Reportage – 24h du Nürburgring – 24 heures au coeur de la course

Pour le passionné de sport automobile, se rendre au Nürburgring tient plus du pèlerinage que du simple voyage. Certaines des plus belles et des plus dramatiques pages du sport automobile ont eu pour cadre la mythique Nordschleife. Voyage au coeur de l'action.

Texte et vidéo : Sébastien Moulin / Photos : D.R.

Assister à la course des 24 heures c'est un peu rentrer dans l'histoire. Certes elle ne fait partie d'aucun championnat, mais tous les pilotes et constructeurs rêvent de l'accrocher à leur palmarès. Les 24h du Nürburgring sont aux GT ce que Monaco est à la F1, Monte Carlo au Rallye ou Le Mans aux Sport Prototype.

Grâce à l'opportunité offerte par Porsche, j'ai décidé de vivre mes premières 24h du Nürburgring au cœur de l'action. J'ai donc délaissé les salons confortables des lounges des constructeurs et le calme feutré de la salle de presse pour allez m'enivrer du spectacle, du vacarme et des odeurs du paddock.

Le temps est humide et glacial. Pourtant, cliché oblige, les Umbrella Girls sont de sortie. La grille de départ est surpeuplée ; imaginez : 200 voitures, 700 pilotes, un

nombre impressionnant de mécaniciens, journalistes et autres VIP. C'est l'anarchie ! Pour remonter la grille il faut jouer des coudes mais finalement je parviens à me hisser à la hauteur de la Ferrari qui partira en Pole position, lorsque l'on fait évacuer la piste.

J'ai juste le temps de prendre un peu de hauteur, en regagnant mes salons, pour assister au départ lancé… la safety car se retire et l'immense meute est libérée dans un brouhaha à vous donner la chair de poule.

Moins de dix minutes plus tard, les concurrents ont déjà bouclé leur première ronde de vingt-cinq kilomètres…. Très vite retentit la fameuse sirène stridente annonçant les premières voitures dans la voie des stands. Le nombre de voitures engagées est si important que même les grandes équipes doivent partager leurs stands. Après moins d'une heure de course la valse des ravitaillements bat son plein… elle ne se terminera qu'une fois le drapeau à damier franchi. Ça fourmille, ça hurle, c'est le désordre le plus total, mais lorsqu'une voiture approche, tout semble s'organiser comme par magie, chacun exécutant sa partition sans la moindre fausse note, avec un seul objectif : reprendre la piste le plus rapidement possible.

Avant la tombée de la nuit je décide de me déplacer sur le circuit, à Brünnchen exactement, un endroit traditionnel des 24 heures où se massent les fans. La pluie des derniers jours a rendu le lieu boueux à souhait, mais cela ne semble perturber personne. L'ambiance est festive, chacun s'est préparé à passer une longue nuit à veiller au rythme des passages pleins feux des bolides de course.

C'est devant une traditionnelle bratwurst et une bière à la main, que je vois passer ma favorite au ralenti, la Porsche numéro 9, une 911 GT3 R Hybride… imaginez ma déception ! De retour aux stands, je cours au box de Manthey-Racing où tout le monde est affairé autour de la bête malade… j'apprend que c'est un problème de différentiel. La réparation est déjà terminée, la voiture va reprendre la piste, certes avec beaucoup de retard, mais pas question d'abandonner !

Scène pour le moins insolite, une sublime Mercedes SLS, avec son ronflement caractéristique, remonte l'allée des stands. Elle est précédée par une Opel Manta

400, une queue de renard accrochée à l’antenne ! Cote de sympathie maximum pour la Manta qui est pilotée par un ex-directeur compétition d’Opel. C’est aussi ça les 24h du Nürburgring !

La nuit est maintenant tombée depuis longtemps, il y a moins de monde dans les stands, mais les arrêts sont toujours aussi fréquents… les pilotes se relaient au volant. A chaque arrêt c’est plus ou moins le même scénario, changement de gommes, nettoyage du pare-brise et des phares, et pendant que le réservoir finit de se remplir d’essence, petits ajustements des phares, du moteur, d’un élément aéro ou même un petit coup de marteau pour redresser la carrosserie.

Je ne me lasse pas de voir les mécaniciens user de leurs pistolets pneumatiques et les ingénieurs éplucher les données télémétriques. L’ambiance est studieuse mais bon enfant, me permettant même d’échanger quelques mots avec ingénieurs et pilotes.

Au petit matin les yeux sont rougis, au fond des stands quelques pilotes dorment sur des lits de camp… les mécanos, eux, dorment sur leurs chaises, restant prêts à intervenir…

Les dernières heures de course se dérouleront sous un soleil éclatant et une température estivale contrastant singulièrement avec le début de course. C’est aussi l’une des particularités bien connues de la région.

Malheureusement contraint de quitter rapidement le circuit, je me rends compte que je n’ai même pas eu le temps de faire un peu de shopping dans les nombreuses boutiques du complexe.

24 heures, c’est long et éprouvant pour la mécanique, mais finalement bien court pour le passionné.

Nos remerciements à Porsche (Suisse) S.A. pour leur sympathique invitation ainsi

que leur accueil durant ces 39èmes 24 heures du Nürburgring.

A lire aussi

24 Heures du Nürburgring – Porsche triomphe sur la Nordschleife

Retrouvez également après chaque Grand Prix de Formule 1 l'analyse de la course en vidéo par Sébastien Moulin sur GPF1.ch !

16
FALKEN
High Performance Tyres
ENDLESS
BBS
BILSTEIN
Mobil 1
BIEDERMANN MOTECH
MANTHEY RACING
W.A.Y.

STERN-
RACING
W.A.Y.

W.A.Y.

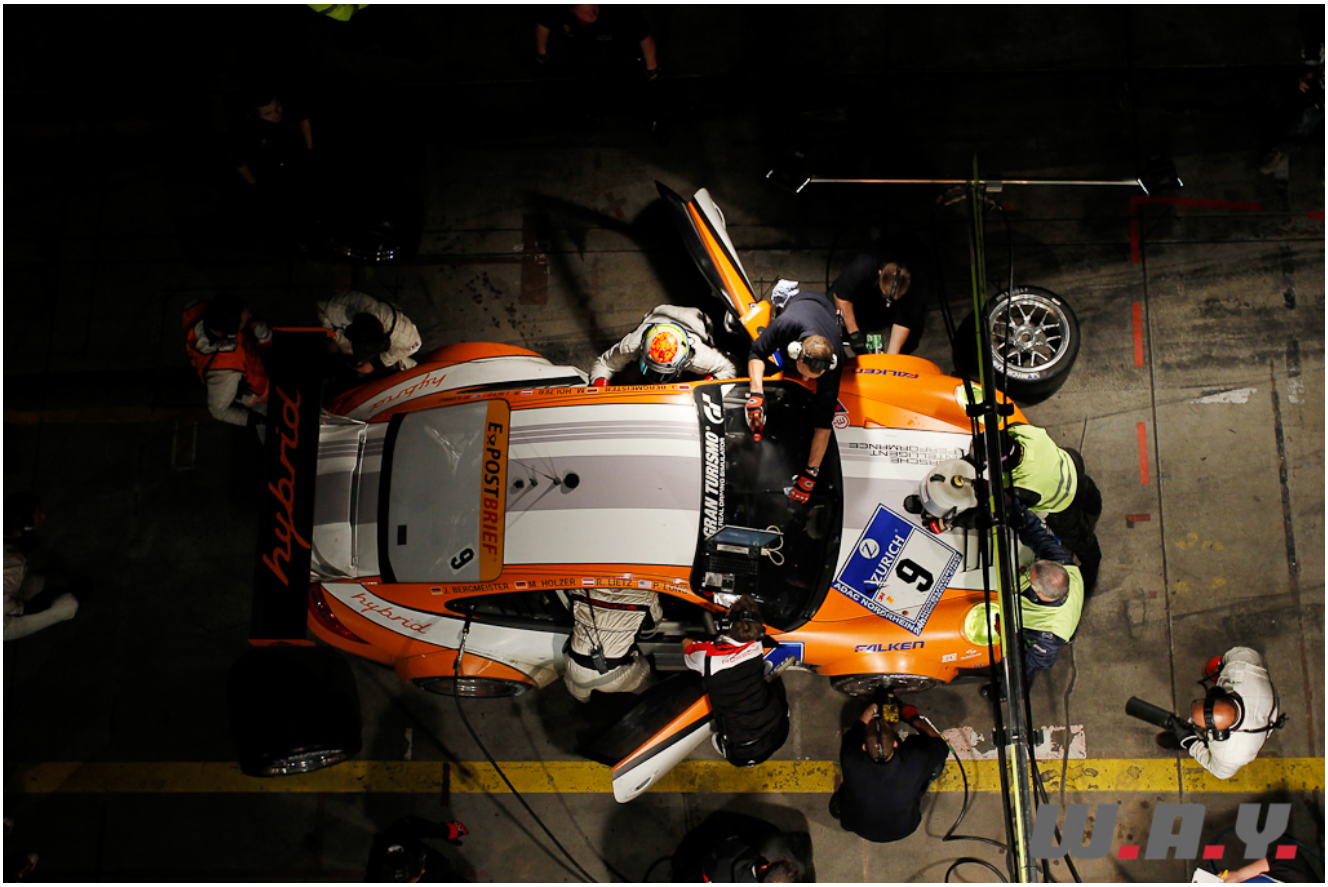
GRAN TURISMO
WEISS
ralloparts
W.A.Y.

Manthey
adidas
9
J. BERGMEISTER
hybrid
MICHELIN
Mobil 1
W.A.Y.

ZURICH
9
PORSCHE
INTELLIGENT
PERFORMANCE
FALKEN
Mobil 1
SACHS
MICHELIN
PAGID RS
FÖRCH
adidas
hybrid
W.A.Y.

PORSCHE
SCHUBERT
W.A.Y.

FALKEN
MICHELIN
ENDLESS
BBS
KW
Mobil 1
BIEDERMANN
MOTECH
ZURICH
18
W.A.Y.


hybrid
E-POSTBRIEF
GRAN TURISMO
ZURICH
9
FALKEN
W.A.Y.

adidas
ZURICH
9
W.A.Y.

W.A.Y.

porsche.com
W.A.Y.