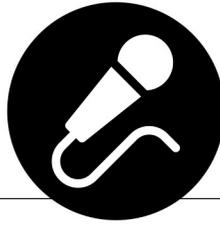


L'AVIS DES EXPERTS



SÉBASTIEN REYNAUD

INSTRUCTEUR DE PILOTAGE



Quels conseils donnez-vous aux débutants ?

La première erreur est de trop s'en remettre à son véhicule, aussi performant soit-il. D'abord se concentrer sur les basiques : une bonne position de conduite et travailler son freinage, ça met en sécurité. C'est là qu'on va gagner du temps et devenir efficace. Autre erreur commune : ne regarder que le bout du capot. Il faut porter le regard le plus loin possible. Ensuite, tout le monde veut accélérer à tout prix, tout le temps. Or, avant, il faut comprendre comment tout marche, accepter de perdre du temps au début, reconnaître la piste, voir comment la voiture réagit, et ensuite seulement mettre les gaz. Bien sûr, il est impératif de commencer par prendre des cours avec un moniteur diplômé. Le prix dépend du circuit, de la durée, du professionnel. Ça commence

à 50 € la session, et ça peut aller jusqu'à 1 200 € pour une journée sur la Nordschleife en cours particulier.

Une voiture préparée est-elle nécessaire ?

Si c'est pour effectuer trois sorties par an, ça n'en vaut pas la peine. Ensuite, une petite sportive genre Clio 16V suffira largement pour débuter. Car on risque fortement de se sortir, donc d'abîmer sa voiture, alors autant en prendre une pas trop onéreuse. Elle sera aussi moins chère à préparer. Et là, je conseille d'abord de soigner les liaisons au sol : pneus, freins, suspension, amortisseurs. Ensuite, on procédera à un allègement, et enfin on pourra préparer les moteurs. Il existe des pneus très performants et légers comme des Yokohama Advan, Toyo Proxes, Michelin Pilot Sport Cup II, P-Zero Trofeo. Dès qu'ils chauffent,

il ne faut pas hésiter à baisser la pression. On regagne alors du pouvoir directionnel. Michelin propose un pack Sport Connect : il se compose de capteurs disposés dans les pneus qui communiquent à une centrale reliée à une appli smartphone. Cette dernière donne en temps réel l'ajustement de pression à réaliser et chronomètre. C'est un peu cher, mais, pour les habitués des *trackdays*, c'est utile.

Les circuits sont-ils très fréquentés ?

Oui, il y a de plus en plus de monde sur les circuits ! Un bon plan est d'y aller sous la pluie, car la fréquentation est moindre et on prend beaucoup de plaisir à piloter. On peut aussi rouler sur une piste en terre. Là, on pilote la voiture à 40 à l'heure, mais c'est drôle. À tout moment, le *trackday* doit rester un plaisir. ■■■

CYRIL RENAUD-PERRET

CRÉATEUR/FONDATEUR DE READY2DRIVE ET PILOTE AMATEUR SUR RADICAL SR3 SL



Quelles voitures conseiller pour tourner sur circuit ?

J'ai essayé presque tous les circuits de France. Il faut donc d'abord choisir un circuit en fonction de sa voiture, car ce sera elle, la limite. Par exemple, une Mégane RS sera trop juste pour tourner à Spa. Pour un modèle moyennement rapide comme la Renault ou pour une berline telle qu'une Mercedes C63 AMG ou une BMW M3, on choisira une piste plutôt serrée. Sur des tracés rapides, on s'orientera vers des Ferrari 488, Porsche 911 GT3, Lotus Exige V6. Les gens d'un certain niveau privilégient tous des modèles conçus pour la piste, comme les Lotus, Caterham, Radical, KTM Xbow, qui en outre coûtent moins cher à exploiter car elles usent moins leurs pneus et leurs freins. Les Lotus sont la meilleure école et le meilleur rapport qualité/prix/performance/efficacité.

Les aides à la conduite ne sont-elles pas trompeuses ?

En effet. Certaines voitures sont si assistées qu'elles permettent d'aller vite sans compétences particulières. C'est le cas des Ferrari 488 ou des Nissan GT-R, tant qu'on n'enlève pas les aides électroniques. Attention, elles donnent l'impression qu'on sait piloter alors que ce n'est qu'une illusion ! Quand on passe de ce type de modèles à une Lotus, si on n'a pas de vraies notions de pilotage, on peut se sortir.

Que conseiller une fois sur piste ?

Déjà, je recommande un check-up du liquide de frein, des plaquettes et des pneus. Ces éléments ne sont jamais vérifiés par les organisateurs de *trackdays*. Ensuite, sur la piste, il y a beaucoup de monde et les niveaux sont hétérogènes. Du novice en

Clio RS non préparée au pilote aguerri en Lotus ou Radical affûtée. Il faut faire très attention. Enfin, ne jamais oublier les tours de chauffe mais aussi de refroidissement.

Rouler sur circuit coûte-t-il cher ?

Oui ! La journée sur un grand circuit comme Magny-Cours revient à 450 €. Ensuite, il faut compter le carburant ainsi que l'usure des pneus et des freins. Ne pas oublier le voyage retour. Je ne vois d'ailleurs pas l'intérêt d'aller tourner régulièrement avec une voiture lourde, même une 911 Carrera 4S, certes plus à l'aise qu'une C63. En réalité, seule une voiture légère permettra de rouler sur piste toute une journée et de rentrer chez soi par la route. Enfin, je recommande une assurance étendue pour couvrir le pilote en cas de blessure : environ 300 € par an. ■■■