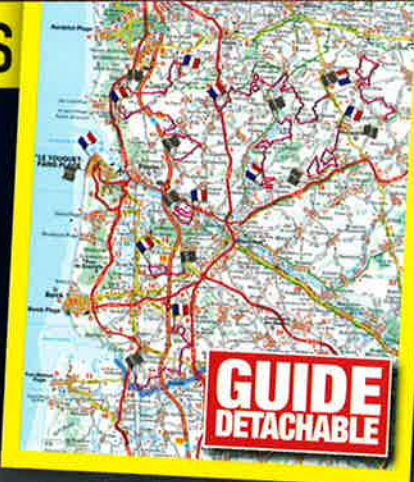


FRANCE MÉT. 5,00€ / SUISSE 10 CHF / CANADA 9,95\$C  
BELG./LUX./GRÈCE/DOM/ PORT CONT. 6,00€ / TOM AVION 1500 XPF

# Rallyes

magazine

MARS 2010 - N°206 / 5,00€



FRANCE/ASPHALTE  
PRESENTATION  
DU CRU 2010



HISTORIQUE  
MONTE-CARLO  
LES RALLYMEN SONT LÀ !



IRC/MONTE-CARLO  
LA FIESTA D'HIRVONEN  
+ ZOOM SUR LES AMATEURS FRANÇAIS

MONDIAL



## LOEB VS HIRVONEN LE DUEL AURA BIEN LIEU !



OPERATION GPC MOTORSPORT / RALLYES MAG

## 9 ESPOIRS PLEIN D'AVENIR S'ESSAIENT AU S2000



6pack

L 15892 - 206 - F: 5,00 €



# RÊVE ÉVEILLÉ



Grâce à GPC Motorsport et ses partenaires, 9 pilotes de moins de 30 ans, qui se sont faits remarquer en 2009 dans promotion, ont pu vivre un moment rare. Sans sélection en jeu, ils ont pu tester deux S2000 du parc de véhicules en titre : une Abarth et une 207. Chaque bénéficiaire de ce "coup de pouce", qui s'est déroulé à Saint-Pierre en Faucigny, donne ses impressions sur ces autos d'exception. Cerise sur le gâteau, Thomas Barral s'est vu attribuer par tirage au sort une chance unique :

les Championnats de France ou Formules de en location du Champion de France Team en Faucigny, donne ses impressions sur ces participer à un rallye au volant d'une S2000.

PAR FRÉDÉRIC DART. PHOTOS GÉRARD AURIOL

**W**endredi 5 février, 8h30. Hormis Brett Barbé, pas un ne manque à l'appel autour d'un petit-déjeuner dans le bâtiment des Transports Guebey. Certains sont arrivés tard dans la nuit, ou ont fait la route de bonne heure. Les traits ne sont pas tirés. Après la constitution de deux groupes par taille, les visages sont plutôt ceux de gosses émerveillés devant des cadeaux autour du sapin de Noël quand les cinq "sélectionnés" arrivent en haut de la base d'essai, encore entretenue le matin. Pendant ce temps, les quatre autres commencent la visite des ateliers de GPC Motorsport à Ayze et enchaînent par une intervention de Thierry Barret (MediaCom consulting) sur la gestion de carrière, les relations avec les médias, suivie d'une de Gérard Costa (Espace Automobile) sur les nouveautés des équipements pilote/

copilote, pièces et accessoires - inverse l'après-midi.

**CODRIVING**  
Les sièges baquets sont pris d'assaut. Plus pour se donner un premier aperçu de leur rêve concrétisé que de définir une taille "neutre". La bande de mécaniciens GPC, en noir et rouge, règle les derniers détails. Les spécialistes de RDM (moteur) valident les données des moteurs et ceux d'Alp Racing Suspension, les clics d'amortisseurs. Cédric Robert s'installe au volant pour la séance de codriving. Clément Dub est le premier à monter dans le baquet de droite de l'Abarth. Cyril Audirac, lui, a pris place aux côtés de Yoann Bonato dans la 207. A travers les vitres, on aperçoit les échanges. Le vainqueur du Volant 207 est particulièrement intéressé... Comme indiqué le matin par Patrick Barbier, les deux voitures sont équipées de pneus cloutés. La température est négative, les flocons de neige prennent le dessus

sur la pluie. De vraies conditions de tests pour le Monte-Carlo 2011, dès maintenant ! 10h15, l'Abarth s'élance. Après son aller-retour, Clément Dub offre la moue de celui qui est impressionné : «Il roule, l'enc... ! Je me suis régalez à côté. Avec un type comme ça, on ne peut pas avoir peur. Il inscrit tout au frein à main tout en discutant ! Je lui ai

demandé à quoi correspondaient les voyants. Il m'a expliqué. On se dit qu'avant de rouler comme lui, y'a du boulot !» Dernier point de vue partagé par Thomas Privé, toujours aussi humble, à sa descente de l'Italienne : «Tu comprends pourquoi où il en est et où tu en es !» Quant à la voiture ? «Châssis et freinage top. Super, je signe toute de suite !»



S'installer à droite n'est pas toujours un exercice aisé pour un pilote. Mathieu Arzeno se fait chambrer par son copilote, Romain Roche : «Tel que je le connais, il monte à droite parce qu'il le faut. Dans ses impressions, il n'aurait pas été objectif.» Dernières consignes de route distillées par Cédric Robert qui trouve l'Abarth «hyper facile à conduire» dans ces conditions «d'enfer» selon Patrick Barbier, déjà trempé. La neige commence à coller le bitume. Le top départ de ces 9 jeunes au volant d'une S2000 est donné pour une journée avec quelques interruptions liées aux passages des riverains, à quelques incidents malencontreux d'un pilote poissard et aux conditions de route de plus en plus délicates en raison de l'abondance de la neige. L'après-midi, Cédric incitera à un changement de base. Peu importe, le bonheur est dans les yeux de ces pilotes et copilotes.

### CYRIL AUDIRAC

Né le 13 octobre 1981 (28 ans)  
**Profession** : conducteur d'engin  
Réside à Nice (06)  
Licencié à l'ASA BTP (Provence-Côte d'Azur)  
**Passion(s)** : «Le rallye, rien que le rallye.»

**Copilote** : Marie Carnevale

**Pourquoi le rallye ?** «En habitant au pied du Turini, mon enfance a été bercée au rythme du Monte-Carlo, de l'Antibes et du Championnat de France.»

**Débuts en sport auto** : 2002 (copilote), 2004 (pilote)  
**Principales étapes** : Coupe de France, Antibes (1er) dans le Volant 206 en 2006, Suzuki Rallye Cup et manches du Mondial en 2007, début 2008 en Suzuki Rallye Cup puis Coupe de France, 1er du Volant 207 en 2009

**Principales voitures** : 205 GrF2000, 206 XS GrA, Suzuki Swift GrN, Clio R3, Maxi Mégane, 207 RC

**Meilleur(s) souvenir(s)** : «La Finale en Corse (1er de classe et 18e), l'Allemagne (1er 2 roues motrices avant abandon). Les deux pour l'ambiance aussi.»  
**Plus mauvais souvenir(s)** : «Le sabotage au Var 09.»  
**Qualité(s)** : «Fiable, régulier.»

**Intersaison 2009-2010** : «Passée à préparer notre moitié de saison. On essaie encore de la disputer intégralement en cherchant à convaincre des partenaires. Il faut être optimiste.»

**Projet 2010** : «Je vais disputer les 4 premières manches du Championnat de France des Rallyes avec une 207 S2000. Peugeot Sport fournit le budget pour les 3 premières courses et mes partenaires pour le quatrième. La porte n'est pas fermée chez le constructeur (avec lequel il devait signer un contrat avant la mi-février ndr) si les résultats sont au rendez-vous.» Des discussions ont été entamées avec des préparateurs. GPC Motorsport semble tenir la corde.

**Rêve** : «Rouler le plus longtemps possible.»

### AU VOLANT DE LA 207 S2000 & DE L'ABARTH S2000

«Difficile de juger : l'état de la route était différent avec l'une ou l'autre voiture. Au cours de mon aller-retour sur la neige, j'ai trouvé la Punto plus joueuse que la 207, testée dans la descente avec de la gadoue, mieux en châssis et en freins. En tout cas, un grand merci aux organisateurs, GPC, de me les avoir fait découvrir.»

• **Critère de sélection** : Pilote de moins de 30 ans s'étant fait remarquer durant la saison 2009 dans les Championnats de France Asphalte ou Terre ou en Formules de promotion et n'ayant jamais roulé en course et en essai dans une voiture de ce type.

• **Véhicules essayés** : Abarth Grande Punto S2000 et Peugeot 207 S2000  
• **Équipement pneus** : BFGoodrich avec clous larges le matin, mixtes l'après-midi

**Bases d'essai**  
• **Date** : vendredi 5 février  
• **Lieu** : Saint-Pierre en Faucigny (73)  
• **Longueur base 1** : 2,2 km x 2 = 4,4 km aller-retour, de jour  
• **Description** : aller en descente, rapide et fin lente ; retour en montée, début lent et fin rapide  
• **Etat de la route** : successivement humide, avec plaques de glace, puis enneigée et avec mélange de glace et neige  
• **Météo** : temps frais, avec chutes de neige et pluie  
• **Longueur base 2** : 1,1 km x 2 = 2,2 km aller-retour, de nuit  
• **Description** : route plate et large, avec lignes droites et quelques virages artificiels dans une zone industrielle  
• **Etat de la route** : humide  
• **Météo** : temps frais et pluie

**Principe**  
Après une prise de notes dans une voiture de série, chaque équipage a effectué au volant de chaque voiture, 2 allers-retours sur la base d'essai 1, et 4 sur la base d'essai 2. Sans chronomètre. Au préalable, le pilote a découvert la voiture en tant que copilote aux côtés de Cédric Robert dans l'Abarth et de Yoann Bonato dans la 207 le matin. Deux groupes ont été constitués en fonction de la taille des pilotes (afin de permettre un réglage unique de baquet) : le "A" ("petits") composé de C. Audirac, M. Arzeno, P. Campana, Cl. Dub et Th. Privé, a effectué sa séance le matin, le "B" ("grands") avec J. Ancian, Th. Barral, G. Bonnesis et D. Millet, l'après-midi.

## LES "ESSAYEURS" INVITÉS

### MATHIEU ARZENO

Né le 18 août 1987 (22 ans)  
**Profession** : travaille dans le garage automobile familial  
Réside à Miramas (13)  
Licencié à l'ASA Marseille (Provence-Côte d'Azur)  
**Passion(s)** : Le sport en général, le football en particulier (supporter de l'Olympique de Marseille et abonné chez les Winners)

**Copilote** : Romain Roche

**Pourquoi le rallye ?** «J'ai toujours aimé cette discipline que j'ai connue tout petit avec mon père, Jacques, rallyman de bon niveau. Les portes en karting et le circuit, notamment au Japon en raison de la crise, étant fermées, j'ai choisi de m'aligner en rallye après 2 ou 3 rallyes pour voir.»  
**Débuts en sport auto** : 1998 (karting), 2006 (un rallye), 2009 (1ère saison)  
**Principales étapes** : karting (nombreuses victoires et podiums en France et en Europe de la catégorie minimes à Formule A) ; 2 saisons en Formule Renault (meilleur rookie puis 2e derrière J. Bianchi, 2 victoires en Europe)  
**Principales voitures** : Clio S1600 et Clio R3  
**Meilleur(s) souvenir(s)** : «Les victoires au Var (chez les Clio R3) et à la Montagne Noire, pour ma première sortie hors région. De 2009, je garde de bons souvenirs même si la réussite ne fut pas toujours au rendez-vous. Le Monte-

Carlo 09 aussi : pour mon premier "vrai" rallye, j'ai figuré à l'arrivée, 3e 2 roues motrices et signé des bons temps.»  
**Plus mauvais souvenir(s)** : «La Montagne Noire : je signe tous les scratches et j'abandonne dans la dernière ES à cause de la direction assistée. Le Monte-Carlo 2010 qu'il aurait fallu mieux préparer.»  
**Qualité(s)** : «Attaquant, bien mentalement, ne baisse pas les bras.»

**Intersaison 2009-2010**

«Consacrée à la préparation du Monte-Carlo. Le disputer avec une S2000 m'a tenté mais on était trop juste en budget. J'ai préféré opter pour la Clio R3 que je connaissais déjà. J'apprends des passages des pilotes. Ça me permettra de me situer dans les spéciales du rallye



disputé. C'est important de travailler les épreuves en dehors.»

**Projet 2010**

«J'aimerais "monter de grade" de voiture, passer à une S2000 dans le Championnat de France (Asphalte) et en parallèle, rouler sur terre pour être un pilote complet et être prêt pour l'année suivante. J'ai de très bons contacts pour m'aligner dans le Volant 207. J'ai déjà trouvé le budget. Quant à la 207 S2000, il faut trouver encore des partenaires. Le choix définitif dépendra du budget réuni.»

**Rêve**

«Je ne rêve pas trop. Comme un pistard dit qu'il veut aller jusqu'en F1, atteindre le niveau WRC est l'objectif de tous les

pilotes. Le but est de vivre au moins de ma passion.»

**AU VOLANT DE LA 207 S2000**

«Je sors du Monte-Carlo alors dans la descente sur la neige, je me suis régalez ! La motricité est phénoménale, notamment en sorties de virages serrés, les freins efficaces, même sur la neige. Le comportement est très sain. Les passages de vitesses sont directs. On se sent en confiance dans l'auto. Dans la montée, par contre, un capteur a dû se déconnecter : les roues arrière ne fonctionnaient pas. Pour un rallye, il faudrait monter un peu plus haut la position de conduite (voir explication plus haut) !»

**AU VOLANT DE L'ABARTH S2000**

«Je me suis plus régalez puisque je n'ai pas rencontré d'alerte, particulièrement dans les épingles de la dernière montée où j'ai glissé. Le moteur n'est pas violent comme peut l'être celui d'une Clio R3. Il est toujours plein et permet des fautes. Le châssis est agile, un peu plus que celui de la 207, plus sain. Malgré les conditions totalement enneigées, on se sent bien. Il faut tirer carrément pour passer les vitesses en raison de ce manche long. La position de conduite est bizarre : on ne voit pas bien devant, avec cette impression de capot à 5 mètres, et le point de corde avec les montants de pare-brise et d'arceau.»

