

RALLYE

ACROPOLE

SEAT SPORT

La lente évol

seatsport.info



Derrière les discours officiels rassurants se cache une inquiétude de plus en plus perceptible, due aux derniers résultats plutôt décevants de la Seat Cordoba WRC.

MICHEL LIZIN - ENVOYÉ SPECIAL



Didier Auriol ne cesse de le souligner dans sa chronique: il veut "positiver" et croit à l'évolution favorable de la Cordoba WRC mais on sent dans ses propos, quoiqu'il s'en défende, comme un début de lassitude. En performances pures, c'est vrai, la voiture espagnole a bien progressé, mais à quoi cela sert-il si ses fugaces éclats ne se transforment pas en résultats pour cause de fiabilité défaillante? En Grèce, la rupture plus que probable d'un moyeu a provoqué le retrait du Français. Un peu plus tard, le bris d'un bras de guidage a entraîné l'abandon de Toni Gardemeister. La veille, les deux compagnons d'écurie avaient déjà été retardés par une panne identique de la direction assistée. «Lorsque tout va bien, nous ne sommes pas loin des meilleurs, se rassure le directeur sportif Jaime Puig, mais il nous faut être capables de disputer tout un rallye sans être retardés par l'un ou l'autre ennui.»

Le constat est facile, et il a été fait de longue date. Pendant l'hiver, le recrutement de Didier Auriol a été celui d'une "référence" incontestable, d'un homme dont les talents de metteur au point et la capacité d'analyse sont unanimement reconnus et qui n'avait cessé, pendant trois ans, de développer la Corolla WRC sacrée championne du monde en 1999. C'est dire s'il connaît la musique! Sa présence devait être l'aiguillon, l'élément décisif pour accélérer la prise de conscience, l'évolution, l'expérience d'une équipe encore en pleine croissance. Six mois plus tard, Didier n'a pas changé de comportement. Il continue de pousser tous les départements dans ses derniers retranchements au point que l'on peut déceler, chez certains, une pointe d'agacement face à ces "reproches" ou ces "suggestions" sans cesse renouvelés. «Je suis bien payé. Je pourrais me contenter de conduire ce qu'on me donne sans plus jamais "l'ouvrir". Ce n'est pas pour cela que j'ai été engagé. Les choses ont toujours été claires entre nous: je suis là pour piloter au maximum de mes possibilités, toujours, mais aussi pour faire progresser l'auto et l'équipe.»

C'est pourquoi Didier attend avec impatience cette fameuse nouvelle "homologation" prévue pour le mois d'août prochain. Jaime Puig en relativise l'importance: «Notre auto évolue tout le temps, comme toutes les WRC. La plupart des modifications sont permises dans un cadre très strict et ne réclament pas d'homologation spéci-

Seatsport.info

fique. En gros, celle-ci est principalement requise quand on travaille sur le moteur. Pour celui-ci, nous avons suivi les indications de Didier en demandant aux spécialistes de concentrer leurs efforts sur le couple et la réponse à l'accélération.» D'autres adaptations, c'est exact, ont eu lieu sans passer par l'homologation d'une nouvelle voiture, comme celle du fameux "joystick" racheté à Toyota. En provenance de TTE, Michael Rau a été engagé à cette occasion. «Depuis, ses responsabilités ont été élargies. L'ingénieur alle-

rejoindre TTE. En compagnie de Michel Nandan, l'actuel directeur technique de Peugeot Sport, il a aussi participé à l'original projet Opel Zakspeed DTM, mort-né pour cause de suppression de la discipline. «Nino est responsable du bureau d'études et travaille sur la plupart des évolutions à venir, en compagnie de nos autres ingénieurs.» Il y a quelques semaines, Vicente Aguilera, Président de Seat Sport, a évoqué la possibilité d'une accélération du développement de la WRC destinée à remplacer l'actuelle Cordoba, mais Jaime

Leon. «Les Ibiza et Cordoba seront revues bientôt et nous utiliserons comme base pour notre WRC le modèle qui sera tout simplement le mieux adapté. Quelques données nous manquent encore pour effectuer notre choix.»

La mise en route de ce programme n'aura aucune influence sur la vitesse de l'évolution de l'actuelle Cordoba WRC: «Nous y travaillons tous les jours et les évolutions apparaîtront selon le calendrier prévu.» Voilà qui sera sans doute de nature à rassurer – provisoirement tout au moins – un Auriol dont le discours n'a jamais changé: «Je juge qu'en septembre, après un été moins chargé, ils auront eu le temps de mettre en œuvre tous les changements que j'ai réclamés et je saurai alors où en est la Seat par rapport à ses rivales.»

Cette date-butoir, à l'automne, sonne de plus en plus comme une épée de Damoclès suspendue au-dessus des relations entre les deux parties. Didier a signé un contrat de deux ans avec Seat, mais il ne serait pas étonnant qu'il contienne quelque part une clause libératoire. C'est dans les habitudes, mais le Français refuse de l'admettre. «Pour l'instant, je n'y songe pas. Je déteste l'échec et je n'ai qu'un seul but: faire marcher la Seat le mieux possible.» Croisons-le sur parole.

“L'étude de la **nouvelle WRC** va commencer incessamment” (Jaime Puig)

mand s'occupe de tout ce qui concerne les systèmes hydrauliques», précise Jaime Puig.

Un autre “technicien de haut vol” a rejoint depuis peu les rangs de Seat Sport. Il s'agit de l'Italien Nino Frison, spécialiste des matériaux composites, qui a travaillé jadis pour Ferrari avant de

Puig s'emploie à minimiser la portée de l'information: «Il est vrai que son étude va commencer incessamment, mais cela ne veut pas dire qu'elle sera alignée plus tôt. Elle sera peut-être simplement mieux au point au moment de faire ses débuts.» Et il ne s'agira pas nécessairement de la



Seat Sport a le standing d'une grande équipe mais pas encore les résultats.

"Série en cours"

Et voilà: un abandon de plus! J'ai peur de vous lasser en vous répétant sans cesse les mêmes choses: l'auto progresse, son potentiel est évident, nous nous rapprochons sans cesse du groupe de tête, mais nous ne réussissons pas à traduire cette évolution dans nos résultats. Une fois de plus, les choses avaient plutôt bien commencé pour moi puisque j'occupais la quatrième place à l'issue de la troisième spéciale. J'avais évité les pièges les plus évidents dans lesquels avaient sombré quelques-uns de mes adversaires les plus confirmés et j'étais d'autant plus fier de mon classement que j'aurais pu encore faire mieux: dans l'ES3, j'ai senti quelques "points durs" dans la direction et j'ai été gêné par un accélérateur bloqué à fond dans les deux derniers kilomètres de spéciales. Cette portion était étroite, tortueuse et j'ai été contraint de couper le contact à plusieurs reprises pour me

championnat, et il en va de même pour Seat. Nos meilleurs résultats commencent à dater puisqu'ils remontent au Monte-Carlo pour Toni Gardemeister et au Safari pour moi, soit deux épreuves très spécifiques. Depuis, plus rien et cela devient frustrant. Je n'ai rien perdu de ma motivation, j'attaque du premier au dernier mètre, je pousse sans cesse mon équipe technique et je n'attends plus qu'une chose: des résultats, c'est-à-dire une fiabilité exemplaire. Je ne perds pas confiance et je n'ai jamais changé d'avis: j'attends le mois de septembre pour me faire une opinion définitive sur la compétitivité à moyen terme de ma Cordoba WRC. Le nouveau moteur fera son apparition en Finlande et la caisse légère sera de la partie en Corse.

Je ne pars pas en vacances entre la Grèce et la Nouvelle-Zélande. Il y a trop de travail. La semaine prochaine, je serai en Finlande où je testerai pour la première fois la nouvelle version du moteur deux litres turbo. Les techni-

"Je n'attends plus qu'une chose: des résultats"



ralentir. Ce problème a été résolu à l'assistance et je suis reparti à l'assaut. Pas pour longtemps: la direction assistée a donné des signes de faiblesse dans l'ES4 avant de refuser tout service dans l'ES5, une des plus dures de la journée. J'ai terminé la journée exténué, éreinté par la chaleur, la poussière et l'effort physique indispensable pour maîtriser une voiture dans ces conditions.

Nous n'en étions encore qu'au hors-d'œuvre et nombre de mes rivaux avaient déjà disparu ou étaient loin de se montrer à leur avantage. Les deux journées encore à disputer s'annonçaient longues, difficiles et, même en m'élançant de la 11^e place au classement provisoire, je pensais pouvoir encore conquérir une place d'honneur. Le samedi matin, j'ai entamé la deuxième étape à un rythme soutenu mais qui était loin d'être exagéré. L'équilibre de mon auto a d'abord été bon, puis j'ai rencontré quelques problèmes avec mes freins. Ma pédale était inconsistante, parfois molle, avec une course variable et souvent longue. Un peu plus loin, le comportement du train avant s'est dégradé. Il est devenu flou puis, d'un coup, la suspension s'est affaissée. J'ai continué ainsi mais j'ai fini par perdre la roue, l'arbre de roue et tous les bras. Je me suis arrêté au point stop: il était impossible de continuer. Comme ma Seat a perdu progressivement ses éléments mécaniques en raclant le sol, mes ingénieurs ne seront probablement jamais en mesure de fournir un diagnostic complet et précis sur la cause de la défaillance, mais, en fonction des symptômes qui ont précédé la panne, ils ont tendance à incriminer un moyeu, un roulement.

Cela fait maintenant quatre rallyes que je n'ai plus marqué un seul point au

championnat, et il en va de même pour Seat. Nos meilleurs résultats commencent à dater puisqu'ils remontent au Monte-Carlo pour Toni Gardemeister et au Safari pour moi, soit deux épreuves très spécifiques. Depuis, plus rien et cela devient frustrant. Je n'ai rien perdu de ma motivation, j'attaque du premier au dernier mètre, je pousse sans cesse mon équipe technique et je n'attends plus qu'une chose: des résultats, c'est-à-dire une fiabilité exemplaire. Je ne perds pas confiance et je n'ai jamais changé d'avis: j'attends le mois de septembre pour me faire une opinion définitive sur la compétitivité à moyen terme de ma Cordoba WRC. Le nouveau moteur fera son apparition en Finlande et la caisse légère sera de la partie en Corse.

Je ne pars pas en vacances entre la Grèce et la Nouvelle-Zélande. Il y a trop de travail. La semaine prochaine, je serai en Finlande où je testerai pour la première fois la nouvelle version du moteur deux litres turbo. Les techni-

ciens sont optimistes: le couple et la réponse à l'accélération ont, selon eux, été nettement améliorés. Je suis impatient d'en sentir les progrès dans l'habitacle de mon auto. Ensuite, je me rendrai en Espagne pour essayer ma voiture de course avant qu'elle ne soit envoyée par avion aux antipodes.

Sinueuse, l'épreuve néo-zélandaise exige un comportement routier d'un équilibre parfait et je souhaite en vérifier moi-même la qualité avant que ma Seat ne soit à vingt mille kilomètres d'ici.

Même en tenant compte de nos ennuis, un podium était envisageable à l'arrivée en Grèce, tant nos rivaux, à l'exception d'un seul constructeur, ont été accablés par les ennuis. Je ne m'explique pas cette hécatombe. Certes, on roule vite, maintenant, au rallye Acropole, mais cela ne date pas d'aujourd'hui. Il a fait chaud, aussi, mais ce n'est pas la première fois. Alors je ne comprends pas. Rien n'était spécifique cette année, et les chemins de terre en moins mauvais état qu'à l'habitude. Peut-être est-ce le hasard. Il me reste le regret d'en avoir été une des "victimes", plutôt qu'un des "profiteurs".

Nous en sommes à la moitié du championnat. Il nous reste, à Seat, à Toni et à moi, une demi-saison pour inverser la vapeur.

Je vous en reparlerai.

À bientôt.

D Auriol