

Passion partagée

Par Alain Pernot Photos Joël Peyrou

Lorsque le vainqueur des dernières 24 Heures du Mans, rallyman amateur, rencontre son idole Walter Röhr, quatre fois vainqueur du Monte-Carlo et ancien pilote au Mans, que se racontent-ils ?

Romain Dumas était fier de faire découvrir ses jouets à Walter Röhr qui était ravi de jouer avec ! Ça valait bien un petit autographe sur la planche de bord...

Il y a des accidents heureux. L'orientation de Romain Dumas vers le circuit en est un : « Je n'aurais jamais cru faire du circuit mon métier. Je n'étais pas du tout destiné à la piste. Petit, j'étais un fou de rallye. Mon père a roulé à l'époque sur des Porsche Almeras, qui sont d'ailleurs des amis de la famille. Mon truc, c'était le rallye avec les Cévennes comme référence. Et puis, à seize ans, j'ai eu une bourse de la région pour disputer le volant Elf au Mans. J'ai gagné. C'est comme ça que j'ai commencé en circuit... » On connaît la suite : Romain est aujourd'hui pilote d'usine Porsche en endurance, parfois prêté à Audi. Un petit détail qui lui a valu de remporter les dernières 24 Heures du Mans !

Mais s'il fait désormais partie des cadors de l'endurance, le pilote d'Alès n'en a pas pour autant oublié sa passion d'enfance. Mieux : à ses heures perdues, il dispute des rallyes au volant d'une Porsche « faite maison » ! Mais que les choses soient claires, pas question de changer de carrière à l'instar d'un Kimi Räikkönen : « L'idée, c'est vraiment de se faire plaisir et de vivre ça comme un loisir. Je me retrouve comme au kart, vingt ans en arrière... Ce que je veux, ce sont mes voitures, mon camion, mes copains, mon père comme ouvrier, et aucun compte à rendre à personne ! »

Fait maison

Evidemment, en tant que pilote officiel Porsche, il n'était guère envisageable de se lancer dans un tel loisir au volant d'une autre marque. Qu'à cela ne tienne ! Très féru de développement technique, Romain a monté une mini-structure avec ses amis d'Alès et a développé une Porsche de rallye à sa façon : « Si tu vas chez Porsche et que tu demandes une voiture de rallye, ils te diront qu'ils n'en ont pas. Aujourd'hui, nous sommes les seuls à en développer une de A à Z ». Romain a alors pris

une base de 996 qu'il a commencé à faire courir en 2008 : « J'ai commencé par les Cévennes. J'étais complètement perdu : première spéciale, j'étais trente-sixième ! Je me suis dit : "Qu'est-ce que je fous là !" » Il a ensuite gagné des rallyes de Coupe de France, l'équivalent de la deuxième division. Romain s'est alors penché sur une nouvelle voiture : une 997. « Ce que j'ai fait avec la 996 ne les intéressait pas trop parce que la voiture n'était plus au catalogue. Aussi, lorsque je leur ai dit que j'en préparais une autre, sur base de 997, ça les a beaucoup plus intéressés et, du coup, ils nous ont pas mal aidés. Par exemple, maintenant, je peux travailler directement avec Sachs pour les amortisseurs. Et Porsche récupère tous mes rapports techniques. »

Rencontre au sommet

C'est cette nouvelle auto, qu'il a engagée pour la première fois lors des Cévennes l'année dernière, que Romain a proposé à Walter Röhr d'essayer. Le double champion du monde des rallyes et quadruple vainqueur du Monte-Carlo ne s'est pas fait prier ! « Je n'ai pas conduit de voiture de rallye moderne depuis huit ou neuf ans, précise-t-il. Et je suis impatient de conduire pour la première fois une voiture de course avec une boîte séquentielle ! » En manque, le grand Walter ? « Non, pas vraiment. Le pilotage d'une voiture de rallye ne me manque pas, mais si je vais sur une course en tant que spectateur et que je vois les autres rouler, là, ça me manque ! ».

C'est dans le jardin de Romain, sur la superbe piste de rallye du Pôle Mécanique d'Alès, qu'est organisée cette rencontre au sommet. Respect oblige, à Röhr le volant de la nouvelle 997, à Dumas la 996... et à quelques privilégiés - dont Sport Auto - le plaisir de monter dans le baquet de droite ! Sur ce tourniquet vallonné qui garantit les sensations fortes, l'ex-rallyman n'a pas eu >

« Si je vais sur un rallye en spectateur et que je vois les autres rouler, là, le pilotage me manque ! »

Walter Röhr





Avec 50 ch en plus et 60 kg de moins, la nouvelle Porsche 911 GT3 RS Groupe GT+ « made in Dumas » (au premier plan) est plus impressionnante que sa devancière.

> besoin d'un long repérage : « Il m'a impressionné, raconte Romain Dumas. Au bout de deux tours il avait totalement intégré la spéciale qui est pourtant compliquée ! Et, dès le tour suivant, il était au taquet ! » Romain est curieux de connaître le sentiment de son idole sur sa dernière bombe de 450 ch : « Bon, j'imagine que tu ne veux pas qu'on échange ? – Oh que non, je la garde !, réplique l'Allemand, enthousiasmé. C'est si facile avec la boîte séquentielle ! En revanche pour que ça marche, il faut garder le pied sur l'accélérateur. J'ai eu besoin d'un petit temps d'adaptation pour m'y faire. C'est ce qui nous aurait fallu sur l'Audi Quattro !, reprend-il. Avec le turbo, il y avait un temps de réponse très long. Nous mettions le pied sur l'accélérateur et il fallait compter 20, 21, 22... et là, la puissance arrivait enfin ! A chaque changement de vitesses, c'était pareil ! Là, chaque fois que vous touchez l'accélérateur, c'est comme une explosion ! » Mais il n'est pas si sûr que ça que le grand Walter se serait réjoui de la généralisation d'une telle boîte de vitesses à son époque : « Elle met tout le monde au même niveau dans un exercice où j'excellais : les changements de vitesses. Sur une voiture comme l'Audi S1, je pouvais parfois gagner jusqu'à quatre secondes rien que dans un virage ! »

Stocks d'usine

Bizarrement, Walter Röhrl n'a que peu piloté de Porsche en rallye : « J'en avais une lors de mes débuts en 1968 et puis, après, en championnat du monde, je n'ai disputé que le San Remo 1981. Jusqu'à ce que les voitures à quatre roues motrices arrivent en rallyes, la Porsche était fantastique. Si la boîte ne m'avait pas lâché, je pense d'ailleurs que j'aurais gagné le San Remo avec huit minutes d'avance. » Anecdote : cette voiture était engagée, avec le soutien de l'usine, par les frères Almeras. Romain avait alors trois ans et demi.



Walter Röhrl a encore le pied lourd ! L'état du pneu avant gauche (ci-dessus à droite) en apporte un témoignage cinglant.



« Je suis le seul pilote Porsche à redonner une partie de son salaire en achetant des pièces détachées ! » Romain Dumas

Intéressé par cette auto unique, Walter Röhrl demande quelques précisions à Romain Dumas : « As-tu un contrat avec Bilstein pour les amortisseurs ? – Le seul contrat que j'ai eu avec eux, c'est une facture ! », réplique le pilote français. Le coût au kilomètre d'une telle GT de course est bien moindre que pour une WRC mais nécessaire quand même l'achat de nombreuses pièces spécifiques. La boîte de vitesses est du type « Carrera Cup », mais avec des rapports plus courts, par exemple. « Je suis allé avec l'ingénieur Roland Kusmaul fouiller dans les stocks de l'usine, à la recherche de pignons adaptés, et il m'a dit qu'il ne devait pas en avoir beaucoup d'aussi courts ! C'est simple, résume Romain, les dirigeants de Porsche me disent souvent que je suis le seul de leurs pilotes qui leur redonne une partie de son salaire en leur achetant des pièces détachées ! » Röhrl est mort de rire ! L'heure de rentrer sonne bientôt. Le temps de signer quelques autographes, et le grand Walter reprend la route, ravi cette rencontre : « C'était une journée fantastique, une belle opportunité pour moi de pouvoir prendre le volant d'une telle auto. Elle offre de belles sensations et j'espère que je vais être assez fort pour résister à la tentation d'en commander une à Romain ! » ■