

# Reportage - 24 heures dans la peau de Sébastien Loeb

*« Bonjour Séb, votre mission, si toutefois vous l'acceptez, sera de vous rendre dans 15 jours en Alsace, plus précisément à Steinbourg, afin de découvrir le pilotage rallye à bord d'une Citroën DS3 préparée compétition. Le nom de code de cette mission est : « DS3 Rallye Driving Experience ». Un seul impératif, me donner réponse d'ici 14 heures. »*



---

Texte et photos : Sébastien Moulin

---

Ben voyons... Un peu que je l'accepte, cette mission ! Évidemment, il n'est nullement question d'aller défier l'autre Seb sur ses terres, mais tout de même : on m'offre la possibilité de m'initier au pilotage rallye sur un circuit terre sécurisé, au volant d'une Citroën DS3 équipée Rallye, en condition course et avec un instructeur expérimenté comme copilote pour me conseiller et me guider. Difficile d'y résister, c'est un peu Noël avant l'heure... La première difficulté est de reposer les pieds sur terre, laisser retomber l'excitation, tout du moins jusqu'au jour J.

Le fameux jour J, malgré une courte nuit, je n'éprouve pas la moindre difficulté à sauter du lit aux aurores. Quelques heures plus tard, nous y voilà... Le Circuit de Steinbourg est un circuit de terre battue de 1,2 kilomètre, situé à une vingtaine

de minutes d'Haguenau, ville qui a vu naître un certain Sébastien Loeb ! A notre arrivée, trois superbes Citroën DS3 aux couleurs officielles Citroën WRC sont déjà alignées, prêtes à rugir. Mais avant toute chose, il faut s'équiper. Tout est prévu : combinaison ignifugée, bottines, gants, cagoule et casque avec liaison radio.

Une fois transformé en véritable pilote de course, c'est d'un pas assuré que je me dirige vers mon bolide. Mais en le découvrant de plus près, très vite, l'appréhension prend le dessus... ça n'a plus grand-chose à voir avec la DS3 de série que je connais. Sourire crispé. Première surprise, malgré l'imposant arceau de sécurité, je n'éprouve pas de difficulté particulière à glisser mes 198 cm à bord de l'engin. Une fois installé dans le siège baquet, je suis sanglé fermement et branché au système de liaison radio qui doit permettre à mon instructeur de communiquer avec moi.

Avant que mon copilote me donne les premières instructions, je prends le temps de découvrir l'ambiance à bord. Le style est totalement dépouillé. Le volant en cuir retourné noir a, dans sa partie supérieure, un petit repère jaune. Je vais comprendre très vite son utilité. Le tableau de bord est réduit à sa plus simple expression avec un seul petit écran digital qui indique le rapport de boîte sélectionné. Sur la droite de ce pseudo tableau de bord se dressent deux imposants leviers. Le premier, en forme de T, est la commande de boîte séquentielle : on le tire vers soi pour monter les rapports et on le pousse en avant pour rétrograder. Juste à côté, se trouve une grosse tubulure verticale colorée d'un jaune très pétant, c'est le frein à main ! Il est hydraulique et ne sert pas à bloquer la voiture lorsqu'elle est à l'arrêt, mais plutôt à l'aider à tourner lorsqu'elle s'engage à pleine vitesse dans un virage.

C'est parti ! Enfin presque. Le moteur ronronne déjà. Ses 180 chevaux devraient sans problème faire démarrer ce bolide super allégé de moins de 1'000 kg. C'est sans compter avec l'inexpérimenté pilote du jour qui, probablement impressionné par la machine, cale à plusieurs reprises. Même si je n'ai pas la pression d'un rallyman sur le point de s'élancer sur une spéciale du Monte-Carlo, je vous assure que l'exercice n'est pas aisé... La bête se cabre, ne se laisse pas faire mais, une fois domptée, je la guide au ralenti vers la piste de terre, fraîchement arrosée.

C'est dans un vacarme assourdissant que j'entame mon premier tour, tout en essayant de digérer les instructions qui crépitent à mes oreilles via le système radio. On m'avait conseillé d'oublier mes réflexes de pilote de circuit mais...

chassez le naturel, il revient au galop ! Heureusement, sur le baquet de droite, le sage veille. Les premiers tours se font à allure modeste puis le rythme augmente. Oups ça glisse ! Je me concentre pour essayer de mettre en pratique les consignes : doucement sur les freins, attendre que les roues soient bien droites avant d'accélérer à nouveau, trouver le bon moment pour tirer le frein à main... non, plus fort, plus énergiquement ! Un savant mélange de douceur et de violence... j'adore ! La terre encore humide favorise les glissades de mieux en mieux contrôlées. Braquage, contre-braquage, je me régale ! Ma plus grosse difficulté est de remettre les roues en ligne en sortie de virage. Il y a bien ce petit repère jaune sur le volant, mais dans les virages négociés au frein à main, il faut faire tellement de tours de volant, que je suis perdu... et accélérer alors que les roues sont encore braquées pourrait m'envoyer directement dans le talus... pas certain que ça me tente ! Pour aller vite il n'y a qu'un secret, rouler proprement...

Au fils des tours j'acquière les bons réflexes et les progrès deviennent tangibles... J'aurai droit au total à trois séances d'une quinzaine de minutes... ça peut paraître peu, mais à chacune d'elle je sors complètement épuisé... Oui, oui, le rallye est bel et bien un sport !

A l'heure de raccrocher le casque et de restituer l'ensemble de l'équipement, c'est toujours l'euphorie qui domine. Conscient d'avoir vécu une expérience fabuleuse qui donne à mes yeux encore plus de valeur aux exploits des pilotes de rallye, tant professionnels qu'amateurs. En quelque sorte, une jolie leçon de modestie...

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Citroën (Suisse) S.A. pour l'invitation à ce stage « DS3 Rallye Driving Experience ».

## **A lire aussi**

Premier contact - Citroën DS5 1.6 THP 200 : Une nouvelle Déesse est née

Essai - Citroën DS4 1.6 THP 200 : Une série très distinctive

Essai - Citroën DS3 Racing : Orange mécanique

Essai - Citroën DS3 R3 : Pour gentlemen rallymen

Nouveauté - Citroën C4 Aircross

Rallye de France 2011 - Participation de Michaël Burri

Shanghai 2011 - Citroën DS5

Genève 2011 - Citroën DS4

Genève 2011 - Citroën DS3 Racing





























