



J'AI ÉTÉ TEAM MANAGER DE SÉBASTIEN LOEB

Par Alain Pernet Photos Greg

Le patron de Citroën Sport peut dormir tranquille ! C'est en Carrera Cup qu'il nous a été permis d'assister le team manager de l'écurie Porsche France qui recevait à Albi un invité pas comme les autres... (enfin presque...)

Bien sûr, il n'est pas question de remplacer Franck Rava, le véritable team manager de l'écurie Imsa Performance. Non, l'idée est de devenir, le temps d'un week-end, un assistant attentif et surtout... le moins gênant possible ! Diriger une telle équipe ne s'improvise pas, encore moins lorsque le pilote s'appelle Sébastien Loeb. Les choses sérieuses commencent le vendredi matin. Sébastien est arrivé la veille avec sa famille. C'est un vrai privilège qu'il ait accepté cette invitation. Entre son planning de WRC et ses leçons de pilotage d'avion, les cases libres sont rares dans son agenda. Il a toutefois donné suite sans demander un centime et a même trouvé le temps de faire une séance d'essais à Magny-Cours, juste avant le rallye de Nouvelle-Zélande. Je lui demande si le fait de posséder une Porsche lui permet d'être « chez lui » au volant de la Carrera Cup : « J'ai possédé plusieurs Porsche mais je n'en ai plus. De toute façon, une Porsche de série, tu ne peux pas l'exploiter à fond sur la route. Il faut toujours se dire que quelqu'un peut arriver en face. Quant à rouler sur circuit, cela reviendrait à tout ruiner. Je préfère casser la vôtre ! », lâche-t-il en riant. Dans la foulée de l'invitation de Porsche France, Sébastien a accepté la proposition de son ami Jean-Pierre Champeau (qui l'a aidé financièrement à ses débuts) de partager

le volant d'une Porsche 911 RSR GT3 dans les deux courses de championnat de France GT2. Vu que les deux disciplines se suivent généralement dans le planning du week-end, cela risque d'être chaud ! En effet, sortant de la séance d'essais libres de GT, Sébastien arrive quelques instants avant la séance d'essais libres de la Carrera Cup. Il s'entretient avec Ludovic, l'ingénieur mis à sa disposition pour le week-end : « Quels réglages y a-t-il ? »
– On a mis des réglages de base préconisés par Porsche.
– En hauteur de caisse, on est comment ?
– Assez bas. Attention : à mi-séance, comme les autres concurrents, tu auras de nouveaux pneus arrière apportés par Michelin. » Il est temps de régler sa position de conduite. Sébastien fait modifier la course de sa pédale d'accélérateur et le harnais. Le temps de peaufiner tout ça et la Carrera n° 2 000 rate le début de la séance. Sébastien s'élance avec les pneus utilisés par Olivier Panis lors de la course du Vigeant et en fait bon usage en signant un 1'21"022. Il s'arrête. Son réflexe est celui du compétiteur : « J'ai fait combien ? Et les autres, ils tournent en combien ? » – 1'19"7. » Puis viennent les commentaires : « Elle est peut-être un poil sous-vireuse.



Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. une recherche manuelle ou configurer votre ordinateur pour une recherche dans.

Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous dans pouvez en recherche manuelle ou mises à jour logiciels des voila aussi gratuites vîppouvez en effectuer.



Two gloriously irrational ways to blow a small, medium large fortune Ferrari new F430 Spider, Lamborghini Murcielagos

J'ai un peu modifié la répartition de freinage et je crois que j'en ai un peu trop mis sur l'arrière. Tu as les acquisitions de données ? » Sébastien repart des stands avec les pneus arrière neufs. Il tourne en 1'20"709 mais n'est pas satisfait. Il juge, comme les autres pilotes, que le panachage de pneus rodés à l'avant et neufs à l'arrière déséquilibre la voiture. Sébastien repart pour un quatrième run qu'il écourte : « Ça sous-vire trop. Je préfère encore que l'on me remette les pneus rodés à l'arrière... » L'idée est bonne mais il est trop tard. Sébastien termine les essais libres à la douzième place. Rendez-vous est pris pour le débriefing dans le camion de l'équipe Imsa Performance. Sébastien y retrouve ses équipiers d'un jour – Renaud Derlot et Laurent Groppi –, Arnaud (leur ingénieur) et Ludovic. « Comment tu veux bosser sur l'équilibre de ta caisse, dans ses conditions », lâche Sébastien. C'est que le réglage d'une Carrera Cup est pointu. Les paramètres autorisés sont limités mais précis : hauteur de caisse, parallélisme, carrossage, pression des pneus, carrossages, barres antiroulis et aileron arrière. Il est temps pour Sébastien d'aller déjeuner avant la deuxième séance d'essais libres de GT. Ludovic lui imprime les acquisitions de données pour qu'il puisse les étudier avant la séance de qualifications de l'après-midi. Les pilotes du championnat « A » disposent de seulement deux fois dix minutes pour signer les chronos qui détermineront leur position au départ des deux courses (une samedi, une dimanche). En cinq tours, la messe est dite ! Sébastien s'installe à bord et s'é lance pour la première séance qualificative. Je note chronos et partiels sur une feuille dotée de toutes les données techniques (quantité d'essence, température air/sol, pression, température et référence du train de pneus). Sébastien boucle son cinquième tour en 1'19"622, ce qui le place en douzième position. Il est un peu déçu : « L'équilibre est bon. Mais le temps de rechercher mes repères de freinage et je n'ai pas pu exploiter mes pneus neufs au troisième tour. » Pendant que les concurrents du championnat B s'expriment, Sébastien se plonge de nouveau dans les acquisitions de données pour rectifier le tir en deuxième qualif.



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en recherche manuelle ou mises à jour logiciels des voila aussi gratuites pouvez en effectuer.



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche manuelle ou mises à jour gratuites dans.



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche manuelle ou mises à jour logiciels des voila aussi gratuites pouvez en effectuer dans.



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en recherche manuelle ou mises à jour logiciels des voila aussi gratuites pouvez en effectuer.



Décision est prise de durcir les barres antiroulis à l'avant. Malheureusement, cela n'apporte pas de mieux et il ne roule qu'en 1'19"787 : « J'ai eu tout de suite davantage de sous-virage. Je préfère que l'on revienne aux réglages précédents. » Dans les deux courses, Sébastien s'élancera donc de la douzième place. Il est déçu mais ne l'exprime pas trop : « Quand je vois ce qu'a fait Olivier Panis au Vigeant, c'est sûr que je ne peux pas arriver et être d'emblée parmi les meilleurs... » Franck Ravat, le (vrai) team manager de l'équipe Imsa Performance replace ce résultat dans son contexte : « Il faut savoir que la Carrera Cup est une discipline de spécialistes au niveau très relevé. C'est déjà très bien, il n'est qu'à 9/10^e de la pole. » Le samedi matin, la météo est capricieuse. A 10 heures, les membres de l'équipe sont dans l'expectative : « On attend pour trancher, me confie Franck Ravat. Je fais tout de même monter des pneus pluie, au cas où. » Une heure plus tard, on ne peut plus reculer : il faut se décider. Un petit briefing avec Renaud Derlot et Laurent Groppi s'impose. Sébastien, retenu en GT, n'est pas là. Face au manque de franchise du ciel, les pilotes hésitent. A ma gauche, Franck presse le mouvement. Les deux pilotes optent alors pour des réglages pluie qui impliquent une modification du carrossage et une heure de travail. Quarante minutes plus tard, le ciel se dégage Laurent Groppi opte finalement pour des réglages intermédiaires. Sébastien Loeb, lui, préfère rester en configuration sèche : « C'est un terrain de jeu pour lui, commente Ludovic. La glisse, ça ne va pas l'impressionner. Il va se régaler. » L'heure du départ approche. Avant de fermer la portière, une dernière question de la star du week-end : « Ce sont les commissaires qui me placent sur la grille ? » Ça y est, la Carrera n° 2 000 est sur la sixième ligne. Dernier rappel de Ludovic à son pilote du jour : « Les feux rouges s'allument un à un et s'éteignent d'un coup, comme en F1. » La portière se ferme. Un tour de formation et c'est le départ de la course sur piste grasse. Sébastien s'en tire très bien. Il pointe même dixième au premier tour ! Seulement, sur le muret des stands, l'angoisse s'installe lors du deuxième passage. Sébastien est en queue de peloton. Que s'est-t-il passé ? Il nous l'explique après l'arrivée : « La balance de l'auto était bonne. Je me sentais en confiance. Devant, les autres pilotes avaient la pression à cause de l'humidité. Ils freinaient et me ralentissaient. Donc, je me suis décalé mais au bout de la ligne droite, au moment de freiner, j'ai fait un tour dans l'herbe et je suis reparti. » Sébastien a alors trouvé un parfait ouvreur en la personne de son équipier Laurent Groppi, parti des stands après un problème de câble d'accélérateur. Les deux hommes se sont lancés dans



Two gloriously irrational ways to blow a small, medium large fortune Ferrari new F430 Spider, Lamborghini Murcielagos

une superbe remontée qui portera finalement le quadruple champion du monde à la septième place (Groppe devant abandonner). Un superbe résultat ! Après la course de GT, qu'il termine sur la troisième marche en catégorie GT2, Sébastien retrouve l'équipe : « Pour moi, c'était une première que de batailler en peloton comme ça ! Certes, j'avais déjà couru en circuit. Mais au Mans ou lors des 24 Heures du Nürburgring, que j'ai disputées en 1999, il n'y a pas de baston directe. Il y a une hiérarchie naturelle qui s'opère. C'est la même chose en GT. Mais là, c'est vraiment sympa de remonter contre des voitures aux performances identiques ! » Sébastien est assez satisfait de son départ : « Je pense avoir plutôt bien géré l'embrayage. Toi, tu es à quel régime au départ ? – 6500, répond Renaud Derlot. J'évite de partir au rupteur. Je préfère tirer un petit peu moins. C'est plus efficace.

– Moi, j'étais à 8300 », confesse Seb qui est satisfait de l'équilibre de la voiture. Je lui demande s'il se sent mieux dans la première chicane et lui fait remarquer qu'il a signé – au cinquième tour – le meilleur partiel de ce secteur. « Ça commence à rentrer ! C'est vrai que les acquisitions de données aident à progresser ». Le dimanche, Sébastien nous rejoint dans le motor-home Porsche pour assister au départ du grand prix de Belgique. A quelques minutes du départ de la course GT (qu'il doit prendre), son équipier Jean-Pierre Champeau s'impatiente et vient le chercher. Nous nous retrouvons deux heures plus tard pour le départ de la course de Carrera Cup. Une fois encore, l'angoisse s'empare de l'équipe. La n° 2 000 ne passe pas à l'issue du premier tour. Elle rentre au stand. Sébastien en descend, amèrement déçu : « Je me suis fait shooter au premier virage ! » Assombri par cette déception, impossible en rallye, il exclut de repartir (seule la roue arrière gauche est pourtant crevée) : « Je n'ai plus envie », avoue-t-il, dégoûté. Il attend toutefois la fin de la course et va saluer Parisy, Anthony Beltoise, et Morgan Moullin-Trafford, les vainqueurs du jour : « Je comprends que, de temps en temps, vous soyez tentés de vous mettre sur la gueule ! » ■



■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche manuelle ou mises à jour gratuites dans.

■ Apple publie régulièrement des mises à jour gratuites de logiciels. Vous pouvez en effectuer une recherche manuelle ou mises à jour logiciels des voila aussi gratuites pouvez en effectuer dans.

