

Brno (15 juin)

Un tracé pour propulsions ? Pas sûr...

Avec quatre meetings déjà disputés sur un total de douze au calendrier, le WTCC 2008 n'en est qu'à son premier tiers. C'est dire si rien n'est joué dans la course au titre absolu comme chez les Indépendants. Toutefois, la lutte est si intense à tous les niveaux que chaque rendez-vous revêt une importance capitale. Ainsi en va-t-il de l'étape tchèque ce week-end sur le circuit de Brno.

Un circuit qui laisse plutôt de bons souvenirs à Pierre-Yves Corthals : « *L'an dernier, j'avais effectivement signé un super chrono en qualifications et au départ du round initial, j'étais 3^e quand Alex Zanardi s'est une fois de plus occupé de moi...* »

Comme c'est souvent le cas en WTCC, il importe donc de franchir sans encombre les deux premiers virages car ensuite, le peloton s'organise de lui-même et la course débute vraiment. Ce scénario, le pilote SEAT Belgique n'a pu le jouer à Pau : « *Je préfère tirer un trait sur ce rendez-vous manqué. C'est du passé et personne ne peut plus rien y changer. Tout juste faut-il retenir les enseignements de ce week-end pluvieux pour repartir de l'avant. Comme l'ensemble du team Exagon, c'est mon unique objectif à Brno !* »

Comportant plusieurs courbes très longues, la piste tchèque a plutôt souri aux propulsions ces dernières années. Pourtant, Pilou est persuadé que la SEAT doit y tirer son épingle du jeu : « *La remarque vaut autant pour les Leon TDI officielles que pour la version essence dont je dispose. Un bon résultat avec une traction passe par une mise au point ultra soignée de l'auto : il faut un léger survirage afin d'éviter que les pneus avant très sollicités rendent l'âme au bout de quatre ou cinq tours.* »

Comme les autres concurrents, le représentant de SEAT Belgique est convié ce jeudi à une journée de tests WTCC qui sera précieuse pour déterminer le bon set up et la balance idéale sur ce tracé très vallonné : « *Les SEAT Leon TDI de Gabriele Tarquini, Yvan Muller, Ryckard Rydell et consorts devraient une fois encore jouer les tout premiers rôles car elles pourront faire parler leur puissance dans les quelques montées jalonnant ces 5 kilomètres. Pour ma part, je devrais bénéficier d'un nouveau bloc dont j'attends beaucoup.* »

Relégué à 21 points du leader dans le Trophée des Indépendants, le porte-drapeau de Monroe n'a plus intérêt à musarder en chemin : « *Comme je l'ai dit en quittant Pau, il reste encore huit meetings soit seize courses. Je ne dramatise pas la situation mais je compte bien revenir très vite au score. Pour y arriver, je n'ai pas trente-six solutions : je dois attaquer et devancer régulièrement Stefano D'Aste... en espérant qu'il connaisse lui aussi quelques revers de fortune.* »

BRNO EN BREF

Longueur : 5,402 m.

Records du tour :

Qualifications : 2.09.913 par Rickard Rydell (SEAT Toledo) en 2004

Course : 2.11.903 par Andy Priaulx (BMW) en 2004

Deux manches de 10 tours

BRNO SELON PILOU

La « clé » du circuit : *« Il faut une bonne balance afin de disposer d'une auto parfaitement équilibrée dont les pneus avant ne s'usent pas trop vite. Rayon pilotage, l'essentiel est de trouver un rythme permettant de garder sans cesse sa vitesse tout en évitant les freinages tardifs et trop énergiques. »*

J'aime : *« Le cadre est sympa, il me rappelle Spa-Francorchamps. Et le circuit est intéressant avec de nombreuses courbes rapides. »*

Je n'aime pas : *« Les dernières prévisions météo dont j'ai pris connaissance et qui font état de menaces d'averses, en tout cas samedi pour les essais... »*