

CYRIL RAYMOND

SAISON 2017 - RALLYCROSS



CHAMPION DU MONDE RX2 & AMÉRIQUE DU NORD GRC LITES

1 SAISON, 2 TITRES



2017
CHAMPION



2017
CHAMPION
LITES

1 SAISON - 2 TITRES INTERNATIONAUX

2 championnats - 19 épreuves

12 victoires & 7 épreuves parfaites

67 victoires sur 87 départs (77%)

8 pays visités - 41 adversaires battus

26 allers / retours transatlantiques



Un pari fou !

Ce fut la meilleure saison de ma carrière de pilote auto. Seul représentant français dans ma catégorie, j'avais à cœur de briller en représentant mon pays et le rallycross Français de partout où j'allais.

L'objectif était « simple », remporter les deux titres (RX2 et GRC Lites) afin de maximiser mes chances d'accéder au WorldRX en 2018.

Andreas Eriksson a cru en mon potentiel et n'a pas douté un seul moment que j'allais céder sous la pression. Grâce à son soutien et sa confiance, j'ai énormément progressé malgré ses méthodes de travail très « cash ». En effet, la moindre erreur de ma part était relevée. J'ai dû jouer avec la limite de mon pilotage constamment et j'ai réussi à améliorer mon style sur les parties terres, mon point faible. Les USA (GRC Lites) ont énormément aidé sur ce point. En effet, les circuits étaient plus « extrêmes » avec des gros « jumps » et des parties terres beaucoup plus meubles et glissantes.

De plus, les pilotes Américains étaient plus affûtés sur ce type de tracé car tous les pilotes avaient concouru l'an passé (2016). Alors qu'en Europe (RX2), les circuits étaient moins cassants et les parties terres étaient plus

adhérentes, on se devait de ne pas glisser. Ainsi, la transition entre les deux championnats n'a pas été simple sur le plan du pilotage mais j'ai réellement ressenti une nette progression durant toute l'année.

Techniquement, je suis capable de donner mon ressenti et de régler ma voiture avec mes mécanos en Anglais. L'équipe OlsbergsMSE m'a mis à disposition tous les moyens nécessaires afin que je puisse remporter ces deux titres. L'esprit familial règne et je me suis senti à ma place dès mon arrivée dans cette équipe. J'ai encaissé de nombreux allers-retours entre les deux continents et malgré la fatigue accumulée, toute l'équipe OMSE m'a donné l'énergie nécessaire pour y arriver.

Grâce à cette expérience extraordinaire, je me sens plus que prêt à passer à l'étape suivante: le WorldRX. J'ai conscience que je m'aventure au très haut niveau mais j'ai prouvé que je méritais ma place parmi l'élite mondiale.

Cyril Raymond



Qui est Cyril Raymond ?

De son enfance à Saint-Raphaël, à l'Auto Sport Academy du Mans, du kart à la F4, puis l'avènement en rallycross : le parcours d'un enfant de la balle.

Cyril est né le 5 mai 1993, à Saint-Raphaël (Var). Ses parents sont des passionnés de sport automobile. Sa maman Brigitte est la nièce de Francis Duber Gastro président de L'ASA Saint-Raphaël dont elle sera longtemps la trésorière. Le papa Serge quant à lui est agent Citroën et rallyman. Pilote officiel en 1984 du groupement des concessionnaires Citroën. Son palmarès culmine en 1997, à la troisième place du Championnat de France des rallyes sur terre. Cyril, fait l'ensemble de sa scolarité à Saint-Raphaël, à l'exception de son Bac qu'il passera et obtiendra au Mans dans le cadre d'une année passée à l'Auto Sport Academy.

Ces débuts derrière un volant, il les fera en kart à l'âge de 11 ans en minimes (première catégorie accessible à cette époque). De 2004 à 2010, avec Serge comme mécano et l'appui logistique de Sonic Racing

structure de Sébastien Caranta. Cyril va sillonner dans un premier temps la région, puis la France et finalement l'Europe dans le cadre du GPO et la WSK. Il glanera quelques podiums et deux victoires significatives en 2009 au Trophée Claude Secq à Brignoles et au Grand Prix du Circuit Paul Ricard dans la catégorie Rotax Max.

En 2011, il intègre l'Auto Sport Academy, la filière de la Fédération française sport automobile au Mans. Il y préparera son Bac et participera au Championnat de France de Formule 4. Il finit 6^e, en étant monté trois fois sur le podium et en ayant marqué les esprits, remportant la course d'ouverture de la saison sur le très sélectif circuit de Ledenon.

En 2012, l'échelon à gravir pour accéder à la Formule Renault 2.0 n'étant pas à la portée de sa bourse, il exercera son talent de pilote au volant de l'im-

pressionnante Molser dans la série VdeV où les jeunes talents côtoient les gentlemen drivers.

En 2013, Cyril réoriente sa carrière dans une discipline très implantée dans l'ouest de la France : le rallycross. Cette même année il réintègre l'Auto Sport Academy où il prépare le BPJEPS (Brevet d'instructeur de pilotage) en alternance au Karting du Circuit Paul Ricard.

Commence alors son ascension vers le plus haut niveau de cette discipline à la fois très spectaculaire pour le public et très exigeante pour le pilote qui doit donner le meilleur de lui-même lors d'ultrasprint courus sur des circuits mêlant asphalte et terre.

Première année, et déjà un titre de Champion de France Junior de la série monotype Twingo R1, cette consécration lui octroie une saison prise en charge par l'Afor (Association française d'organismes de rallycross) dans la catégorie supérieure en Super1600.

En 2014, au sein du team Olyméca, et au volant d'une Twingo Super1600, Cyril s'impose et remporte un deuxième titre de champion de France. Le problème rencontré au sortir de la Formule 4, à savoir l'investissement financier pour passer à l'étage supérieur, se présente à nouveau. En 2015, Cyril est sans volant. Ne pouvant rester inactif, il casse sa tirelire pour faire un coup d'essai en Supercar (catégorie ultime du championnat de France). À Châteauroux, il transformera ce coup d'essais en coup de maître, remportant l'épreuve au nez et à la barbe des sociétaires de la catégorie.

Cet exploit ne passera pas inaperçu. Andreas Eriksson le boss de OMSE co-promoteur de la série RX Lites (en quelque sorte la Formule 2 au niveau mondial du Rallycross) qui avait apprécié le coup de volant de Cyril à l'intersaison lors d'une journée test à Istanbul, propose une pige avec le soutien de Red Bull lors de l'épreuve de Trois Rivières au Canada. Cyril sortira second de l'expérience.

L'Afor décide alors de soutenir Cyril à la hauteur d'un demi-engagement sur l'épreuve de Barcelone en RX2 et pour la finale à Deux du Championnat de France de Supercar. Le résultats seront sans équivoques. Deuxième en Espagne, et nouvelle victoire en France.

Andreas Eriksson, propose un volant en RX Lites pour la saison de 2016. Le deal est simple, avec le

soutien de Red Bull et d'AEM un partenaire de son écurie, Andréas finance 50 % du budget, reste à Cyril de financer l'autre moitié. L'Afor ne poursuivant pas dans l'aventure, Cyril va créer une opération de *crowdfunding* pour compléter l'addition.

Dans cette série monotype où seul le talent du pilote fait la différence, Cyril excelle. Il emportera son premier titre international, avant même de prendre le départ de l'ultime finale de la saison laquelle avait tourné en duel avec Thomas Bryntesson (seul pilote capable de l'inquiéter un temps soit peu).

Arrivé à ce stade de sa carrière, Cyril rêve bien sûr de franchir l'ultime étape et d'accéder à la catégorie reine le WorldRX.

Quand on a entre les mains un diamant brut, on ne le laisse pas filer! Andreas Eriksson, le sait bien. À l'orée de la saison 2017, il décide d'investir sur Cyril et sa carrière. Il le convoque en Suède et lui propose le participer au RX2 International Séries (nouvelle appellation du RX Lites) et en Amérique du Nord (USA et Canada) sur la même auto qu'en RX2 au championnat RedBull Global Rallycross en catégorie Lites, avec des perspectives pour les saisons suivantes. L'objectif de remporter les deux championnats étant clairement défini dans la feuille de route de Cyril.

Il est désormais pris en charge à 100 % par cette structure et dégage de tous les soucis logistiques connexes à un tel programme. Alors le SuperCar attendra ...

À ce sujet Cyril n'est pas déçu bien au contraire. Il analyse la situation avec sérénité: « *Je vais pouvoir renforcer mes bases et prendre énormément d'expérience. Avoir un double programme avec au total 19 courses sur une même saison, ce n'est pas donné à tout le monde!* »

La suite bien sûr vous la connaissez. En 2017, Cyril règne sans partage et nous vous proposons de revivre chacune des étapes de la saison dans les pages suivantes. Il s'impose dans les deux championnats, et ce avec une épreuve d'avance aussi bien en RX2 qu'en GRC Lites.

Il s'ouvre très logiquement la voie du WorldRX où sans doute l'an prochain il va en découdre avec Solberg, Ekström, Kristoffersson les trois derniers champions du monde de la discipline...

Le Rallycross

Le rallycross, couru sur circuit fermé alternant des portions asphaltées ou en terre, est une discipline très populaire dans les pays nordiques, en Belgique, en Grande Bretagne, aux Pays-Bas ainsi qu'en France, principalement dans une grande partie Ouest. Elle se dispute en manches de courtes durées durant lesquelles chaque pilote doit, à un moment donné de son choix, passer par un appendice du circuit appelé « tour joker ».

La première compétition officielle de Rallycross s'est disputée le 4 février 1967, à Lydden Hill en Angleterre. Circuit où cette année encore s'est déroulée une manche du championnat du monde.

Depuis 2014, avec la Formule 1, le WRC (Rallye), le WTCC (Touring car), le WEC (Endurance), le WorldRX (Rallycross), est l'un des cinq championnats du monde organisé sous l'égide de la FIA (Fédération internationale du Sport automobile).

Le Rallycross est également présent en Amérique du Nord. Un championnat distinct de celui de la FIA y est organisé sous l'appellation GRC (Global Rallycross)

Spectaculaire par essence, avec ses courses très courtes, quatre à six tours voir dix outre Atlantique, le Rallycross se dispute dans plusieurs catégories avec tout en haut de la hiérarchie le WorldRX coté FIA et le Supercar coté GRC.

À l'échelle mondiale le niveau inférieur et le RX2, quand en Amérique du Nord la dénomination est GRC Lites. C'est dans ces deux catégories que Cyril était engagé cette année.

Si au plus haut niveau, sont engagées des teams avec le soutien de constructeurs derrière des modèles issus d'auto de série tel les Peugeot 208, Ford Fiesta ou VW Polo, le RX2 et le GRC Lites se court dans un format mono type au volant d'un buggy développé par Andreas Eriksson et son team OMSE.

Dans l'esprit des autos de la catégorie reine, le buggy utilisé en RX2 et GRC Lites a quatre roues motrices, son rapport poids puissance est 1 210 Kg (pilote compris) pour 310 CV. Ceci permettant selon les circuits des performances proches à environ une seconde des super cars.

RX2 vs GRC Lites

Si les deux championnats utilisent la même voiture, outre-Atlantique les pneumatiques sont un peu plus larges, il existe quelques petites différences :

En tout premier lieu, si le tour joker est présent dans les deux championnats, de l'autre côté de l'Atlantique (GRC), il permet de faire un tour plus court quand en WorldRX il le rallonge. Ce détail a son importance sur la stratégie de course.

En GRC, le leader a tendance à le prendre rapidement pour prendre le large, alors quand WorldRX, le pilote sorti en tête au premier virage va plutôt tenter de construire son avance afin de le prendre au dernier tour sans perdre le leadership.

Le schéma des épreuves est également différent :

RX2

- Des essais libres précèdent l'épreuve mais sont sans incidence sur la suite de l'événement.
- Quatre manches qualificatives courues sur quatre tours par groupe de cinq pilotes partant de front. Est pris en compte le temps total de course de chacun des pilotes pour établir la hiérarchie de la manche. Ce résultat permet de marquer des points au classement intermédiaire et définit les groupes et positions de départ pour la manche suivante (les groupes et positions de la manche 1 sont définis par tirage au sort).
- Le classement intermédiaire à l'issue des quatre manches attribue des points au championnat (16, 15, 14, etc.).
- Les 12 premiers de ce classement accèdent au tour suivant: les demi-finales.
- La grille de départ des phases finales se fait dès lors 2 par 2 sur trois lignes décalées.
- Demi-finale A (6 tours) pour le 1^{er}, 3^e, 5^e, 7^e, 9^e, 11^e du classement intermédiaire.
- Demi-finale B (6 tours) pour le 2^e, 4^e, 6^e, 8^e, 10^e, 12^e du classement intermédiaire.
- Chaque demi-finale attribue des points au championnat (6, 5, 4, 3, 2, 1).
- Accède à la finale les trois premiers de chaque demi-finale.



Exemple de configuration d'un circuit de rallycross

- Le résultat de la finale (6 tours) définit le vainqueur de l'épreuve avec attribution de point au championnat (8, 5, 4, 3, 2, 1).

GRC Lites

- Des essais libres précèdent l'épreuve et déterminent deux groupes pour les essais chronométrés.
- Une séance d'essai chronométré au meilleur tour distribue les pilotes dans les différentes manches et leur place sur la grille de départ.
- Deux manches de 5 tours courues par groupe de cinq issu des chronos partant de front. Le résultat de chaque groupe attribue des points (7, 6, 5, 4, 3).
- Les dix premiers à l'issue des deux manches accèdent aux phases finales.
- Demi-finale à 5. La grille de départ des demi-finales se fait en fonction des places obtenues durant les deux manches. Le départ s'effectue également à 5 de front.
- Demi-finale A (5 tours) pour le 1^{er}, 3^e, 5^e, 7^e, 9^e.
- Demi-finale B (5 tours) pour le 2^e, 4^e, 6^e, 8^e, 10^e.
- Chaque demi-finale attribue des points au championnat (10, 9, 5, 6, 5, 4, 3, 2, 1).
- Finale à 10, grille départ selon résultat des demi-finales sur quatre lignes.
- Le résultat de la finale (10 tours) définit le vainqueur de l'épreuve avec attribution de points au championnat (50, 45, 42, 39, 36, 33, 30, 27, 24, 21)

CALENDRIERS 2017

GRC Lites

- 28 & 29 avril **Memphis** (USA)
- 20 & 21 mai **Louisville** (USA)
- 3 & 4 juin **Thompson 1 & 2** (USA)
- 17 & 18 juin **Canada 1 & 2**
- 8 & 9 juil. **Indianapolis** (USA)
- 12 & 13 août **Atlantic City 1 & 2** (USA)
- 9 & 10 sept. **Seattle 1 & 2** (USA)
- 13 & 14 oct. **Los Angeles** (USA)

RX2

- 13 & 14 mai **Mettet** (Belgique)
- 27 & 28 mai **Lydden Hill** (GB)
- 10 & 11 juin **Hell** (Norvège)
- 1 & 2 juillet **Holjes** (Suède)
- 5 & 6 août **Trois Rivières** (Canada)
- 2 & 3 sept. **Loheac** (France)
- 11 & 12 nov. **Cap Town** (Afrique du Sud)

RX2

> **METTET, BEL.**

> 13 & 14 MAI

> Round 1/7

1^{re} épreuve RX2

1^{re} victoire de la saison

“ Mon week-end a vraiment été dur à gérer, mais j’ai rien lâché. Je repars de Belgique vainqueur, et en tête du championnat, c’est bien là l’essentiel ”

L'épreuve en chiffres

Finale : 1^{er}

Demi-f. : 1^{er}

Cumul M : 6^e

M 4 : 1^{er}

M 3 : 15^e

M 2 : 16^e

M 1 : 6^e



NE JAMAIS BAISSER LES BRAS

Alors qu’à l’issue de la troisième manche il n’était pas en position de se qualifier, là où bien d’autres auraient été abattus, Cyril s’est transcendé...

Il remporte la quatrième manche, puis sa demi-finale en partant troisième sur la seconde ligne, et s’impose en finale.

Retour sur le premier round du RX2

Cyril nous avait annoncé vouloir mener de bout en bout, et vendredi pour seulement 96 millièmes de seconde il doit se contenter du troisième chrono de la catégorie. « C’était contrariant, mais pas de quoi m’empêcher de dormir... » s’amusait-il.

Samedi matin lors de la seconde séance d’essais libres, le français du team Olsbergs MSE remet les pendules à l’heure en se montrant le plus rapide.

Dans la manche 1, première alerte « Pour les manches qualifs, nous nous élançons cinq de front. Au départ je me fais littéralement prendre en sandwich par mes deux voisins de grille et je sors 3... »

« Puis Au moment de prendre mon joker j’ai un temps d’hésitation. Au final je suis crédité du 6^e temps global c’est franchement moyen. » Ce classement va lui valoir de s’élancer de la pôle de son groupe en manche 2. « Ça va le faire » annonce-t-il avant de partir en pré-grille.

La manche 2 sera de très courte durée. « Mon départ n’est pas top, et au premier virage je me retrouve coincé par mes concurrents face au mur de pneus qui matérialise la corde. Là, je détruis mon auto et reste sur le carreau ». Le coup est dur mais Cyril digère vite, joint dans la soirée, il n’a qu’un objectif repartir à l’attaque et s’imposer dans les deux dernières manches.

La nuit sera courte pour les mécanos qui remettent en état la RX2 de Cyril. Au warm-up du dimanche matin Cyril valide sa machine avec le second chrono de la séance. Hélas le capteur de pression d’huile va s’avérer défectueux dans la manche 3. « Ce défaut a bridé mon auto, qui s’est mise en mode sauvegarde, limitant mon régime moteur à 4 000 tours. Je me suis entraîné quatre tours durant... »

La situation devient préoccupante, car seule les 12 premiers à l’issue des manches vont en finale. À ce moment du week-end il est classé 16^e... Mais Cyril ne baisse jamais les bras. Il s’impose dans la dernière manche et se hisse sixième au cumul des manches.

La suite sera de la même veine. En demi-finale une victoire logique lui vaut de s’élancer en première ligne extérieure de la finale.

Cette ultime course sera la plus tendue: « Mon envol a été bon, mais au premier virage je me fais lourdement percuter à l’arrière ce qui me donne un coup d’arrêt. Je suis troisième et perds le contact avec Simon Olofsson suivi de Dan Rooke. Le rythme est fort. Je suis à distance grappillant petit à petit quelques dixièmes. Dans le quatrième tour alors je prends le joker, Simon subit une casse mécanique dans la ligne droite et Dan ne peut éviter le contact le propulsant dans le mur de pneus. Je pars à l’attaque maxi dans ce tour Rooke prend son joker et je sors devant. Reste un tour et j’ai gagné la course! »

On peut dire qu’il revient de loin, mais cette victoire n’est pas le fruit du hasard mais bien celle de la détermination Cyril qui en toutes circonstances ne lâche rien.

> LYDDEN HILL, GB

> 27 & 28 MAI

> Round 2/7

WORLD RALLYCROSS CHAMPIONSHIP
 P1
 MONSTER ENERGY



«Scooter», le tacticien radio



Serge supporter #1, et papa de Cyril

Épreuve parfaite

Vainqueur des manches,

de la demi-finale et de la finale

WEEK-END PARFAIT À LYDDEN

Sur le circuit de Lydden Hill, dans la campagne anglaise sous un grand ciel bleu qui pouvait lui laisser croire qu'il était à domicile, Cyril vient de signer le week-end parfait.

« Je suis vraiment satisfait. J'ai mené ce round de bout en bout, et résisté à la pression exercée par Dan Rooke qui disputait son épreuve nationale. Il ne m'a pas lâché d'une semelle et du coup j'augmente mon avance au championnat de seulement quatre points. » Dan n'est pas pour l'heure dans l'optique de courir l'ensemble du championnat alors il convient de se baser sur Simon Olofsson le troisième sur lequel il compte 16 points d'avance. Quoi qu'il en soit Cyril s'installe en tête du championnat après seulement deux épreuves.

Un meeting sans partage

Samedi, dès la séance d'essais libres Cyril impose son rythme en devançant Dan de 6 dixièmes. Cyril va ensuite gagner les trois manches qui sont au programme de l'après-midi (+1,9 s. en M1, +0,4 s. en M2, +1,6 s. en M3), et continuer sur sa lancée dimanche.

Vainqueur de la manche 4 (+2,4 s. !) puis de sa demi-finale (+2,1 s., et +3,9 s. si l'on compare son temps à celui de la seconde demi-finale remporté par Dan), il devance loquiquement en finale une dernière

fois Rooke pour (+1,09 s.).
 « Contrairement à ce que l'on peut penser, cela n'a pas été une promenade de santé... J'ai dû me battre et rester concentré sans relâche. Dans toutes les courses, j'ai construit mon avance pas à pas et pris mon joker au dernier tour. Sauf dans la première manche, d'où je m'élance 4^e extérieur (grille issue du tirage au sort), et j'effectue départ pas top (le seul du week-end), ce qui me contraint à prendre le joker directement. Dans la finale, alors que la piste était de plus en plus dégradée, j'ai endommagé rapide-

ment mon amortisseur AR gauche. J'ai parcouru la moitié de la course avec cette menace au-dessus de ma tête, et heureusement il a tenu jusqu'à la victoire... »

Quand on l'interroge sur le rythme où il enchaîne ses week-ends européens et américains, Cyril est très enthousiaste: « Cela a un côté bénéfique. Ma progression est constante, chaque course me permet d'aborder la suivante plus fort. Bien sûr le plus dur à gérer c'est le décalage horaire, mais je commence à m'y faire... »



L'épreuve en chiffres

Finale : 1^{er}

Demi-F. : 1^{er}

Cumul M : 1^{er}

M 4 : 1^{er}

M 3 : 1^{er}

M 2 : 1^{er}

M 1 : 1^{er}

- > LOHEAC, FR
- > 2 & 3 SEPTEMBRE
- > Round 6/7



Champion
sur un week-end parfait



CHAMPION RX2

Suite à sa crevaison en Suède, Cyril c'était fait à l'idée: il lui faudrait attendre l'Afrique du sud pour décrocher son second titre mondial. Grâce à des circonstances favorable et un week-end parfait, il déjouer ses propres pronostics.

Cyril avait un temps espéré décrocher son second titre mondial devant le public français à Lohéac une épreuve avant la fin de la saison. Suite à l'épisode suédois où il ne se classe que sixième, il s'était fait une raison, la couronne ne lui échapperait pas mais le sacre se profilait pour l'Afrique du Sud.

Le week-end fou de Lohéac que vous avez très certainement suivi via le live timing, le flux Instagram et le direct sur l'équipe 21 a bouleversé tous les pronostics.

Cyril a réalisé le meeting parfait:

victoire de toutes les manches de la demi-finale et finale, alors que son adversaire dans le même temps a été à la peine tout le week-end.

En accédant pas à la finale, il laissait un boulevard à Cyril sur lequel ce dernier s'est engouffré.

Ainsi son vœu le plus cher s'est réalisé, Cyril remporte en France devant ses fans et son public le Championnat du Monde RX2 2017 avant l'heure.

Si l'avenir de Cyril s'inscrira sans nul doute en Supercar où il aura dès l'an prochain l'occa-

sion de se mesurer à Sébastien Loeb et tous les ténors du WorldRX, l'année 2017 n'est pas finie. Dès le week-end prochain il sera à Seattle où là-bas aussi il est en passe de décrocher le titre GRC Lites avec une épreuve d'avance. Puis à la mi-novembre en Afrique du Sud il aura à cœur de rendre sa succession difficile et d'inscrire son nom tout en haut des statistiques.

Après avoir signé deux titres consécutifs, qui est déjà une première, il va tenter de gonfler au maximum le compteur des points acquis sur la saison...

L'épreuve en chiffres

Finale : 1^{er}

Demi-F. : 1^{er}

Cumul M : 1^{er}

M 4 : 1^{er}

M 3 : 1^{er}

M 2 : 1^{er}

M 1 : 1^{er}





SACRÉ À LOS ANGELES

Cyril aurait bien sur préféré conclure sa saison outre-Atlantique sur une victoire. Percuté au deuxième virage de la finale alors qu'il était en tête, il est contraint à l'abandon sur rupture mécanique. Le titre ne pouvait quoiqu'il en soit lui échapper.

Le voici détenteur d'un énorme trophée qui est à la hauteur de l'énorme performance réalisée...

Retour sur l'ultime rendez-vous GRC Lites de la saison, où dans le cadre idyllique de Port Los Angeles la journée n'avait pas vraiment bien commencé.

« Un problème de pression à l'arrière gauche m'a handicapé lors de la séance qualificative d'où je sors seulement 5^e ». Ce classement implique une position de départ peu favorable dans la manche 1.

« Je prends un bon départ, mais je suis coincé à l'extérieur et ne peux rien faire, devant il y a un bon rythme et je n'arrive à gagner qu'une place dans cette première course. »

Du coup Cyril s'élance en pole de la manche B, et s'impose logiquement: « J'effectue un excellent départ, et je file tranquillement vers une victoire de manche, tout s'est bien passé, la voiture était bien ».

Viens alors l'heure des finales. Cela sera la demi-finale B pour Cyril: « Je pars deuxième, derrière Brooks qui se voit devancé par Fernandez qui a pris le joker dès le premier tour (NDLR: le joker là-bas vaut comme raccourci). Ces deux-là sont chauds bouillant et finissent pas s'accrocher. Ceci joue en ma faveur et je remporte ma demi-finale. »

En finale!

« Je prends un excellent départ et au second virage Conner Martell très optimiste me percute sur le côté et endommage ma transmis-

sion. je n'arrive plus à tenir mon auto à la sortie des virages. » La finale est alors arrêtée au drapeau rouge non suite à cet accrochage mais à cause à un autre à l'arrière du peloton. « Je me présente tout de même pour le second départ, mais c'était vraiment pas jouable ».

La mort dans l'âme Cyril abandonne. Bien sûr c'est la déception qui prime. Puis vient la proclamation des résultats du championnat avec la remise des trophées

« C'était vraiment un excellent moment à vivre, mon équipe était très fière de ma victoire et aussi très heureuse que le titre perdu l'an dernier leur revienne. Cette cérémonie clôture une super expérience outre-atlantique que je ne suis pas près d'oublier. »

« C'était vraiment un excellent moment à vivre, mon équipe était très fière de ma victoire »



L'épreuve en chiffres

Finale: DNF
Demi-F.: 1 ^{er}
M 2: 1 ^{er}
M 1: 4 ^e
Qualifs: 5 ^e



CYRIL INTIME

Le journal de bord de Cyril, tout au long de la saison.

Février

Mardi 21 février

Andreas Eriksson, patron de l'équipe OlsbergsMSE me propose LE contrat que j'attendais depuis toujours. Avoir l'opportunité de rouler sur deux championnats internationaux n'est pas donné à tous le monde. Perturbé mais excité par sa proposition, je ne peux m'empêcher de penser à tous les efforts effectués ces dernières années...

Je décide de relever le challenge de l'année, remporter les deux championnats SuperCar Lites: RX2 (WorldRX) et GRC Lites (Global Rallycross USA)

Avril

Après une grosse préparation physique, me voilà parti pour les States! Une première pour moi. Le Round 1 du Global Rallycross se déroulait à Memphis (TENNESSE). On attendait beaucoup de moi. Je ne voulais pas rater mon entrée aux USA. Je découvre alors les spécificités du Rallycross Américain: Joker plus court, manches plus longues, des « jumps » impressionnant et une terre cassante et sableuse.

Samedi 29 avril

Je décroche mon premier podium dès ma première course aux États-Unis, une belle deuxième place. De quoi donner l'envie de mieux faire lors de la prochaine épreuve!

Mai

Me voilà de retour en Europe pour le premier des 6 week-ends de courses que je vais enchaîner sans pause. En effet, le calendrier RX2 et GRC Lites se coïncident bien, aucunes courses tombent le même week-end mais je vais devoir supporter de nombreux aller-retour entre l'Europe et l'Amérique.

Samedi 13 mai

Première course du RX2 en Belgique. Champion en titre de la catégorie, je ne pouvais qu'avoir une pression supplémentaire. Un début de week-end catastrophique, je me retrouve 15e avant la dernière manches qualificative et donc non qualifié. Je n'abonne rien, je remporte la 4e manche qualificative! Soulagé après cette grosse frayeur, je remporte la demi-finale et la finale! Rien n'est gagné d'avance...

Dimanche 21 mai

Une semaine après avoir décroché mon premier succès en Europe, me voilà aux USA à Louisville (Kentucky) pour le Round 2. Au 9e tour de course, le dernier, j'étais sur une bonne dynamique, je me trouvais dans pare-chocs arrière du leader. L'envie de victoire était présente, trop présente... je dépasse les limites et braque trop tôt dans un virage. Je touche les pneus qui étaient placés à l'intérieur, cela m'envoie en deux roues et je finis sur le toit...

Énorme déception mais Andreas Eriksson a été impressionné de mon rythme en course et me remonte le moral. Une chose est sur, la pointe de vitesse était bien présente...

www.pilotes.com.fr

Suivez l'actualité de Cyril Raymond



@CyrilRaymondRX



@CyrilRaymondRX



cyrilraymond13