

# Ogier les a fait plier

Le Français a poussé à la faute ses équipiers Andreas Mikkelsen et Jari-Matti Latvala. Non sans avoir lui-même frôlé la correctionnelle.

**MIKOLAJKI** - (POL) DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

ENFIN UNE VRAIE Journée de rallye. Après un jour et demi à tourner en rond pour pas grand-chose autour de Mikolajki, les équipages ont pu se lâcher, hier, avec 161 km de course (contre 90 entre jeudi après-midi et vendredi soir) sur des chemins polonais ultra rapides et beaucoup plus propices à la compétition routière que ceux de la Lituanie voisine.

Durant cette journée à haute intensité, Sébastien Ogier n'a jamais lâché la première place, excepté quelques minutes de flottement dans les classements à l'issue de l'ES14, dans laquelle il avait concédé 18"5 et la première place à un vaillant Andreas Mikkelsen. « Ostberg, parti avant moi, avait fait un tonneau et sa Citroën, en travers de la route, bloquait le passage, expliqua le Français. Nous avons dû nous arrêter, le temps que des spectateurs poussent suffisamment la DS 3 sur le côté pour que nous puissions passer. Mais je n'étais pas inquiet, je savais que les commissaires me créditeraient du temps perdu. » Ogier récupérait en effet le meilleur chrono de la spéciale et sa première place au général avant même le départ de l'épreuve suivante, dans laquelle il enfonçait encore le clou pour conclure la matinée avec dix-neuf secondes d'avance au général sur son jeune équipier chez Volkswagen.

La tête, le Gapençais aurait également pu la perdre en début de journée. Pour de vrai, cette fois. Auteur d'une mise en action parfaitement efficace, Mikkelsen était en effet revenu à 0"5 après les 6,75 premiers kilomètres de course. Puis Ogier passait tout près de la catastrophe dans le tronçon suivant. « Je me suis fait une grosse chaleur dès le premier virage, relatait-il. Une courbe extrêmement rapide, à fond de six. J'ai fait un gros travers, j'ai réussi à rattraper la voiture mais il n'en fallait pas beaucoup plus pour qu'elle ne revienne pas ! C'était un peu chaud. Quelques centaines de mètres plus loin, dans un village, je me suis fait piéger sur un freinage hyper glissant et j'ai dû prendre l'échappatoire pour ne rien abîmer, ce qui nous a fait perdre cinq ou six secondes. »

Suffisant pour se faire déloger de la première place ? Même pas. Le champion du monde en titre avait même augmenté son

avance de presque dix secondes sur Mikkelsen qui, sur cette portion de 14,4 kilomètres, avait fait encore plus d'erreurs que son rival. « Pour commencer, je suis sorti un peu large d'un virage et j'ai crevé en tapant quelque chose. Ensuite, à l'endroit où Seb a fait son tout-droit, j'ai freiné un peu tard moi aussi et j'ai dû passer la marche arrière pour revenir sur la route. Mais j'ai eu du mal à l'enclencher, ce qui m'a fait perdre quelques secondes. Et, pour finir, une de mes notes était un peu trop optimiste dans un virage à droite et je suis sorti de la route. Heureusement, c'était dans un pré et non dans la forêt, au milieu des arbres... »

## LES MALHEURS DE LATVALA

Après la plus longue spéciale de la journée, celle fatale à Ostberg, un triplé était même en vue pour Volkswagen. Mais s'il venait de récupérer la troisième place grâce à l'abandon du Norvégien de Citroën, Jari-Matti Latvala avait franchi l'arrivée avec un pare-brise fendu et un amortisseur brinquebalant. « Kris Meeke, qui avait un souci (lire par ailleurs) et roulait au ralenti, nous a laissés passer, raconta le Finlandais. Mais dans le virage suivant, j'ai tapé quelque chose à la corde et l'amortisseur (déjà touché dans le secteur précédent) est passé à travers son support. »

Sur le routier, Latvala et son copilote tentaient une réparation de fortune pour boucler les quinze derniers kilomètres de spéciale avant l'assistance de la mi-journée. « Mais ça n'a pas tenu et tout a explosé au contact des pierres », poursuivait-il à son retour à Mikolajki, avec un amortisseur passé complètement au travers du capot de la Polo !

Contraint de rouler au ralenti pour ramener sa VW jusqu'à l'assistance, le Finlandais avait perdu plus d'une minute et demie et dégringolait à la septième place. Un malheur qui faisait le bonheur de Hyundai, puisque Juho Hänninen récupérait la troisième place, avant de s'en faire déloger par son équipier Thierry Neuville, qui devra terminer au retour de Mikko Hirvonen.

À l'abri grâce à un souci de freins sur la Polo de Mikkelsen dans l'avant-dernier chrono, Sébastien Ogier n'aura plus qu'à conclure aujourd'hui. Pour creuser encore un peu plus l'écart au Championnat.

JÉRÔME BOURRET

**136,88**

**C'EST, EN KM/H, LA VITESSE MOYENNE D'ANDREAS MIKKELSEN, vendredi, dans la neuvième spéciale du rallye. Jamais une Volkswagen Polo n'était allée aussi vite.**

**5 000**

**C'EST, EN EUROS, LE MONTANT DE L'AMENDE INFLIGÉE AU MÊME ANDREAS MIKKELSEN pour avoir effectué une « coupe » en profitant d'un pré pour aller bien au-delà des limites de la route dans la deuxième spéciale du rallye, jeudi. En cas de récidive cette saison, il sera exclu de la course.**

## KUBICA À LA FAUTE

Ralenti hier matin par deux crevaisons après avoir tapé des pierres, le Polonais a été contraint à l'abandon dans la deuxième boucle de la journée après avoir arraché une roue de sa Ford Fiesta dans l'ES17, alors qu'il occupait la sixième place.

**À suivre sur L'ÉQUIPE 21 À 15 h 30**

**Rallycross à Kouvola (FIN)**

**EN DIRECT**



**MIKOLAJKI, HIER.** – Solidement installé en tête du Rallye de Pologne après trois jours de course, Sébastien Ogier est idéalement placé pour signer aujourd'hui un cinquième succès cette saison. Photo Tomasz Waszcuk/AFP

## Citroën pas verni

**JUSQU'À LA TREIZIÈME** spéciale, tout se passait plutôt bien pour Citroën : Mads Ostberg lorgnait la deuxième place de Mikkelsen et Kris Meeke occupait une cinquième place plus qu'honorable. Mais le long tracé de Goldap hier a été fatal aux ambitions de l'équipe française. Ostberg tapait la même pierre qu'Evans, ce qui l'envoyait en tonneau et à la maison. Quant à Meeke, une excursion dans un champ provoquait une perte de pression sur un pneu, l'obstruction de l'entrée d'air du radiateur par de l'herbe et une chute à la onzième place.

« Je préfère retenir le positif : Mads est de plus en plus proche des Volkswagen et c'est de bon augure pour la Finlande (prochaine épreuve début août) », jugeait Yves Matton, le directeur de Citroën Racing. Autre mauvaise nouvelle pour le clan français : Sébastien Chardonnet, qui pou-



**MIKOLAJKI, HIER.** – La Citroën de Mads Ostberg à l'arrêt après son tonneau. Photo Twitter

vait viser le podium en WRC-2, avait endommagé son radiateur contre un talus après un tout-droit et rendu son carnet. Meilleures nouvelles pour les

Tricolores : Bryan Bouffier est quatrième de sa catégorie et Stéphane Lefebvre est ultra dominateur en Juniors.

J. B.

## CLASSEMENT

Après la 3<sup>e</sup> journée : 1. Ogier-Ingrassia (Volkswagen Polo R), 2 h 8'47"3 ; 2. Mikkelsen-Floene (NOR, Volkswagen Polo WRC), à 1"18 ; 3. Neuville-Gilsoul (BEL, Hyundai i20 WRC), à 2"20"5 ; 4. Hirvonen-Lehtinen (FIN, Ford Fiesta WRC), à 2"31"2 ; 5. Hänninen-Tuominen (FIN, Hyundai i20 WRC), à 2"45"2 ; 6. Latvala-Anttila (FIN, Volkswagen Polo WRC), à 2"45"6 ; 7. Paddon-Kennard (NZL, Hyundai i20), à 4"10"3 ; 8. Solberg-Minor (NOR-AUT, Ford Fiesta WRC), à 4"29"5 ; 9. Meeke-Nagle (GBR-IRL, Citroën DS3), à 4"33" ; 10. Prokop-Tomanek (RTC, Ford Fiesta RS), à 5"18"6 ; etc.

## LE FILM DES SPÉCIALES

**ES 11 (Chmielew 1, 6,75 km) :** 1. Mikkelsen, 3'21"7 ; 2. Ogier, à 0"4 ; 3. Ostberg, à 3"9 ; 4. Latvala, à 4"3 ; 5. Hirvonen, à 4"5 ; 6. Neuville, à 5" ; 7. Kubica, à 5"6 ; 8. Meeke, à 8"1 ; 9. Hänninen, à 8"3 ; etc.  
**ES 12 (Stare Juchy 1, 14,41 km) :** 1. Ostberg, 7'31"1 ; 2. Ogier, à 3"2 ; 3. Latvala et Meeke, à 5"7 ; 5. Hirvonen, à 7"7 ; 6. Neuville, à 7"9 ; 7. Hänninen, à 12"3 ; 8. Mikkelsen, à 12"8 ; 9. Kubica, à 13"4 ; etc.  
**ES 13 (Babki 1, 15,76 km) :** 1. Ogier, 7'43"8 ; 2. Latvala, à 3"6 ; 3. Ostberg, à 4" ; 4. Mikkelsen, à 4"1 ; 5. Neuville, à 9" ; 6. Meeke, à 9"9 ; 7. Evans, à 12"3 ; 8. Kubica, à 13"3 ; 9. Hirvonen, à 15"1 ; 10. Hänninen, à 16"3 ; etc.  
**ES 14 (Goldap 1, 35,17 km) :** 1. Ogier, 17'21"7 ; 2. Mikkelsen, à 2"5 ; 3. Neuville, à 2"3"5 ; 4. Hänninen, à 2"5"9 ; 5. Hirvonen, à 2"8"8 ; 6. Kubica, à 3"0"2 ; 7. Latvala, à 3"4"5 ; ... 27. Meeke, à 2'49"6 ; etc.  
**ES 15 (Baranowo, 14,90 km) :** 1. Ogier, 7'35"9 ; 2. Mikkelsen, à 2"3 ; 3. Neuville, à 4"8 ; 4. Meeke, à 4"8 ; 5. Hänninen, à 6"3 ; 6. Hirvonen, à 10"4 ; ... 10. Kubica, à 24"8 ; ... 34. Latvala, à 13'7"1 ; etc.  
**ES 16 (Chmielew 2, 6,75 km) :** 1. Ogier, 3'20"2 ; 2. Mikkelsen, à 0"3 ; 3. Latvala, à 1"2 ; 4. Hirvonen, à 2"2 ; 5. Kubica, à 2"8 ; 6. Neuville, à 2"9 ; 7. Hänninen, à 5"2 ; 8. Meeke, à 5"3 ; etc.  
**ES 17 (Stare Juchy 2, 14,41 km) :** 1. Neuville, 7'24"8 ; 2. Ogier et Latvala, à 0"7 ; 4. Meeke, à 4"1 ; 5. Mikkelsen, à 4"2 ; 6. Hirvonen, à 4"7 ; 7. Hänninen, à 8"8 ; etc.  
**ES 18 (Babki 2, 15,76 km) :** 1. Latvala, 7'40"1 ; 2. Ogier, à 2"7 ; 3. Mikkelsen, à 5"9 ; 4. Neuville, à 6"8 ; 5. Hirvonen, à 8"8 ; 6. Meeke, à 10"1 ; 7. Paddon, à 14"2 ; 8. Hänninen, à 15"1 ; etc.  
**ES 19 (Goldap 2, 35,17 km) :** 1. Latvala, 17'21"7 ; 2. Ogier, à 8"1 ; 3. Neuville, à 12"6 ; 4. Hirvonen, à 15" ; 5. Solberg, à 25"9 ; 6. Meeke, à 26"9 ; 7. Hänninen, à 32"6 ; 8. Paddon, à 39"9 ; 9. Mikkelsen, à 41"8 ; etc.  
**ES 20 (Mikolajki, 2,50 km) :** 1. Ogier, 1'48"8 ; 2. Latvala, à 1"6 ; 3. Neuville, à 1"7 ; 4. Mikkelsen, à 2"1 ; 5. Hirvonen, à 2"3 ; 6. Hänninen, à 2"7 ; 7. Paddon, à 3"4 ; 8. Meeke et Prokop, à 3"6.  
**AUJOURD'HUI. 4<sup>e</sup> et dernière journée (Mikolajki-Mikolajki, 202,69 km).** Quatre spéciales totalisant 49,18 km. ES21 à 8 h 15 ; ES24 à 11 h 21.

## Dans la Norma de Dumas

Avant de prendre la direction du Colorado, le pilote français nous a confié le volant du proto à bord duquel il s'attaquera aujourd'hui aux 20 km d'ascension de la plus célèbre des courses de côte. Sensations garanties !

**ALÈS** - (GARD) DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

« TU AS HUIT TOURS. C'est à peu de chose près la distance de la montée de Pikes Peak (20 km) », précise Romain Dumas. Heureusement, l'environnement du circuit d'Alès, dans le Gard, est plus rassurant que les précipices du Colorado !

Il n'empêche... Prendre, où que ce soit, le volant d'un prototype unique, préparé pour disputer la plus célèbre course de côte du monde quelques semaines plus tard, est un privilège. Ou un coup de folie. Il restait bien un moyen de se défiler... Prétexter l'impossibilité de s'installer à bord... Peine perdue. En prenant soin de ne pas

s'appuyer sur les éléments de carrosserie plastique – légers et fragiles –, on pose les fesses sur les tubes de l'arceau de sécurité, façon cage à poules des cours de récré de notre enfance, et on se laisse glisser à l'intérieur. Facile.

Première surprise. Celle de se sentir tout de suite à l'aise dans cette coque carbone de Norma M20. Une fois le volant remis en place, l'environnement n'a rien de trop compliqué, pas de superflus pour vingt kilomètres de course. Deux interrupteurs de pompes à basculer avant de lancer le 2 litres turbo HPD Honda de plus de 450 chevaux, un grand levier de vitesses qui ne sert qu'à démarrer en première... Tout le reste se

passera au volant – les mains bien cramponnées ! – avec les palettes de changements de rapports qu'a fait installer Romain Dumas, cette année.

## PAS QUESTION DE FINASSER

C'est parti ! Ou presque... À la troisième tentative, les 610 kilos de l'ensemble – à vide ! – remontrant la piste. Première grande courbe à droite, gauche serrée en montée. Éviter soigneusement le piège des vibreurs. De toute façon, à Pikes Peak aussi, il est interdit de mettre une roue en dehors de la piste.

On attendra encore un peu pour une accélération vraiment franche. Pas question, en revanche, de finasser au freinage suivant. Par chance trop précocement. Le temps de réaliser que si la Norma M20 RDLimited donne l'impression de ne pas vouloir ralentir, c'est... que le moteur pousse encore ! Les pédales sont si proches que même avec de fines bottines de course, il faut faire attention de



**PIKES PEAK (États-Unis), JEUDI.** – Au volant de son proto Norma, Romain Dumas succédera-t-il aujourd'hui au palmarès de Pikes Peak à Sébastien Loeb qui, l'an dernier, avait imposé sa Peugeot 208 T16 PP avec un chrono record de 8'13"878 ? Photo Isaiah Downing/MaxPPP

ne pas accrocher la pédale d'accélérateur en prenant les freins. La Norma connaît mieux la piste que moi. Romain Dumas – et son père, également pilote – y ont mené tous les tests de préparation. Heureusement car, pour l'instant, c'est elle qui me domine et m'emmène. Jamais vraiment sur le bon rapport. Tout est violent. La direction à crémaillère est dure. C'est une voiture pour un sprint de huit minutes et quelques secondes, pas besoin du confort d'un proto des 24 Heures du Mans.

Quel plaisir pourtant ! Celui d'accélérer enfin quand la con-

fiance qui vient l'autorise un peu. Se jeter dans la chicane en dévers. Goûter le bruit du moteur dans le dos à l'attaque de la ligne droite. L'impression de commencer à rouler vite... jusqu'au moment où l'on reverra les petites vidéos tournées du bord de piste ! Romain, bon camarade, confirme : « Tu étais au début du déclenchement du turbo. On l'entendait juste commencer à siffler. » Pas grave... Les tours de manège se sont bien terminés. Et, maintenant, on faisait comment déjà pour sortir d'une cage à poules quand j'étais même ?

STÉPHANE BARBÉ

## Des pneus de karting

« NOUS AVONS MENÉ nos essais sur le circuit d'Alès, notait, début juin, Norbert Santos, le patron des protos Norma. Pour le travail sur les suspensions et les pneus, c'était un peu juste car on ne peut pas y reproduire les mouvements de délestage d'une route, toujours un peu bombée quand on passe d'un bord à l'autre. »

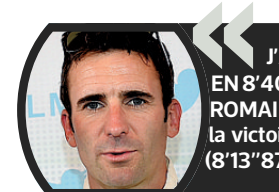
Alors, l'équipe a mis à profit les enseignements recueillis sur la Norma qu'utilise, depuis cette an-

née, le quadruple champion d'Europe de la montagne, Simone Fagioli. Même chose pour les pneus. Romain Dumas a choisi le fabricant italien LeCont, un spécialiste du pneu de karting. Mais qui suit de près l'évolution des gommes en course de côte. « Ce dont Romain a besoin, explique Paolo Bombara, son directeur des ventes, c'est d'un pneu immédiatement efficace et en température, typique des courses de côte. Avec la difficulté sup-

plémentaire, à Pikes Peak, de garder une bonne motricité après une douzaine de kilomètres pour les épingles du haut. »

Il a fallu garantir aussi le bon équilibre entre l'adhérence arrière et un train avant efficace. « Nous avons trouvé quelque chose d'intéressant, poursuit Bombara, une solution qu'on utilise pour les pneus pluie en kart et qui nous a servi pour les slicks de Romain. »

S. B.



J'AI FAIT CE À QUOI J'EM ATTENDAIS. JE PRÉVOIS UNE MONTÉE

EN 8'40", 8'50". ROMAIN DUMAS, à l'issue des qualifications. Le Français vise aujourd'hui la victoire mais pas le record établi par Sébastien Loeb l'an dernier (8'13"878).

## FORMULE 1

## Inquiétudes pour Caterham

**LE TEXTE** a très vite disparu. Mais pendant quelques heures, le propriétaire de l'écurie, Tony Fernandes, a laissé flotter de gros doutes sur la poursuite de son activité en Grand Prix. « La F1 n'a pas marché mais j'aime les voitures Caterham », écrivait-il avant d'effacer ce message de son compte Twitter. L'homme d'affaires malaisien n'en est pas à sa première remarque négative sur la discipline. Au début de la saison, il

donnait un an aux hommes de Leafild pour progresser. En cas d'échec, il arrêterait les investissements. La semaine dernière, le groupe Caterham a cédé ses parts d'Alpine à Renault, amorçant un premier désengagement. Et hier, après les quelques mots du boss, c'est le pilote Kamui Kobayashi qui a accru les inquiétudes lors d'une interview accordée à Sky Sport : « Je crois que nous sommes dans une situation financière difficile. Mais

je ne peux rien faire d'autre que mon boulot. J'espère que quelqu'un pourra nous aider. » La dette de l'écurie tournerait autour de 20 millions d'euros. La survie de l'équipe, créée en 2010 et qui n'a toujours pas marqué de point au Championnat, pourrait passer par la fusion avec Forza Rossa, une structure que développe actuellement le Roumain Colin Kolles, afin d'intégrer le Championnat du monde de F1 en 2015 ou 2016.