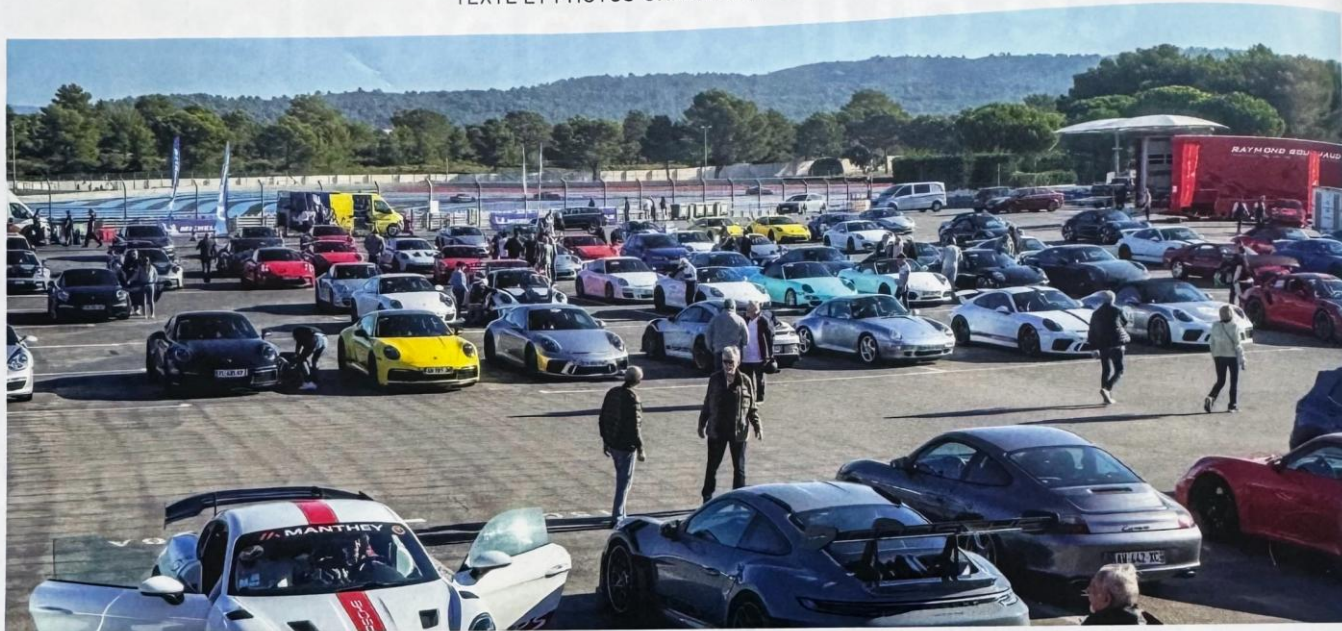


PRÉPARER SA PORSCHE POUR LA PISTE

QUE L'ON SOIT DÉBUTANT, AMATEUR OU GRAND ADEPTE DES SORTIES CIRCUITS, IL CONVIENT DE VEILLER À CE QUE SA PORSCHE SOIT DANS LES MEILLEURES CONDITIONS POUR EN PROFITER. NOUS NOUS SOMMES RENDUS CHEZ MOUGINS AUTO SPORT, QUI DISPOSE D'UNE BRANCHE MOTORSPORT (SOUS LE NOM MAS RACING), AFIN DE VOUS LIVRER DE PRÉCIEUX CONSEILS POUR VOS VIRÉES EN PISTE.

TEXTE ET PHOTOS CHARLOTTE BAZAILLE



LES POINTS INCONTOURNABLES POUR TOUTES LES SORTIES CIRCUIT

Qu'importe le modèle et qu'importe votre expérience, il est impératif de vérifier plusieurs éléments avant de prendre la piste. À commencer par l'état des pneus. Il est d'ailleurs conseillé de rouler avec des pneus spécifiques, qu'on appelle des semi-slicks, comme les Michelin Pilot Sport Cup 2 ou les Pirelli Trofeo R. Notez toutefois que, contrairement aux voitures de course qui ont des pneus « slick » pour le sec et des pneus « pluie » spécifiques, les autos de route n'ont pas vraiment d'alternative, car les pneus pluie de compétition ne sont pas disponibles dans les grandes tailles (20 pouces ou 21 pouces). La pression des pneus est tout aussi importante. En roulant, le pneu monte en température et se gonfle davantage, ce qui augmente la perte d'adhérence de la voiture et abîme la gomme plus rapidement. Il faut effectuer quatre ou cinq tours, s'arrêter pour prendre la pression et la redescendre si elle est montée trop haut. Il est impératif de mesurer de nouveau la pression des pneus avant de rentrer chez soi à la fin d'une journée sur circuit.

Il est primordial de surveiller la purge des freins. De nombreux organisateurs

demandent désormais une attestation pour savoir quand a été effectué le dernier remplacement du liquide de frein.



Les disques de frein sur bol sont recommandés pour un usage fréquent en piste.

Rouler avec un liquide haute température est vivement conseillé, surtout par temps chaud, car les freins chauffent énormément. Elodie Mostacci, responsable de Mougins Auto Sport, l'affirme : « C'est un problème récurrent lors des sorties. Beaucoup de personnes viennent nous voir parce que leur voyant s'allume ou qu'ils n'ont plus de freins. Certains arrivent, même en GT3, sans avoir contrôlé leur système de freinage. Il est très important de surveiller pour éviter tout problème en piste. Il ne faut pas perdre de vue non plus que les disques peuvent, dans le pire des cas, casser. » Antonin Tramontin, mécanicien compétition chez MAS, ajoute : « Un autre point crucial est le rodage des freins. Beaucoup de gens brûlent leurs plaquettes et disques neufs en attaquant immédiatement. Il faut impérativement faire environ 200 kilomètres de roulage tranquille en évitant les freinages prolongés ou effectuer quatre à cinq tours de circuit progressifs avec des freinages brefs puis laisser refroidir le système. Certains fabricants proposent désormais des disques et plaquettes déjà rodés en usine, ce qui est une excellente option pour ceux qui veulent attaquer tout de suite, mais le budget est plus important. »