

team n*genering

Nicolas a toujours baigné dans la mécanique. Gamin, son père rachetait des épaves de mobs qu'il retapait pour lui et son frangin. Très vite, il met les mains dans le cambouis lui aussi. «Vu la fréquence des pannes, il fallait bien m'y mettre si je voulais continuer à rouler pendant que mon père était au boulot.» Tout y passe, mobs, vélos, karting, tondeuse à gazon et même un buggy en Tubulo pour tirer son frère de 5 ans derrière sa mob ! Campagne oblige, les mobs cèdent rapidement leur place aux bécanes de cross, puis à la 125 de route... ou plutôt de piste, le circuit de Nogaro n'étant qu'à quelques kilomètres. «On a commencé la piste avec un 125 Mito. Là encore, mon père achetait des Mito par lots à la casse et les remontait. On a dû en vendre plus que le concession du coin», se souvient Nico hilare qui, comme tout passionné, suit assidûment les Grands Prix à la télé. Son idole ? Max Biaggi, et plus précisément son Aprilia aux couleurs Chesterfield. D'ailleurs, sa prochaine moto sera un 250 RS. «On est longtemps restés sur le 2-temps pour la simplicité de la mécanique mais aussi sa légèreté.»

De l'atelier au bureau d'étude

Vacciné mécanique, Nico oriente logiquement ses études dans cette direction avec un Bac Génie Méca puis un BTS Moteurs à Combustion Interne. Mais cette filière ne lui plaît pas. «Les profs nous faisaient bien comprendre que l'avenir passait par le diesel, idée qui ne m'enchantait guère.» Nico foire son BTS mais peu importe, il est embauché chez Ninja à Avignon, pour concevoir des échappements pour les 50. Il y reste 1 an et demi avant de travailler chez Fior, un atelier de compétition où Nico va toucher à tout, de la monoplace au véhicule électrique. «Cette expérience m'a permis de savoir ce que je ne voulais pas, en l'occurrence être dirigé par un chef d'atelier. J'ai donc repris les études pour faire une formation Technicien Bureau d'Etudes en Licence Pro. Une fois que tu connais l'atelier et le bureau d'études, t'es assez complet.»

Un 1000 dans un châssis de 250...

Parallèlement à ses études, Nico continue de bricoler dans le garage familial. Après un Supersport 250 à moteur de R1 (moteur qui atterrit finalement dans la Formule Renault du paternel...), il s'attaque à un Aprilia RSV faute de pouvoir se payer une Ducati. «Je trouvais cette moto beaucoup trop lourde alors j'ai décidé de construire mon propre cadre. L'idée était de combiner la puissance d'un 1000 et le gabarit d'une 250.» Armé du logiciel 3D qu'il utilise au taf, Nico dessine son futur châssis avant de se fabriquer un marbre... à l'intérieur du cadre (voir photo) ! C'est tout con, suffisait juste d'y penser... Toujours dans l'idée d'affiner au maximum la machine, le réservoir d'essence se retrouve sous la selle et les silencieux sous le moteur. Quant aux carénages, ils sont moulés sur ceux d'une Honda 250 RS, machine dont s'inspire Nico pour de nombreux détails techniques. Juillet 2009, c'est l'heure du décapelage pour la 997 RS ! «La première sortie fut catastrophique. L'important gain de poids avait rendu les suspensions super dures, c'était limite inconduisible.» Quelques réglages plus tard, tout est rentré dans l'ordre et Nico enchaîne les tours de circuit tel un metronome. «La moto est beaucoup plus légère que l'origine, c'est un vrai régal, d'autant que colonne de direction et axe de bras oscillant sont désormais réglables.» Cet hiver, Nico a prévu d'attaquer une 2ème moto pour son frangin, et vu que ce dernier déteste les bracetats, elle sera probablement équipée d'un grand guidon et dépourvue de carénages. Moi j'dis, ça sent la Monsters Race à plein nez cette histoire...

Envie d'un cadre sur mesure ? Curieux de découvrir les nombreux protos de Nico et de son père ? Foncez sur <http://teamngenerating.canalblog.com>

