



## Au cœur de la Cup

17/09/2021 Plongée dans les coulisses de la Porsche Carrera Cup France

**Echelon essentiel de la pyramide de la compétition chez Porsche, la Porsche Carrera Cup France (PCCF) rassemble un univers de passionnés et donne l'occasion à de jeunes pilotes de se faire un nom. Une école de la course qui se veut à la fois exigeante et conviviale.**

Quel est le point commun entre Kevin Estre, champion du monde FIA WEC GTE Pro 2019, Frédéric Makowiecki et Patrick Pilet, tous deux vainqueurs des 24 Heures du Nürburgring en 2018 ? Ces trois pilotes Porsche ont fait leurs premières armes dans la Porsche Carrera Cup France. Ce championnat monotype, qui voit s'affronter depuis 31 éditions des pilotes de tous bords sur une sportive de légende - la 911 GT3 Cup - est une des meilleures écoles de la compétition automobile. Plongée dans une compétition pas comme les autres.

Que ce soit au Paul Ricard, à Spa-Francorchamps ou à Monza, déambuler dans le paddock d'une manche de la PCCF ne ressemble en rien à l'image que l'on peut se faire de la compétition automobile. Il règne ici une atmosphère conviviale. Approcher les 911 GT3 Cup ne pose aucun problème et il est même possible de croiser un pilote ou un team manager sans cérémonial particulier. Pourtant, dans les

motor-homes, l'ambiance est déjà studieuse. Il faut, pour réussir la séance de qualifications, trouver les bons réglages de la voiture lors des deux séances d'essais libres prévues. Et cette saison, le défi a été relevé d'un cran avec l'arrivée de la toute nouvelle 911 GT3 Cup type 992. Héritière d'une longue lignée d'athlètes de haut niveau – la 911 GT3 Cup est la voiture de sport la plus vendue de toute l'histoire (4 251 unités) – la dernière génération est plus légère (1260 kg à vide), plus puissante (510 ch)... en un mot, plus affûtée.

Les essais libres, ce sont deux runs de 40 minutes pendant lesquels les pilotes doivent emmagasiner suffisamment d'informations pour orienter l'ingénieur voiture sur les réglages à apporter. L'expérience du team et l'analyse de la télémétrie sont aussi de précieux alliés pour faire la différence. Car c'est dans le détail que tient une victoire en PCCF. Philippe Alméras, team manager de l'équipe historique Martinet by Alméras, fait partie des mieux placés pour en parler : « La 911 a plus de grip mécanique qu'aéro. Les réglages portent donc sur les liaisons au sol et les pneumatiques. Angle de braquage des roues (carrossage, pincement), hauteur de caisse, barres antiroulis et pression des pneus sont les paramètres décisifs. On peut avoir l'impression que c'est peu mais en les additionnant tous, on peut être une seconde devant les autres... ou derrière ».

Les débuts de la 992 cette saison ont probablement encore rehaussé l'attrait pour la PCCF, déjà reconnue comme un championnat de très haut niveau. 28 pilotes et 12 teams forment un plateau de premier ordre. De 17 à 61 ans, les pilotes viennent de tous horizons, qu'ils se destinent à être professionnels (catégorie Pro), qu'ils aient une activité en parallèle et qu'ils soient gentlemen drivers (Pro-Am ou Am), tous rêvent de décrocher une victoire en PCCF. Un objectif qui ne supporte aucun droit à l'erreur. « Pour notre Cup nationale, on a fait le choix d'une approche « pur racing » c'est-à-dire que les 911 ont ni ABS ni antipatinage. On a coutume de dire que lorsque l'on roule vite en 911, on peut rouler vite dans toutes les autres catégories ! », précise Christille Cudennec, responsable service Produit et du Motorsport chez Porsche France.

Passé les essais libres, l'approche de la séance de qualifications fait monter le pression d'un cran. L'enjeu est capital car avec des montures aux performances très proches, la place sur la grille de départ est décisive pour la course. Comme avant chaque entrée en piste, les 911 GT3 Cup se retrouvent en pré-grille pendant une vingtaine de minutes. Les pilotes échangent alors quelques derniers mots avec leur team ou leurs proches. L'occasion de glaner les impressions d'Alessandro Ghiretti, Junior Porsche France pour la saison 2021. « La voiture est nouvelle pour tout le monde, c'est une vraie découverte. J'ai la chance d'être dans un team (Martinet by Alméras, ndlr) qui connaît bien la PCCF, et avec d'autres pilotes qui ont beaucoup d'expérience. Nos échanges et l'analyse de leurs datas me permettent de progresser plus rapidement », confie le jeune pilote du haut de ses 19 ans. Feux verts pour la séance de qualifications : les pilotes ont 30 minutes pour faire la différence.

Les temps sont tombés, la grille de départ est désormais connue. Après les qualifications, les mécaniciens n'ont plus le droit d'intervenir sur les voitures. Durant tout le week-end de course, André et Hervé, commissaires techniques agréés FFSA, inspectent, mesurent et pèsent aléatoirement les 911 des différentes équipes. Leur rôle est de s'assurer que chacun respecte le règlement et ainsi garantir une équité parfaite entre les concurrents. Alors que les voitures sont auscultées, les pilotes – après être

eux aussi passés sur la balance - dissèquent leurs derniers tours avant la course, dont le départ se profile dans quelques heures seulement. Refaire une fois de plus le circuit dans sa tête, en analysant la télémétrie pour comprendre où il est possible d'aller grappiller les quelques centièmes qui feront la différence en course...

« En 31 éditions, on a vu un changement dans l'approche de tous les acteurs de la PCCF. Tout le monde s'est professionnalisé. Le plus impressionnant, ce sont les pilotes qui arrivent maintenant avant 20 ans et qui sont affûtés physiquement, solides mentalement et qui savent communiquer avec les teams, la direction de course et les médias », constate Christille. A l'approche de la première course, effectivement, l'atmosphère change. La décontraction fait place à la concentration. Team managers, ingénieurs voiture, mécaniciens, pilotes, chacun semble savoir ce qu'il a à faire sans même se parler. Les voitures prennent la direction de la pré-grille où elles s'immobiliseront quelques minutes avant un tour de chauffe et le départ arrêté. Une fois que les feux de départ se seront éteints, les 28 bolides s'élanceront pour 30 minutes de sprint avec un double objectif : marquer des points au championnat pilotes et teams.

Cinq dixièmes de seconde entre la première et la cinquième 911 au moment de passer la ligne d'arrivée, sur un circuit comme le Paul Ricard (5,8 km), cela prouve l'âpreté des joutes livrées en course. Et à quel point la victoire ne tolère pas la moindre erreur. Du spectacle, il y en a sur la piste mais également dans le QG de la direction de course. Plongé dans la pénombre, installé devant un mur d'écrans qui découpent le circuit en une mosaïque de couleurs, la Direction de course et son équipe scrute les faits de courses et statue en live ou fait un rapport au collège des commissaires sportifs qui statueront après la course sur les éventuelles pénalités. Objet de toutes les attentions, en course comme en qualifications, le respect des limites de la piste : s'il n'est pas observé, il peut amener à l'annulation d'un temps voire à une pénalité. Des caméras spécifiques ont été placées par Porsche France dans les virages les plus critiques et c'est au ralenti, image par image, que sont analysées les trajectoires des pilotes. Parfois, cela se joue au centimètre...

Le week-end de compétition s'achève sur les podiums de la seconde course, sacrant les pilotes les plus rapides dans chacune des trois catégories (générale, Pro-Am, Am) ainsi que celle des rookies. A peine revenus dans le paddock que déjà les équipes et les pilotes se projettent vers la prochaine course qui donnera l'occasion à tous les acteurs de la PCCF de se retrouver, comme une grande famille. « On a toujours tenu à ce que cette compétition soit à la fois d'un niveau très élevé tout en restant conviviale pour les participants et accessible aux clients invités par Porsche France ou les Centres Porsche partenaires. La professionnalisation n'a pas changé l'esprit d'origine qui fait partie de l'ADN de la marque », conclut Christille Cudennec.

Echelon de la pyramide de la compétition chez Porsche, la PCCF constitue un championnat à part. Tremplin pour les jeunes pilotes qui rêvent de devenir professionnels, il offre à des gentlemen drivers la possibilité de vivre leur passion et au public de plonger dans l'univers de la compétition automobile. La PCCF marque aussi l'engagement de Porsche dans le développement de sportives à moteur thermique, en parallèle du championnat électrique de Formula E et du futur championnat d'endurance LMDh (hybride). Le sport auto au sens large, comme valeur de marque et laboratoire pour faire progresser des

technologies qui se retrouveront sur les modèles commercialisés. A l'image de la 992 GT3 Cup, construite sur la même ligne de production que la nouvelle GT3 de route.

### **Le calendrier de la PCCF 2021**

**07.05 – 09.05** : Magny-Cours (Courses 1 & 2) – Championnat de France des Circuits FFSA

**14.05 – 16.05** : Paul Ricard (Courses 3 & 4) – Open GT

**18.06 – 20.06** : Spa-Francorchamps (Courses 5 & 6) – Open GT

**09.07 – 11.07** : Monza (Courses 7 & 8) – ELMS

**08.10 – 10.10** : Barcelone (Courses 9 & 10) – GT World Challenge Europe

**22.10 – 24.10** : Portimao (Courses 11 & 12) – ELMS

### **3 questions à Philippe Alméras, team manager Martinet by Alméras**

#### **Pourquoi être engagé de si longue date dans la PCCF ?**

L'idée s'est développée puis imposée avec Pierre Martinet, qui courait avec nous depuis 2000 en GT. On voulait fonder une filière et donner la possibilité à de jeunes pilotes de percer jusqu'au professionnalisme.

#### **Qu'est-ce qui rend la PCCF spéciale ?**

C'est une excellente formation pour les pilotes car les intervenants sont tous extrêmement compétents dans leur domaine et la 911 reste très exigeante en pilotage. Le championnat teams permet aussi aux pilotes d'apprendre à travailler en équipe, comme en F1.

#### **Comment trouvez-vous la nouvelle 992 ?**

Elle s'est professionnalisée. C'est désormais plus une voiture de course qu'une voiture de série adaptée à la course. La voiture est toujours difficile à conduire mais pas pour les mêmes raisons : avant c'est le conducteur qui devait s'adapter à la voiture. Aujourd'hui l'inverse est aussi possible. Ça démultiplie les possibilités.

### **3 questions à Alessandro Ghiretti, Junior Porsche France 2021**

#### **Pourquoi avoir choisi la PCCF après la F4 et le LMP3 ?**

Je suis passionné par Porsche depuis que je suis petit. J'ai fait la sélection Junior Porsche France que j'ai remportée. Le niveau de la PCCF est très élevé et la nouvelle 992 très compétitive. Elle reste difficile à conduire car il n'y a aucune assistance. C'est le pilotage qui prime.

#### **As-tu un porte-bonheur ou un secret pour te concentrer ?**

J'ai rapidement appris à me passer de porte-bonheur car le jour où on le perd, ça peut être problématique ! Mais pour ma première saison, mon team m'a donné le numéro fétiche de l'équipe, le 22. Juste avant la course, je fais toujours le même échauffement physique d'environ 15 minutes. Ça me permet de me préparer physiquement et de me concentrer.

## Quelle est ta voiture de tous les jours ?

Je roule avec une Polo 95 ch qui me change de la 992 GT3 Cup ! Mais c'est une bonne première voiture sachant que j'ai eu mon permis fin 2020. J'aimerais rouler au quotidien en 911 Turbo S... mais il va falloir que je patiente !

Pour suivre l'actualité, les courses et les résultats de la Porsche Carrera Cup France, rendez-vous sur l'Instagram officiel @carreracupfrance, sur la page Facebook « Porsche Carrera Cup France » ou sur le compte Youtube de Porsche France.

Retrouvez l'article sur le site Christophorus : <https://christophorus.porsche.com/fr>.

Texte **Mathieu CHEVALIER**

Photos **Alexis GOURE**

## Link Collection

Link to this article

<https://newsroom.porsche.com/fr/ppdb/2021/09/au-cur-de-la-cup.html>

Media Package

<https://pmdb.porsche.de/newsroomzips/aacdd53e-3d55-49d6-9e4f-496aa845fea8.zip>