

Red Suits Me !

It's not easy to decide to change your equipment in the middle of the season, especially when you've only used one brand of chassis from the very first time you sat your buns in a kart. The French Championship has just finished at Varennes-sur-Allier, soon after my fifteenth birthday. Too early for my taste, as I think I have already told you, with only four rounds included. But FFSA will have more races starting from 2009 and the Championship will go from April to October.

However, this last 2008 FFSA Grand Prix does not mark the end of the season, because the European kermesse is heading quickly to the first qualifying round, on the Alcaniz circuit, in Spain. And it would be really surprising if, in the middle of July, the Iberian peninsula did not welcome us with higher temperatures than those experienced during the French Championship. Because if there was a constant element during this French Championship, well, it was the weather, with rain at every single race.

I was saying that at the GP at Varennes-sur-Allier, I used for the first time a new Maranello RS Racing chassis, identical to the one with which «master» Davide Fore had won the 2008 World Cup just a few days earlier...

I was impatient to take the wheel, but also a little worried. Since the FFSA GP at Essay, two weeks earlier, everything had happened fast. We had to find a chassis in Italy, assemble it and then run to Varennes for the race, with a detour to Essay for a few days of tests on a damp and dirty

track. A real comparison with my faithful Sodi would have reassured me...

But this Maranello won my trust quickly. It proved to be very stable and reliable, as well as reactive to adjustments. And most of all, it had an astonishing breaking power, both in wet and dry weather conditions. I had proof of that at the end of the weekend and there is more...

When I saw myself regularly in the top ten during practice, I immediately regained my confidence, although I know there was still a lot of work to do before the event. Yes, it's European true, I have missed my qualifying rounds turday, for a radiator and low pressure still have to this chassis... fying rounds



But during the race, I found the right pace. On Sunday, I qualified rather badly (23rd) but then I climbed to 13th position in the pre-final; in the final, after starting 13th, in a lashing rain, I reached 6th position but then, in an excess of optimism (my brakes were great, but not miraculous) I had to pass through the gravel trap. I would have slapped my face!

Just one last word: the Varennes track is really terrific! It is really exciting with its quick bents, when you brake hard only at the very last second. You race at an average speed of 97 km/h, at one inch from the ground, with an engine that runs very close to its maximum (15000 r/mn) for more than 14 seconds, i.e. 25% of the time of a good lap. To make a comparison, at Salbris, a circuit considered very fast, the engine works at its maximum for just 7 seconds (10% of a good lap). Varennes is a circuit for racing cars and from this point of view, the means prepared by Gaby Braun were perfectly suitable.

Well, now I need to get over Varennes and start my training for the European event at Alcaniz. Long practice sessions have already been scheduled to improve our understanding of the Maranello chassis. I will give you more news soon...



e-mail : JBSPORT92@ORANGE.FR



Le rouge me va bien !

Changer de matériel en cours de saison n'est pas une décision facile à prendre, surtout lorsque l'on a connu qu'une seule marque de châssis depuis que l'on a glissé, pour la première fois, ses fesses dans un baquet de kart. Je n'ai pas encore fêté mes quinze ans que le championnat de France vient de s'achever à Varennes-sur-Allier. Trop prématurément à mon goût, je vous l'ai déjà dit, avec quatre épreuves au compteur, seulement. Mais la FFSA nous promet plus d'épreuves dès 2009 et surtout un championnat courant d'avril à octobre.

Pour autant, ce dernier GP FFSA 2008 ne marque pas la fin de la saison puisque la campagne européenne se profile à grands pas avec pour première étape la qualification sur le circuit d'Alcaniz, en Espagne. Et il serait étonnant, qu'en plein mois de juillet, la péninsule Ibérique ne nous réserve pas une température autrement plus clémente que celles que nous avons connu lors de ce championnat de France. Car s'il y a eu une belle constance dans ce championnat de France 2008, c'est bien la météo avec...de la pluie à chaque course.

Pour ce GP de Varennes-sur-Allier, j'étrénnais donc un nouveau châssis Maranello RS Racing, identique à celui qui quelques jours auparavant venait de remporter, avec « maître » Davide Fore, la Coupe du Monde 2008...

J'étais impatient d'en prendre le volant mais aussi un peu inquiet. Depuis le GP FFSA d'Essay, deux semaines plus tôt, tout s'est enchaîné rapidement. Il a fallu récupérer un

châssis en Italie, le monter et filer à Varennes pour la course tout en faisant un détour par Essay pour quelques tours de rodage sur une piste humide et sale. Une vraie comparaison avec mon fidèle Sodi m'aurait rassuré...

Mais ce Maranello met vite en confiance. Il s'avère très stable et très précis, bien réactif aux réglages également. Et surtout, il bénéficie d'un freinage totalement hallucinant, tant sur le sec que sur le mouillé. Je n'en ai vraiment trouvé la mesure qu'en toute fin de week-end, et encore.

Se voir régulièrement le top dix en perdonne confiance je sais que travail nous attends l'Europe. Bon, j'ai encore loupé

celle du un radiateur balade dimanche pour sessions un peu basses dans mes pneumatiques. Il nous faut encore apprendre, comprendre ce châssis...

Mais en course, le rythme est là. Le dimanche, médiocrement qualifié 23ème, je remonte à la 13ème place en préfinale et en finale, partant 13ème, sous une pluie battante, j'occupe la 6ème place lorsqu'un excès d'optimisme (hallucinant mais pas miraculeux, le freinage...) me fait passer par la case bac à graviers. Je me serais donné des claques !

Un dernier mot : quel « pied » ce tracé de Varennes ! Il faut un gros cœur avec ses courbes rapides, ses forts freinages

très tardifs. On y tourne à 97 km/h de moyenne, à 3 centimètres du sol avec un moteur qui flirte avec son régime maxi (15000 tr/mn) plus de 14 secondes, soit 25 % du temps d'un bon tour. Pour comparaison, à Salbris, circuit qui passe pour rapide, le moteur n'est proche de son régime maxi que pendant 7 secondes (10% d'un bon chrono). Varennes est un circuit de moteur et de ce côté, les mécaniques concoctées par Gaby Braun pétillaient de santé.

Bon, maintenant, il me faut oublier Varennes et entamer la préparation pour l'Europe à Alcaniz. Plusieurs séances d'essais sont au programme pour améliorer notre compréhension du Maranello. Je vous tiendrais au courant prochainement...



ment dans performance ce alors que coup de tra encore d'ici c'est vrai, mes qualifi samedï pour deur et celle des pres



e-mail : JBSPORT92@ORANGE.FR