

Dans la peau d'un pilote

Notre reporter a eu la chance de participer au Rallye du Limousin. Il était au volant d'une Swift identique à celles engagées dans la Suzuki Rallye Cup, épreuve de promotion pour jeunes pilotes.

SÉBASTIEN LOEB n'y a pas coupé. Comme tout aspirant rallyman, il a forcé les portes du professionnalisme en passant par la case « formule de promotion ». Il connaît bien ces bagarres de chiffonniers anonymes, sur les départementales transformées en champs de bataille par les équipages plus huppés passés avant la piétaille. Il a commencé par manger ces rations de graviers, pièges à répétition laissés par les grosses cylindrées capables des pires audaces pour tendre au maximum leurs trajectoires en empiétant dans les cordes. Il a aussi mesuré l'audace des freinages tardifs, en lisant les méchantes balafres noires laissées par leurs larges pneus « racing » sur le macadam. Avant d'accéder au statut de pro, il lui a fallu gravir toutes ces étapes, endurer les privations et vivre la galère pour s'affirmer le meilleur dompteur d'un chrono qui cavale toujours trop vite. Devenu la référence mondiale au prix d'exploits répétés, son parcours exceptionnel attise les vocations et sa réussite aiguillonne la détermination des débutants.

Il y a quelques jours, accompagné de sa femme, Séverine, et de sa famille, le triple champion du monde s'était fait spectateur discret. « Seb » était venu encourager son beau-frère, engagé au volant de la Swift n° 88

au Rallye du Limousin. Il s'agissait du deuxième rendez-vous de la toute nouvelle Suzuki Rallye Cup, disputée sur six des huit manches du Championnat de France. Comme vingt-trois autres jeunes âgés de moins de trente ans, Dominique Rebout a choisi ce tremplin pour tenter de franchir la première marche.

Formule monotype, la Cup garantit l'équité sportive à moindre coût : très proche de la version de série, l'auto de course est animée d'un moteur 1 600 cm³ et tout le monde utilise les mêmes pneus BFGoodrich. « Avec 125 chevaux sous le pied, il n'est évidemment pas question de viser les premiers rangs du classement général, mais ce n'est pas le but, explique Jean-Philippe Sabatier, de Suzuki France. Ce qui compte, c'est d'être meilleur, à voiture égale, puisque le but de l'opération est de révéler les talents de demain. »

« De la motivation et du cœur »

La 25^e Swift, dévolue aux plumeux privilégiés, élus pour vivre l'événement de l'intérieur, hérita au départ de Limoges du numéro 109, apparemment sans ironie particulière. Même voiture, même combinaison ignifugée,

même apprentissage du parcours limité à trois passages à vitesse réduite dans les épreuves spéciales que les petits copains... avec en prime quelques bonus pour cette expérience privilégiée : la solide expérience de coéquipier du confrère Frédéric Dart, une assistance professionnelle assurée par Lionel et Fred, piliers de l'écurie Bozian en Championnat WRC, ainsi qu'une antériorité considérable quant à la date d'obtention du permis de conduire. Autant d'avantages illusoire...

Non seulement mes notes virage par virage, pourtant restituées dans un parfait tempo par Fred, se révélèrent souvent fantaisistes en condition de course, mais je fus bien incapable de les corriger à la volée dans la perspective du second passage ! Quant à établir une synthèse des conditions de route pour être en mesure de faire raffermir ou non d'un cran la suspension afin de gagner en efficacité, la pertinence du choix m'échappa totalement. Restait l'expérience de quelques centaines de milliers de kilomètres supplémentaires au volant par rapport à la génération montante. Elle s'avéra sans effet tant il existe un monde entre le notion de conduite et celle de pilotage.

« C'est un truc de jeunes, s'amusa le prépa-

rateur Jacky Bozian. Avec ce genre d'auto peu puissante, il ne faut pratiquement jamais lever le pied pour faire des temps. C'est une excellente école, car il faut de la motivation et du cœur pour être le meilleur. » En douze spéciales et 213 kilomètres de chronos, les jeunes loups n'ont cessé de démontrer ces qualités. Cyril Audirac, vainqueur début mai en Alsace, François-Xavier Blanc et Yoann Bonato, premiers leaders au Limousin, Xavier Quinsac, qui les relaya en tête, puis Camille Henry et Pierre Marché, en bagarre pour la victoire finale, évoluent déjà dans la sphère des apprentis champions.

Loin derrière eux, la conquête de notre objectif de ne pas finir lanterne rouge fut favorisée par la crevasion d'un dernier malchanceux. Une succession de dix abandons nous valut de terminer 13^{es}... mais à bien plus d'un quart d'heure du lauréat ! Un monde. Presque autant que l'écart qui séparait à l'arrivée la petite Swift 1600 de Pierre Marché, 34^e sur 73 au classement général et meilleur de la Suzuki Cup, de la 307 WRC du vainqueur, Patrick Henry, candidat au titre national 2007. Une chose est certaine : le métier de négociant en virages ne s'improvise pas.

JEAN-PAUL RENVOIZÉ



Notre reporter, Jean-Paul Renvoizé, a pris le volant d'une Suzuki Swift.
(Photo Claude Saulnier)