



C'est à l'Autosport Academy, sur le circuit du Mans, que Sébastien Ogier peaufine son pilotage asphalte, acquisition de données à l'appui.



Ogier sur la bonne piste

Par Alain Pernot Photos Thierry Gromik

ALORS QUE SÉBASTIEN LOEB EST QUASIMENT INVINCIBLE SUR ASPHALTE, SÉBASTIEN OGIER L'A BATTU EN ALLEMAGNE. ET DIRE QUE LE BITUME N'EST PAS SON TERRAIN DE PRÉDILECTION ! SON SECRET POUR PROGRESSER ? LE TRAVAIL. NOUS AVONS SUIVI SON ENTRAÎNEMENT... SUR LA PISTE DU MANS.

Invaincu ! Sébastien Loeb exerce une telle domination sur les épreuves asphalte qu'aucun pilote n'avait réussi à le battre sur cette surface depuis 2006. Plus impressionnant encore : depuis 2002, date de sa première inscription au calendrier du championnat du monde, le rallye d'Allemagne n'avait connu qu'un seul vainqueur. Sébastien Loeb, bien sûr. A croire que l'Alsacien avait annexé la Moselle allemande. A côté de cette maestria, Sébastien Ogier faisait profil bas. Et pour cause : l'asphalte n'est pas la surface sur laquelle le jeune pilote Citroën est le plus à l'aise. Une situation atypique en France où la culture asphalte a toujours été dominante. Nombreuses sont d'ailleurs les usines qui ont recouru aux experts français

pour booster leurs chances sur cette surface. Sébastien Ogier explique facilement cette quasi-anomalie : « Contrairement à la plupart des pilotes français qui m'ont précédé en mondial, j'ai très peu couru en championnat de France. Les Panizzi, Delecour et consorts y ont, à l'inverse, beaucoup roulé à une époque où ce championnat disputé sur asphalte était relevé, avec des constructeurs impliqués. Ils se sont aiguisés et formés sur cette surface. Moi, je n'ai couru en France que dans le cadre de formules de promotion. L'essentiel de ma formation s'est fait en championnat du monde, principalement sur la terre. Il y avait bien quelques manches asphalte dans le cadre du Volant Peugeot, mais entre rouler avec une 206 Groupe A et une WRC ou une grosse kit-car comme ont pu le faire les autres, cela change tout. Mon expérience sur ce terrain s'est donc faite avec les courses que j'ai faites en Mondial, à savoir, en tout et pour tout, sept départs au volant d'une WRC avant l'Allemagne. »

Des appuis violents

Le calendrier du championnat du monde a beau ne comporter que trois rallyes asphalte cette saison, ces épreuves nécessitent une approche bien spécifique : « Les vitesses ne sont pas forcément plus élevées en asphalte, en revanche, les appuis sont un peu plus violents et il faut peut-être un pilotage plus

précis, plus millimétré. Les erreurs de trajectoire se paient plus cash. Il y a, en plus, la notion de changement d'adhérence et de grip en fonction des différents types d'asphalte, s'ils sont sales ou non. C'est une notion importante, un peu difficile à cerner au début quand on n'a pas d'expérience. La difficulté est de tirer le meilleur de chaque virage en fonction du niveau de grip que l'on va rencontrer sans pour autant franchir les limites. En configuration terre, quand tu mets une roue dans le bas-côté, tu as encore une chance de t'en sortir alors qu'en asphalte, à partir du moment où tu quittes la bande de bitume, tu perds immédiatement le grip et c'est la sortie de route assurée. » Sébastien Ogier a bien acheté un kart 125 cm³ à boîte de vitesses mais il n'a guère le temps de l'utiliser : « Je ne l'ai même pas sorti une seule fois du garage cette année ! » Non, pour se préparer au mieux aux épreuves asphalte, le pilote Citroën a trouvé un meilleur moyen : le roulage sur circuit, dans le cadre de l'Autosport Academy. « A partir du moment où j'ai été intégré à l'équipe de France rallye, je suis venu rouler de temps en temps avec eux, généralement juste avant de faire les épreuves asphalte. Et aujourd'hui, même si je ne suis plus membre de l'équipe de France, je suis toujours en très bons termes avec la fédération, qui me permet de venir m'entraîner, ce que j'apprécie beaucoup. »

« Sur asphalt, il y a quelques notions similaires entre circuit et rallye : les freinages dégressifs et tardifs et, dans une certaine mesure, les transferts de masse. »

Sébastien Ogier



Loeb-Ogier ça coince...

Le rallye d'Allemagne marquera un tournant et pas uniquement parce qu'Ogier a mis fin à la série de victoires asphalt de son équipier. En fait, l'entente entre les deux équipiers est désormais considérablement altérée.

La décision d'Olivier Quesnel de figer les positions (1^{er} Loeb-2^e Ogier) au soir de la première étape alors qu'aucun concurrent ne menaçait le doublé de Citroën a mis le feu aux poudres. Certes, une crevaison de Loeb le samedi a permis d'inverser les positions à l'avantage d'Ogier, mais le mal était fait.

Dès le vendredi soir, Ogier s'est lâché devant les caméras de TF1 en qualifiant Loeb de pleureuse. Il en a remis une couche le dimanche en disant qu'il y avait une justice et que la nature du nouveau contrat signé par Loeb et Citroën l'inquiétait beaucoup. Loeb a-t-il obtenu de Citroën un statut de pilote n°1 protégé ? Toute la question est là. Si c'est contractuellement le cas, Ogier aura alors des arguments pour quitter Citroën puisqu'il a signé, lui, un contrat assurant une égalité de traitement. Quoi qu'il en soit, la cohabitation entre les deux hommes est devenue quasiment ingérable.

En général, je viens une ou deux fois par an. C'est mieux que de rester à la maison. » C'est donc sur la piste du Mans qu'Ogier « travaille l'asphalte ». « J'essaie de prendre toutes les expériences que je peux prendre, explique-t-il. Mon roulage sur circuit n'est pas un entraînement direct pour le rallye mais je trouve que c'est très intéressant car cela me permet de travailler mes sensations sur cette surface. C'est quelque chose de différent et quand j'arrive, je suis un peu en manque de repères, un peu déboussolé. Tout simplement, j'essaie de m'adapter et de suivre les conseils que l'on me donne pour arriver à faire les choses bien dans cette discipline ». Bien sûr, Sébastien Ogier ne perd pas de vue que l'exercice est bien différent qu'en rallye : « Il n'y a pas grand-chose qui se transpose directement du circuit à la voiture de rallye. Toutefois, il y a quand même quelques notions similaires comme, par exemple, arriver à faire des beaux freinages dégressifs, à freiner le plus tard possible et exploiter au mieux les transferts de masse de la voiture, même s'ils agissent différemment en rallye. Ça se

recoupe quand même un petit peu... Mais, surtout, ce que j'essaie de bosser, c'est de trouver les limites de la voiture sur cette surface. C'est cet aspect que je trouve le plus intéressant dans cet exercice. » La formule 4 mise à sa disposition constitue un bon outil pour cela, car elle permet l'analyse des acquisitions de données : « Je peux ainsi me comparer avec les meilleurs pilotes du championnat de France de formule 4. »

Trop répétitif !

Une fois, le pilote Citroën a eu l'occasion de rouler dans une formule Renault 2.0. « Vu qu'il y a cinq ou six secondes d'écart entre les deux, je m'étais bien éclaté ! » Habitué du circuit Bugatti, il a cette fois-ci dû rouler sur la nouvelle piste mancelle de Maison-Blanche : « C'est très bien car cela me permet de découvrir un nouveau tracé. C'est une bonne chose de devoir s'adapter à un nouveau contexte. » Il s'en tire d'ailleurs très bien. Morgan Caron, de la FFSA, le confirme : « Au début, il avait un peu de mal avec le freinage dégressif, mais il a énormément progressé au



Après avoir remporté le rallye d'Allemagne, Sébastien Ogier espère briller lors des deux manches asphalt à venir en octobre : France et Espagne.



point de m'impressionner. » Pas question, pour autant, d'envisager courir sur circuit : « Le côté répétitif du circuit m'attire moins que le rallye où il y a beaucoup plus d'improvisation, de découvertes de nouvelles spéciales, de nouveaux décors. Cet aspect me plaît beaucoup. Pour l'instant, je préfère me concentrer sur le rallye. » Et il le fait plutôt bien ! Lors de cette séance d'essais - menée avant le rallye d'Allemagne -, Sébastien Ogier abordait la manche allemande avec modestie : « On ne se met pas plus de pression avec ça... Nous, notre but est de nous améliorer et d'être plus proches de Sébastien sur cette surface que par le passé. C'est sûr, le challenge est relevé. On ne va pas parler tout de suite de le battre car ce sera compliqué. Surtout en Allemagne, qui est un terrain atypique et le jardin de Sébastien. Il y a vraiment un gros écart d'expérience entre les autres et nous, et cela augmente la difficulté pour nous de lutter pour la victoire. »

Grâce à cette formule 4, Sébastien Ogier améliore ses sensations sur l'asphalte, le terrain de prédilection de Sébastien Loeb.

Malgré son déficit d'expérience, Ogier s'est montré ultra-compétitif en Allemagne. Il a sacrément donné du fil à retordre au maître des lieux. Une crevaison de celui-ci a même pu inverser le cours de l'épreuve (et la consigne de statu quo dictée le vendredi soir) pour permettre à Ogier et Ingrassia de signer leur première victoire sur bitume et de mettre un terme à l'invincibilité de leur équipier. Récidiver en France et en Catalogne sera une autre histoire, cependant. Ogier trouve néanmoins à l'épreuve alsacienne un terrain assez favorable : « C'est un rallye nouveau pour tout le monde depuis l'année dernière. J'espère que les conditions seront un peu plus régulières cette année car, l'an passé, avec toute la boue qu'il y avait, le premier concurrent salissait la route pour les suivants. Déjà que Séb est au-dessus du lot en performances, en plus, il disposait de cet avantage de partir premier. Il était complètement intouchable. J'espère que, cette année, ce sera différent. Nous ferons notre maximum pour nous accrocher à lui. » Courir sur les terres de Loeb n'est-il pas trop pesant ? « Non, rétorque Ogier, ce n'est pas un problème. Ça me fait plaisir de courir en France et je comprends qu'il ait beaucoup de soutien là-bas, vu que c'est sa terre natale. Ça ne me gêne pas. Je fais ma course. » La mènera-t-il de manière aussi impressionnante qu'en Allemagne ? Ça n'en rendrait l'ambiance chez Citroën que plus explosive ! ■