



QUATRE FORMULES pour se « lâcher »

La compétition automobile est devenue un rêve de plus en plus accessible pour les amateurs. Mais le foisonnement de catégories s'offrant aux apprentis-pilotes ressemble à un labyrinthe. Il y en a pourtant pour toutes les bourses...

La possibilité de courir pour un budget « raisonnable » existe. Quelques disciplines permettent de se faire plaisir sans pression, et de mettre pied à l'étrier.

Pour atteindre cet objectif, il nous a semblé nécessaire d'opérer un tour d'horizon des formules balayant l'ensemble des disciplines du sport automobile, histoire de trouver chaussure à son pied. Mais avant de mettre les gants, première étape, incontournable : la réglementation. Quelle qu'elle soit, chaque discipline est régie selon des règlements particuliers. Une constante toutefois : tout pilote se doit de posséder une licence, à demander auprès d'une ASA (Association Sportive Automobile). Les conditions à remplir sont assez simples : il suffit d'avoir le permis de conduire, de passer une visite médicale d'aptitude à la pratique du sport auto auprès d'un médecin du sport, puis de s'acquitter des droits de la licence (390 € pour la licence circuit « internationale concurrent-conducteur C », 325 € pour la licence rallye

« nationale concurrent-conducteur »). Pour des raisons de sécurité, il s'agira enfin de faire homologuer l'équipement du pilote et de la voiture par les instances sportives.

En hors d'œuvre, la 206 RCC

Pour débiter en compétition berline sur circuit, cette formule s'avère intéressante à plus d'un titre. La qualité du plateau, mixant toutes les générations, permet de garnir des grilles de départ bien fournies, d'où des bagarres à tous les étages. Ensuite, la formule monotype garantit une parfaite équité sportive : il n'y a pas mieux pour affiner son pilotage. Enfin, avec un rapport poids/puissance de 5,15 kg/ch, elle est suffisamment performante pour se faire plaisir tout en restant exploitable avec ses 190 ch.

Point de vue finances, la voiture reste « abordable » et fiable grâce à des composants de série éprouvés, plus spécifiquement ceux de la 206 RC. D'où un budget aux environs de 30 000 € HT (voiture montée). A cela, il convient d'ajouter l'inscription (600 €) et les

consommables. Cependant, les primes distribuées durant la saison (250 000 € environ) permet de contre-balancer l'investissement, si l'on joue placé. En

outre, disputée durant les meetings de la Super Série FFSA, la coupe autorise une bonne visibilité auprès des décideurs et sponsors éventuels.



La 206 RCC permet de courir à moindre coût.



024 | evo

EVO - Août 2006



Sur le Challenge Endurance Moderne, toutes les catégories de l'endurance sont représentées, GT et Protos.

TALON POINTE



Au rayon rallye, le Challenge C2

Le rallye tараude de plus en plus le futur Seb'Loeb. Les formules de promotion se révèlent nombreuses, et chaque grand constructeur possède la sienne. Celle de Citroën possède l'avantage de servir une marque présente à tous les échelons du rallye mondial, et dont la volonté d'amener ses pilotes au plus haut niveau n'est plus à démontrer. De plus, le niveau du Challenge C2 est des plus relevés : y faire son trou dénote un vrai potentiel. Avec sa « bouille » sympathique, cette petite C2 se situe au bas de la hiérarchie, mais n'en demeure pas moins affûtée. Dotée de 155 ch pour environ une tonne, ses performances sont loin d'être ridicules et l'aide de la boîte courte (tirant 159 km/h) permet de tirer la substance moelle de la mécanique. Là aussi, tout le monde est logé à la même enseigne... Le comportement n'est pas en reste, car dénuée de tout porte à faux, la voiture se montre vive et agile.

Si le kit neuf atteint 45 000 € environ, une occasion se négocie à partir de 25 000 €. L'inscription au challenge, elle, s'élève à 800 €. De plus, les primes sont généreuses, et se montent à 37 400 € par épreuve, sans compter les bons d'essence. Le point noir : ce challenge ne se déroule que sur asphalté, alors que le WRC se déroule aux trois quarts sur terre... Mais si l'on n'a pas d'ambitions mondiales, la formule assure un vrai plaisir et garantit de belles empoignades.

Formule Campus pour pilotes en herbe

La Formule Campus représente le premier pas en compétition monoplace. Une première marche qui a déjà tout d'une grande, notamment une boîte séquentielle. Malgré une puissance contenue de 118 ch et grâce à un poids limité à 495 kg, la voiture est vraiment performante et permet de se faire les dents lors de courses en peloton. La sécurité a, évidemment, fait partie des préoccupations

majeures des concepteurs : tout y est, des harnais 6 points à la crash-box. Véritable tremplin pour les jeunes pilotes espoirs français, la formule a fait ses preuves. Nombre de nos pilotes, aujourd'hui connus et reconnus, y ont débuté leur carrière.

La saison sur ces petites furies revient entre 41 000 € et 47 000 € H.T., pour 14 courses en sept meetings, si l'on dispose d'une bourse ou non. Dernier attrait, et non des moindres : la mise à disposition, pour les meilleurs, d'une enveloppe de soutien pour le budget de la saison suivante. Condition requise pour participer, avoir moins de 23 ans...

Dans une ambiance décontractée, les temps de roulage sont parmi les plus longs que l'on puisse trouver. Ce qui est tout sauf négligeable. Car, outre les séances d'essais libres et qualificatifs, la durée des courses oscille entre 4 et 12 heures. De plus, le règlement favorise un certain équilibre des forces et une limitation du coût d'exploitation de l'auto. D'où des courses disputées du début à la fin.

L'engagement à la saison coûte 14 600 € (sans compter la voiture) pour 8 meetings sur certains des plus beaux tracés européens (Spa, Jarama...). C'est certes un budget conséquent, à relativiser tout de même car l'engagement se fait à la



Ci-contre : Avec un rapport poids/puissance de 4,2 kg/ch, les Formules Campus sont vraiment rapides.

« Gentleman Driver » en Challenge Endurance Moderne

Enfin, le Challenge Endurance Moderne propose des épreuves dont le plateau hétéroclite est des plus fournis (ci-dessous). En effet, toutes les catégories de l'endurance sont représentées, GT et Protos. Seul le choix des armes varie, en fonction des envies et... du budget.

voiture. Endurance oblige, la facture peut donc être divisée entre les pilotes. Petit bémol : aucune prime en cas de résultat. Une philosophie qui privilégie donc l'esprit « gentleman driver », ce qui n'est pas forcément un mal, l'ambiance s'en trouvant pour le moins apaisée.

S.R.



EVO - Août 2006