afin de démontrer le bien-fondé de leur technologie. MNC leur souhaite bonne chance !

Gwendal SALAÜN

- **Source** : Moto-Net.Com
- **Pour en savoir plus** :
 - **Site officiel GECO**
 - **Dossier spécial Salon de Paris**
- © **Moto-Net.Com. Reproduction interdite sans autorisation préalable.**

© Moto-Net.Com 12 Boulevard Poissonnière 75009 PARIS FRANCE - Tél. 01.45.23.01.15 - Fax 01.45.23.49.89