

LA CHRONIQUE DE ROMAIN DUMAS



LE TRAVAIL C'EST LA SANTÉ...

On dit que le travail c'est la santé. Et bien si tel est le cas, je peux vous assurer que je suis en pleine forme ! Pour commencer, direction le VLN avec un changement d'équipage pour ma deuxième course qui, longue de 6 heures, avait pour vocation de servir de qualif pour les 24h du Nürburgring. Et comme souvent, les courses se suivent mais ne se ressemblent pas. Associé cette fois à Patrick Pilet et Richard Lietz, la chanson n'a pas été la même que pour la course précédente, avec une première difficulté de taille dès les qualifs pour les mécanos qui ont dû reconstruire quasiment tout l'avant de notre 991 suite à une grosse sortie de Patrick Pilet. Mais malgré notre 29ème position sur la grille de départ, nous avons réussi à faire une remontée régulière pour finir 10ème. Reste que même si prendre le départ depuis le fond de la grille ne nous a pas aidé, il semblerait que nos adversaires avaient bien caché leur jeu lors de la première course. J'avais oublié à quel point cette discipline est subtile en terme de stratégie et de cachoterie. Du coup, je peux d'ores et déjà confirmer que la victoire ne sera pas si simple à décrocher tant les écarts se sont resserrés. Mercedes sera certainement difficile à battre, mais je suis mieux placé que quiconque pour savoir que la performance pure ne suffit pas à gagner une course de 24 heures. Il faut aussi un équipage le plus homogène possible et, bien sûr, une bonne dose de chance. Cette fois, je suis parfaitement dérouillé et bien en phase avec les automatismes inhérents à la conduite d'une GT. Alors même si tout reste à faire, je suis prêt et je ne ménagerai pas mes forces pour monter sur la plus haute marche du podium. Verdict la semaine prochaine...

Côté WEC, j'ai fait preuve d'une zénitude que je ne me connaissais pas au moment de m'installer dans mon canapé pour suivre la course de Silverstone.

Je suis assez fier de moi et je peux vous confirmer que malgré cette abstinence contrainte et forcée, il me reste des ongles au bout des doigts. Plus sérieusement, ce n'est pas si facile de faire un bilan après les deux premières courses. Certes Toyota s'est imposé, l'équipe semble plus affûtée que jamais et la performance pure est indéniablement au rendez-vous, mais comme chacun le sait, les Porsche étaient en configuration Le Mans donc avec un set-up assurément défavorable aux deux premiers tracés. Pour réussir à décrocher cette victoire qui se refuse à elle depuis si longtemps, l'équipe nipponne pourra compter sur sa 3ème voiture, assurément un atout fort qui peut faire pencher la balance en leur faveur et surtout, sur leur soif de revanche probablement plus exacerbée que jamais. Encore faut-il que la malédiction aille voir ailleurs... La tendance est un peu moins nette en GTPro. Pourtant, pour l'avoir moi-même essayée en début de saison, je sais combien la 991 est efficace et aboutie autant qu'une GT peut l'être. C'est donc vraiment étonnant de la voir aussi peu à la fête. Pour autant, je ne serais pas surpris d'apprendre que les pneus y sont pour quelque chose. C'est définitivement une carte maîtresse qui fait une différence énorme. Sachant qu'il faut mettre dans un pot commun tellement de paramètres pour trouver la fenêtre d'exploitation idéale de chaque train de pneus, c'est toujours un casse tête chinois qui peut rendre fou. Mais là encore, rien n'est figé. De mon côté, ma première course en P2 à bord de l'Alpine Signatech a eu lieu à Spa. Chouette endroit pour commencer ! Malgré un début de meeting assez encourageant, finalement rien ne s'est passé comme prévu. Et objectivement, c'est plutôt bien car cela permet d'affiner le travail et d'éprouver des choix importants avant le Mans. Outre les faits de courses, comme le contact avec Brendon Hartley (qui est

venu s'excuser), on a dû composer avec un problème électronique dès le tour de mise en grille puisque c'est là que l'anti-patinage nous a lâché. Avec pour conséquence directe, en plus du fait de disposer d'une voiture plus délicate à contrôler, une usure plus que prématurée des pneumatiques. Dans ces conditions, les pneus soft étaient totalement rincés après seulement 20 tours. Evidemment, il est impossible de tenir le rythme dans ces conditions d'autant qu'en P2 on est limité à 4 trains et ½. Nous n'avons donc pas eu d'autre choix que de faire tout le reste de la course en pneus durs, moins efficaces mais seule alternative cohérente pour espérer pouvoir boucler la course. Au final, on passe sous le drapeau à damiers avec la 5ème place de la catégorie en poche, un résultat en dessous de notre objectif mais riche d'enseignements. La voiture est agréable à conduire, l'équipe est efficace et soudée, reste à passer au travers des mailles du filet et gagner en régulier tant les écarts sont faibles. Sur le papier, on est une demi douzaine à pouvoir s'imposer alors les paris sont ouverts. Rendez-vous le mois prochain pour le verdict...

Malgré mon changement d'affectation, mon planning est toujours aussi chargé. Après avoir effectué mon bilan de santé annuel obligatoire (et éliminatoire si les résultats ne sont pas bons) à Postdam, j'étais attendu à Stuttgart pour fêter la sortie des chaînes de la millionième 911. Une belle tranche d'histoire, et un honneur de la partager avec Wolfgang Porsche. Et pour joindre l'utile à l'agréable, j'ai enchaîné avec un tournoi pour l'émission Turbo. Evidemment, je ne me suis pas fait prier pour prendre le volant de la nouvelle 991 GT3. Il n'est d'ailleurs pas impossible que les routes de la Forêt Noire s'en souviennent encore. Entre ses 500 ch et son compte-tours qui ne demande qu'à flirter avec les 9000 tr/mn, la sonorité



de cette Porsche est tout simplement démentielle. On a l'impression que ça va exploser. Encore une fois, Porsche a trouvé la recette pour faire fantasmer les amateurs de sensations fortes ! Et le fait d'avoir effectué le trajet retour au volant d'une 993 Turbo m'a permis de constater combien il y a un monde entre ces deux voitures. Sans vendre son âme au diable, car l'ADN de la marque est toujours aussi présent, l'évolution technologique est à la limite de la décence. Mais malgré tout, le charme des classic opère toujours ! Il y en a pour tous les goûts et ça, c'est vraiment la magie de la marque Porsche !

Rendez-vous ensuite à Garmisch pour le Fitness Camp avec l'ensemble des pilotes GT. Au programme, de la marche à pied. 5 jours à avaler des sentiers, à monter et à descendre encore et encore. D'autant que je me souviens, je n'avais jamais autant marché et comme je n'ai pas une âme de scout, autant vous dire que je ne garderai pas un souvenir impérissable de ce stage de préparation physique. J'étais d'autant plus impatient de rentrer que le boulot ne manque pas du côté du Projet Pikes Peak. Partir avec une voiture nouvelle à 60% nécessite un volume de travail à la limite de l'entendement pour l'équipe. Triangles, moyeux, porte-

moyeux, aéro avant et arrière, freins... tout a été repensé pour optimiser les performances. En toute transparence, sachant que j'ai fait ces choix moi-même, il me tardait de pouvoir enfin faire rouler la Norma MXX RD Limited pour m'assurer que j'avais vu juste. Un passage obligé et libérateur tant la pression commençait à monter. Sentir l'épée de Damoclès au dessus de soi, je peux vous assurer que je sais parfaitement ce que c'est. Alors après deux grosses séances de roulage, je respire mieux et pourrai même trouver plus facilement le sommeil car le résultat est vraiment encourageant. La voiture est bien née, les choix audacieux sont payants, mon expérience de l'endurance m'a permis de faire un travail quasi chirurgical en aéro et le choix de basculer sur une monte pneumatique en 18 pouces (qui équipe les jantes reprises sur le RS Spyder) permet d'augmenter le niveau de performance en évoluant avec des pneus Michelin développés pour ce type d'épreuve. Côté chrono, on est plus rapide de 8 dixièmes au kilomètre et croyez-moi, pour en arriver là avec une voiture sortie d'une page blanche, ce n'est pas gagné ! Alors histoire de mettre toutes les chances de notre côté et d'affiner encore les réglages, j'ai choisi de participer aux tests préliminaires. Un choix qui présente des plus et des

moins. Côté avantage, pouvoir rouler en amont et faire un run complet avant les essais officiels est un gros plus. Côté inconvénient, cela nous oblige à faire partir la voiture beaucoup plus tôt et embarquer beaucoup plus de matériel pour finaliser la mise au point sur place. Mais mon équipe n'est plus à une folie prête et sera sans aucun doute à la hauteur du challenge.

Et pour une fois, ce sera à moi de sortir le grand jeu car cette séance de travail grandeur nature se déroulera pile entre les essais préliminaires et les 24 h du Mans. Entre la fatigue accumulée au fil des semaines et le fameux jet-lag que je n'aime définitivement pas et qui me le rend bien, il faudra que je sois au top de ma forme physique pour encaisser cet aller-retour sans y laisser trop de plumes. Mais c'est bien connu, quand on aime, on ne compte pas...

Romain Dumas



PORSCHE
Centre Service Porsche
Saint-Etienne