

COMMENT ROULER LES MECANIQUES : Basée route de Corbas à Vénissieux, Aravi Racing, association Rhône-Alpes des véhicules industriels, accumule chaque saison les podiums lors des championnats de France de courses de poids lourds.

Beaux comme des camions



PHOTOS DR

L'un des objectifs de l'année est d'aligner les bolides au départ d'un maximum de manches du circuit européen... et de faire des podiums !

Au départ -en 1986-, un billet de 100 francs mis par une quinzaine de passionnés, salariés de Renault VI, dans une cagnotte. A l'arrivée -cette année-, deux gros cubes de plus de 5 tonnes chacun, développant quelque 900 chevaux et pouvant atteindre les 160 km à l'heure.

Aravi Racing, association Rhône-Alpes des véhicules industriels, est né sur le site même du constructeur de poids lourds. "On voulait promouvoir le sport mécanique par le biais des courses de camions", se souvient Michel Vergonzanne, le président de l'association. "Chacun a pris en charge un secteur qui l'intéressait : responsabilité du moteur ou du châssis, du système de freinage."

Quinze ans après, l'équipe affiche un palmarès sidérant : 158 podiums, plus de 300 trophées et, cerise sur le gâteau, un record du Monde de vitesse en moins de 10.000 cm³ établi le 25 mai 1991 sur piste courte : 201,81 km/h officialisés sur l'aéroport de Saint-Nazaire. La même année, l'adaptation de freins et plaquettes carbone sur un véhicule industriel a constitué une première mondiale technologique. Depuis, il ne se passe pas une saison sans que l'équipe vénisso-corbasienne d'Aravi ne

se fasse remarquer sur un circuit national : Jean-Loup Fournier, un des pilotes, devient vice-champion de France en Super Truck sur CS 400 en 1997. Mêmes résultats les deux saisons suivantes, avec deux engins identiques (sur Premium) mais sur deux types d'épreuves sensiblement différentes : en Truck Race (groupe N réservé aux véhicules de production) puis en Super Truck (sport prototype), une histoire de puissance et de moyens. Et le président de présenter la nouvelle stratégie. "L'an dernier, on a quelque peu modifié le team. D'abord en faisant appel à un autre pilote, Philippe Arlaud, nouveau partenaire de Jean-Loup, puis en donnant un coup de fouet aux véhicules."

Pour cette saison, l'équipage est engagé dans un programme d'au moins sept courses, quatre pour le compte du championnat de France et trois pour des échéances européennes dont le mythique Nurburgring. "Vous savez, trouver un budget pour boucler une petite saison de six à sept courses devient stressant. Un chiffre : les véhicules d'usines genre MAN-France annoncent des budgets de l'ordre de 5 millions de francs. Nous, on espère atteindre les 50.000 francs mais à ce jour, on en a réuni moins de 30.000.

Les sponsors ont du mal à nous suivre."

Malgré ces difficultés, l'équipe a ouvert la saison les 7 et 8 avril à Albacete, en Espagne, en disputant une première manche comptant pour le championnat de France. Avec le même résultat pour les deux camions engagés sur Truck et super Truck : un quatrième rang dans leurs classes respectives pour Jean-Loup Fournier et Philippe Arlaud. Et même un podium au scratch (toutes catégories confondues) pour le premier. "Ce sont les MAN-France qui ont pris les commandes du championnat, des véhicules d'usine qui n'ont rien de commun avec nous. Mais on pouvait difficilement rêver meilleure entame de championnat : ce résultat nous permettra de nous engager pour la phase européenne à Valence, les 12 et 13 mai. L'Espagne semble nous réussir !"

En attendant, au siège de l'association, l'heure est aux réglages. Le mercredi après le boulot et le samedi matin, l'équipage passe son temps libre à améliorer les bolides. Toujours avec le même esprit amateur. "Les déplacements, on les prend sur nos congés", complète le capitaine d'équipage. ©

Djamel Younsi