

NASCAR : au volant de Flash McQueen

Embarquons à bord d'une voiture de course dont la discipline remonte à la fin des années 40 et qui reste la plus populaires aux États-Unis : la NASCAR.

National Association for Stock Car Auto Racing

Voilà ce que signifie NASCAR lors de sa création en 1949 (Grand National initialement). C'est sur la charmante plage de Daytona que tout démarre une vingtaine d'années plus tôt. L'époque de la prohibition aux États-Unis a généré quelques vocations. Parmi elles, le transport d'alcool de contrebande venu de l'Atlantique sur cette fameuse plage... À cette époque, des « transporteurs » trafiquent leurs voitures afin d'avoir la plus rapide et font des courses sur la plage de Daytona. C'est là que tout a commencé. Aujourd'hui, ces voitures se lancent dans des courses sur pistes ovales. Sur place, quasiment tous les coups sont permis pour arriver le premier. Cela donne parfois lieu à des Big One, le genre de carambolage à plus de 250 km/h dont on aimerait se passer.

En France, la NASCAR existe

C'est Jérôme Galpin, pilote en rallye et bien d'autres disciplines, qui en 2012 s'est rendu aux États-Unis pour proposer ce sport automobile en Europe. Ici, les règles sont un petit peu différentes. On essaie de moins froisser les tôles et, surtout, on tourne sur de vrais circuits (pas en ovale), ce qui nécessite une voiture plus adaptée à la prise de virages (les NASCAR américaines sont faites pour tourner toujours dans le même sens). C'est pour cela que Jérôme et son équipe ont créé une version techniquement différente de la version US.

Une voiture taillée pour l'Europe

De l'extérieur, notre voiture ressemble à s'y méprendre à une NASCAR US. Il faut savoir que toutes les NASCAR qui tournent utilisent la même base (châssis tubulaire, gros moteur V8 à l'avant, propulsion et aucune aide électronique). Après on choisit sa marque (Chevrolet, Ford ou Toyota) et on lui offre le look que l'on souhaite (souvent lié au sponsor). En Europe, les voitures sont un peu moins puissantes qu'aux États-Unis (450 ch au lieu de 725 ch), mais elles pèsent le poids d'une Renault Clio (1 200 kg sur la balance). En observant le monstre de plus de 5 mètres de longueur, on est très vite intimidé. La saga des films *Cars* ayant influencé à peu près 2 générations d'enfants et leurs parents, autant vous dire que cette voiture a du succès. Dommage que l'on ne puisse rouler avec que sur pistes.

Une forteresse

Monter à bord d'une NASCAR représente à lui seul un petit besoin d'adaptation. La raison est simple, il n'y a pas de porte, donc on entre et on sort par la fenêtre. À l'intérieur, un volant amovible (sinon impossible de se faufiler), un siège baquet et des renforcements absolument partout. Le but est de protéger le pilote en course et de pouvoir faire en sorte que la caisse ne se déforme pas en cas

d'impact. À l'avant, un moteur V8 5,7 litres d'origine General Motors qui délivre autour de 450 ch. Juste à droite, on trouve un imposant levier de vitesses commandant une boîte à crabot à 4 rapports. Une fois « glissé » à l'intérieur, on démarre en actionnant différents interrupteurs (on se croit presque dans un avion). Démarrage, tout se met à vibrer, on enclenche le premier rapport en pensant qu'on a oublié de débrayer (c'est normal) et on part. Sur le Circuit de l'Ouest Parisien à Dreux, pas besoin d'aller chercher très haut dans les rapports de boîte. En bout de ligne droite on reste à fond de 3, c'est tellement beau pour les tympans ! Car ce V8 envoie ses vocalises à plus de 8 000 tr/mn. Imaginez un V8 américain à peine insonorisé qui monte aussi haut dans les tours. Elle tient extrêmement bien au bitume alors, forcément, on a vite le réflexe de forcer l'allure. C'est là qu'en entrant sur les freins (qui doivent chauffer pour être suffisamment efficaces), on fait partir l'engin en travers... mais finalement son équilibre est parfait et ça se maîtrise, toutefois il convient de jouer les gros bras et de bien gérer la pédale de droite.

Toujours est-il que cette voiture est impressionnante. Une vraie voiture de course avec laquelle des pilotes tournent certains week-ends en Europe : des courses d'1 h qui se répètent et qui doivent bien épuiser leurs pilotes. La Team FJ, que Jérôme Galpin dirige avec son épouse, organise même des courses sur la glace... Cette voiture est tout simplement une petite icône à elle toute seule.