

# Echappement

N° 577 SEPTEMBRE 2015 5,90 €

**SEANCE D'ESSAI**

*Yvan Muller au volant  
de la 208 Supercar*

**MAGAZINE**

*Gabriel Renouf  
et sa Martini Mk36*

**MONTAGNE**

*Nicolas Schatz décroche  
son 6<sup>e</sup> titre d'affilée !*

**ESSAI**

*Abarth Competizione  
Opel Adam S*

*Le match des juniors*

**EXCLUSIF** Premiers tours de roues de la  
**Peugeot 308 Racing Cup**



*Elle remplacera la RCZ Cup en 2017*

**Cht de France  
des Rallyes :**  
Terre de l'Auxerrois  
Cht de France 2e Div.  
Rallye Montagne Noire  
Atelier de course :  
Soben Amortisseurs,  
Sport Garage  
Rallycross : Kerlaba  
Le journal des régions :  
Infos, comptes rendus...

**MAXI COMPARATIF**

► **Corsa OPC**

► **Mini JCW**

► **208 GTi**

by Peugeot Sport

► **Clio R.S.Trophy**



Houmell

**+ guide  
pratique**

**RALLYE DU MONT-BLANC**  
Tracé, horaires,  
descriptifs...

**Que la meilleure gagne!**



LE GRAND PRIX DE TROIS-RIVIÈRES PAR CYRIL RAYMOND

# METS-EN, C'EST PAS D'LONGUENT\*

Champion de France Junior de Rallycross en 2013 et Super1600 l'an passé, Cyril Raymond a participé avec l'équipe OMSE-Xtrem Force à la manche de la RX Lites Cup qui se déroulait, dans le cadre du championnat du monde, sur le circuit de Trois-Rivières, au Canada.

Il a pris des notes durant tout son séjour, voici son récit.

*(\*N'hésite pas, n'aie pas peur)*







**A** lors que je travaillais au Karting Circuit Paul Ricard, je reçois un appel de mon père m'annonçant que la FFSA, sous l'impulsion de Dominique Dubourg et de la commission rallycross ainsi que de l'AFOR, souhaitait me soutenir pour participer à deux courses : une en RX Lites lors de la manche mondiale à Barcelone et une autre à Dreux en Supercar pour la dernière épreuve du championnat de France. Ma victoire à Châteauroux sur une 208 Supercar de Pailler Compétition avait motivé la FFSA à contacter Andreas Eriksson, le créateur-constructeur des RX Lites et team manager de l'écurie Ford OMSE en World RX. Intéressé par mes résultats, celui-ci en profite alors pour m'inviter à rouler sous les couleurs de son équipe au Canada, pour le Grand Prix de Trois-Rivières. Une préparation idéale en vue de l'Espagne et l'occasion pour Eriksson de me tester au plus haut niveau.

Quelques semaines plus tard, le 5 août vers cinq heures du matin, le réveil est dur, mais le sourire revient vite à l'idée de m'envoler pour le Canada pour ma première expérience internationale. Avouez qu'il n'y a pas meilleur réveil ! Peu à peu, je commence à réaliser l'importance de cette course, mais aucun stress à l'horizon, juste l'impatience de découvrir le fabuleux tracé canadien et ma voiture. Après huit heures de vol accompagné de mon père, lequel avait eu une drôle d'idée de me mettre au volant d'un karting à l'âge de 9 ans, nous arrivons à l'aéroport de Montréal, avant de poursuivre en direction de Trois-Rivières.

### **Le dépaysement**

Une bonne nuit de sommeil était nécessaire afin de s'habituer aux six heures de décalage horaire. C'est donc l'esprit très détendu que le lendemain, je rejoins ma future équipe. D'emblée, je suis surpris de voir un circuit aussi proche de la ville, nous sommes seulement à dix minutes à pied du centre. Je me rends directement sur la piste laquelle, une semaine auparavant, était configurée en version asphalté pour les NASCAR comme le prouvent les nombreuses trajectoires laissées par les pneus au sol. Arrivés sur les parties terre, mon père et moi sommes surpris des murs de bétons très proches, beaucoup de pièges sont notés. A ce moment-là, je comprends que ça va être très délicat sur ces portions glissantes, les jumps sont assez impressionnants aussi... Je me retrouve alors dans un univers inconnu à l'opposé des pistes françaises avec énormément d'adhérence. Il faudra donc



► s'adapter rapidement pour bien figurer !  
Direction le paddock où les RX Lites sont placées juste à côté des équipes du World RX. Je suis accueilli par Andreas Eriksson et David, son coordinateur. Lors des présentations j'apprends que Sebastian Eriksson, pilote Supercar en Red Bull Global Rallycross avec l'équipe OMSE, sera mon spotter et mon mécanicien, la classe et quelle source de motivation ! La deuxième « Lite » est confiée à Oliver Eriksson. Décidément, je suis entouré par la famille Eriksson.  
Lors de la séance de positionnement du baquet, je me projette déjà aux essais libres du lendemain. En fin d'après-midi, la traditionnelle parade des pilotes nous conduit au centre-ville de Trois-Rivières où se trouve l'énorme structure Monster Energy. Une foule immense nous acclame, l'ambiance est alors conviviale et très festive.

Le show terminé, place au tirage au sort : je suis en deuxième position d'une série m'opposant à Oliver Eriksson et Alex Tagliani, un pilote local habitué à l'Indycar et au NASCAR. Mais pour l'heure, il est temps de rentrer à l'hôtel afin d'être en forme pour la course.

### Quand il faut y aller...

Le vendredi matin, après un

## **L**a traditionnelle parade des pilotes nous conduit au centre-ville de Trois-Rivières... L'ambiance est alors conviviale et très festive

détour par le centre-ville pour trouver un adaptateur de prises électriques, nous prenons la direction du circuit. Les choses sérieuses commencent, je me retrouve aux côtés de Petter Solberg, de Davy Jeanney et de mon coéquipier Oliver Eriksson, j'écoute attentivement le briefing avec accent bien « british » de Tim Whittington, responsable des

relations pilotes en RallycrossRX. Une atmosphère de très haut niveau règne dans la salle, je suis totalement impressionné ! Place à l'action avec les essais libres et la découverte de la piste. J'ai la chance de connaître le « mode d'emploi » de la RX Lite pour l'avoir testée en Turquie l'automne dernier. Je signe le deuxième chrono de la première séance tout en sachant que je perdrai du temps sur les

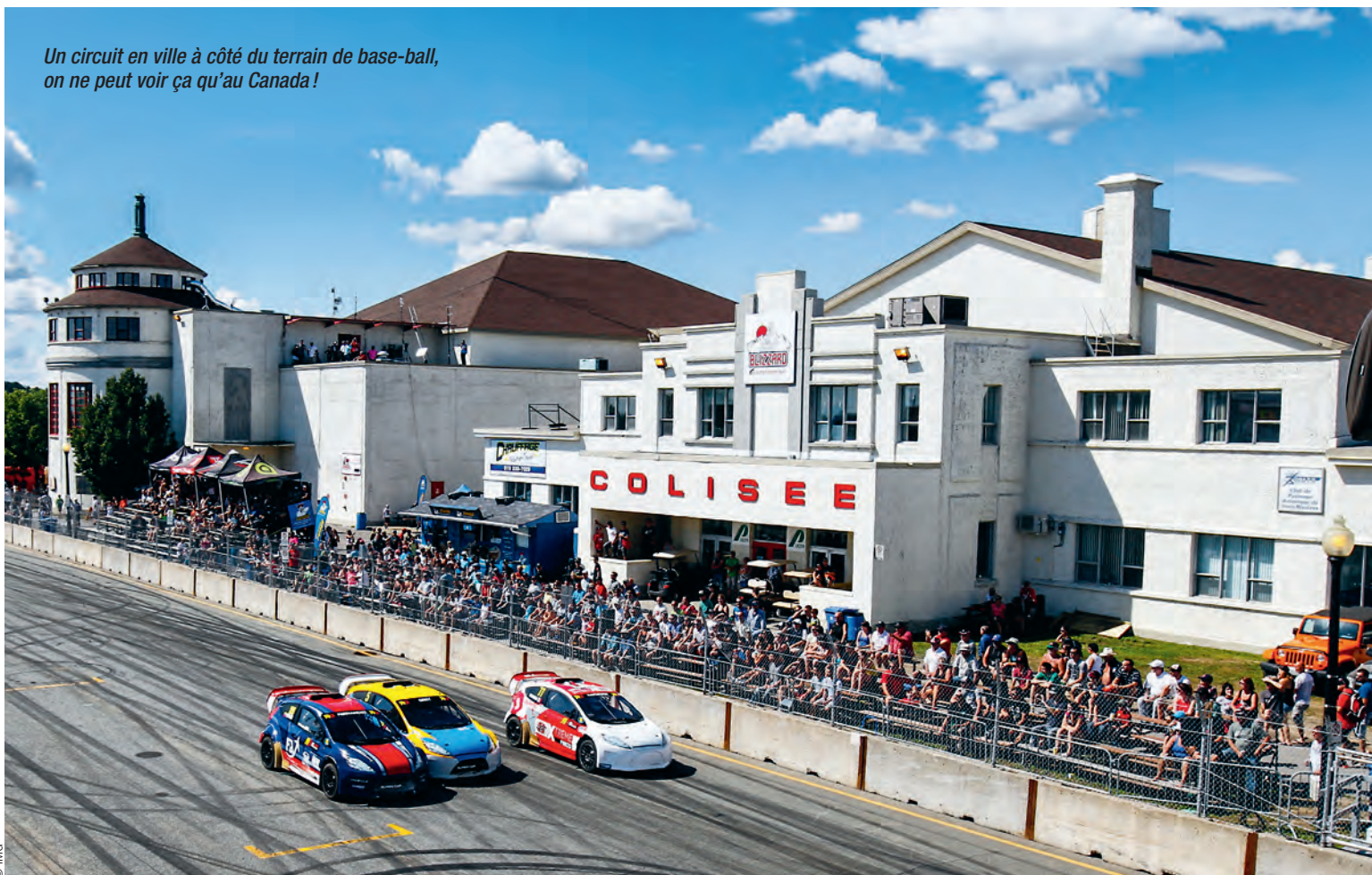
parties terre. Et piloter entouré de murs de béton, n'est pas rassurant, car la moindre faute vous coûte cher. Je confirme ma place dans la deuxième séance, malgré un problème de liaison radio. Une fois rentré au paddock, Sebastian Eriksson me fait part de ses impressions : il est satisfait mais, d'après lui, je dois encore améliorer mon

pilotage sur la terre et provoquer davantage la voiture.

### Le début des hostilités

C'est l'heure des premières manches, je me rapproche de mon premier départ international. Malheureusement, la liaison radio est toujours aussi problématique. Au flash, je me retrouve derrière mon équipier. Et, dans le dernier virage du premier tour, je tape légèrement le mur et tords ma direction, puis à la réception du jump je pars en tête-à-queue : cette touchette a endommagé mon train avant et je termine avec le sixième temps. Après discussion avec l'équipe et visionnage de la vidéo, Sebastian m'explique alors les spécificités du départ, je dois être plus doux avec l'embrayage. Quatrième de la deuxième manche, je constate toujours que je perds du temps sur les parties terre. L'équipe est claire, je dois prendre plus des risques et glisser davantage sur la terre. Pendant ce temps, Greg, un

*Un circuit en ville à côté du terrain de base-ball, on ne peut voir ça qu'au Canada !*





mécanicien canadien essaie de résoudre le problème radio... en vain. Je regagne l'hôtel la tête remplie d'images et, avant de m'endormir, je visionne encore les caméras embarquées pour prendre conscience de certaines erreurs...

### Inoubliable

Samedi 8 août c'est le « Jour J ». J'arrive déterminé au circuit avec la ferme intention de ramener un résultat. Je me dis que je dois y parvenir. Une seule phrase hante mes pensées : « *Que tu y arrives ou pas, fais en sorte de n'avoir aucun regret.* » Encouragé alors par le meilleur temps du warm-up, j'en profite pour me familiariser avec la procédure de départ. Puis bonne nouvelle, la radio fonctionne enfin ! J'ai dû changer de casque, car le système de radio embarqué dans la RX Lite est américain et pas compatible avec les versions européennes. Le pire arrive au cours de la troisième manche, un accrochage m'envoie pleine face

dans le mur à l'intérieur puis un autre concurrent me percute, me laissant sur le carreau. Dépanneuse pour la voiture et poste de secours pour moi. Si je m'en sors sans bobos, un énorme travail de reconstruction est en revanche à faire sur l'auto. Je décide alors de prêter main-forte à mon équipe afin de pouvoir participer à la dernière manche. Même Oliver Eriksson et sa mère viennent nous aider...

## A vant de m'endormir, je visionne encore les caméras embarquées pour prendre conscience de certaines erreurs...

Quelques minutes avant le départ, la voiture est réparée, je suis vraiment entouré des meilleurs. Là, c'est la victoire dans ma série avec un quatrième temps à la clé, la façon idéale de remercier le travail de chacun et c'est réconfortant. Au départ sur la deuxième ligne de la demi-finale, je ne pense plus à rien. Je suis concentré sur

les feux verts et cette pédale d'embrayage. Les feux s'allument... Je me retrouve deuxième en quelques mètres et au premier freinage, je fais l'intérieur au leader. Me voilà en tête ! Je réalise une course sans erreur et remporte ma « demie ». Une fois la ligne d'arrivée franchie, j'entends Sebastian à la radio : « *Well done Cyril* ». Je viens de comprendre que je suis

en première ligne pour la finale !

### Comme dans un rêve

Le grand moment est arrivé, c'est l'ultime procédure de départ. Encore et encore, je répète tous ces gestes dans ma tête. Un fois lancé, je me trouve deuxième derrière Oliver bien décidé à me battre jusqu'au bout. Nous

sommes sur un bon rythme lorsqu'au troisième tour, l'amortisseur arrière gauche lâche à la réception d'un jump. A cet instant la donne change, désormais il s'agit de protéger ma deuxième place à tout prix. Andrew Ranger, qui joue à domicile, vient au contact à plusieurs reprises, mais je reste concentré et déterminé. Une fois passé la ligne d'arrivée, je laisse exploser ma joie. Bonheur que je partage avec tous les membres d'Olsberg MSE, une équipe vraiment au top !

Pendant le voyage de retour, je songe déjà à ma prochaine course en Espagne. Mais, en attendant d'y être, je remercie déjà la FFSA, par l'intermédiaire de Dominique Dubourg et tous les membres de l'AFOR représentés par Jean-Jacques Benezet pour leur initiative. Soyez-en sûrs, c'est avec honneur et fierté que, les 19 et 20 septembre prochains, je défendrai les couleurs du rallycross français sur le circuit barcelonais.

Cyril Raymond



Même mon équipier Oliver Eriksson vient nous aider dans les coups durs.



La casse de l'amortisseur lors de la finale ne m'a pas empêché de sauver ma deuxième place.

Mon premier trophée international, deuxième du Grand Prix de Trois-Rivières au Canada, inoubliable.



Deuxième et une bonne douche au champagne avec mon équipier... C'est génial!



La parade en centre-ville à bord d'un bateau pneumatique, un moment unique.