

Edito (Novembre 2006)

La GT3 à la limite du décrochage, s'extrait en force de la "corba 13" pour plonger dans la longue ligne droite des stands; des gradins aussi hauts que des gratte-ciel nous renvoient dans les oreilles le vacarme de l'échappement. Ici tout est gigantesque, démesuré, hors normes....

Cette ligne droite est impressionnante par sa longueur et les vitesses atteintes dépassent ce que nous connaissons sur les autres circuits. J'en suis là de mes réflexions lorsque le panneau 200 nous arrive comme un boulet de canon. Je regarde discrètement le compteur qui doit flirter avec les 240 tandis que le pied droit de mon pilote reste désespérément collé au plancher! Mais quand va-t-il freiner ? En une fraction de seconde le harnais m'écrase les clavicules et nous voilà déjà dans la corba Elf... Et c'est reparti pour un tour!

Souvenirs souvenirs : c'était mon premier tour sur le circuit de F1 de Barcelone en septembre 2004 et mon voisin de gauche n'était autre que Olivier Pla alors pilote en GP2

15 septembre 2006 et nous revoilà sur ce mythique circuit avec un temps toujours radieux et un ambiance "aux petits oignons". Alors que j'arrive sur la pit-lane la RS 73 des compères Grave et Artero s'arrête à ma hauteur et notre ex-président au volant la mine radieuse me fait signe de monter à côté de lui ce que je fais sans me faire prier d'autant qu'un petit tour dans une auto aussi prestigieuse, ça ne se refuse pas!

Ah! Quelle ambiance, quelle joie de se replonger dans ces sensations ! Tout est là comme à l'époque! Bien calé au fond du baquet j'aperçois l'oeil malicieux de Michel, heureux comme un enfant avec son jouet de Noël. Il empoigne le "grand levier de vitesses" et c'est parti: nous sortons des stands, et je reconnais le hurlement dans le dos du 2.7 RS: quelle musique mes aïeux! Aucune autre auto dans toute la gamme Porsche ne "sonne" comme celle-là . Mais qu'en est il du comportement de l'engin? Et là, surprise totale: j'avais oublié qu'en 1973 Porsche avait déjà 20 ans d'avance sur tout le monde. L'auto freine fort, tient par terre, les réactions sont saines et prévisibles car la caisse est légère et le châssis étonnamment rigide. Et ce moteur qui n'en finit pas de pousser au-delà des 7000 tours: c'est magique d'autant que mon pilote n'amuse pas le parterre! L'auto survire et il corrige au volant le pied droit soudé : de l'art vous dis-je! Du grand art! Il en fait ce qu'il veut ce diable de Michel! Nous doublons (pas de noms...) Beaucoup d'autos plus modernes et bien plus puissantes. Comme quoi l'alchimie pilote-machine fonctionne à merveille et je ne peux m'empêcher de repenser à mon 1er tour il y a 2 ans dans la GT3.

30 ans séparent les 2 autos (et aussi les 2 pilotes...!) et je puis vous assurer que le plaisir est le même... Il est extraordinaire de constater qu'une Porsche restera toujours un cas à part et que quel que soit son âge elle apportera à son pilote émotions et passion.

Cette passion nous l'avons retrouvée ce 29 Octobre sur le circuit de Nogaro lors de la journée SIGNATURES organisée par JP PLA au cours de laquelle pas moins de 204 voitures ont partagées la piste avec les 997 cup du team Policand. Une manifestation grandiose, un rassemblement de Porsche impressionnant qui vient en point d'orgue conclure la saison circuit que nous partageons avec l'équipe Signatures.

Nous aurons le plaisir de reparler de tout cela lors de notre assemblée générale qui se déroulera le 8 décembre dans un cadre prestigieux et festif lors de laquelle nous vous espérons très nombreux pour clôturer dans la bonne humeur cette édition 2006.

F Alquier