

Le circuit de Lurcy-Levis

VU DANS
RS magazine

GRÂCE À SON ABSENCE D'OBSTACLES ET SES GRANDS DÉGAGEMENTS, LE CIRCUIT DE LURCY-LEVIS EST IDÉAL POUR TESTER LES LIMITES D'UNE VOITURE. EN OUTRE, SON IMMENSE LIGNE DROITE (1 500 M) EST SOUVENT UTILISÉE PAR DES ÉCURIES DE FORMULE 1 POUR DES TESTS AÉRODYNAMIQUES À HAUTE VITESSE.



PAR JEAN-MARC BACHELIER
ET **RS** magazine

Jean-Marc Bachelier est pilote instructeur au Club Porsche de France depuis plus de 5 ans et court en GT FFSA. En parallèle, il enseigne le pilotage pour des clubs quand il ne réalise pas des formations pour le compte de constructeurs automobiles.

VIRAGE 8 BIS

Lorsqu'on emprunte le petit circuit, ce virage à droite doit être décomposé en deux parties avec une double corde. L'entrée se passe comme si on allait emprunter le grand circuit sauf qu'on accélère moins fortement et qu'on soulage au milieu afin de ramener l'auto vers la corde pour pouvoir reprendre l'accélération et profiter de la largeur de la ligne droite en sortie.

VIRAGE 11

Ce gauche commandant la longue ligne droite dans laquelle la vitesse de pointe est élevée, il faut prendre la corde très tôt pour pouvoir débraker rapidement et accélérer très fortement en profitant de la largeur de la piste pour élargir la trajectoire.

VIRAGE 10

En sortant du gauche on se retrouve tout de suite à la corde de ce long droit. On reste à la corde en accélérant très légèrement tout au long de la courbe. En sortie cette accélération tend à éloigner l'auto de la corde. On soulage alors l'accélérateur pour ramener l'auto à la corde et se retrouver bien placé pour le dernier gauche avant la ligne droite.

VIRAGE 9

Ce gauche est assez serré mais comme la piste est très large en sortie, on peut prendre la corde tôt et laisser la trajectoire s'élargir jusqu'à l'entrée du droite. Comme on sort assez vite du virage à droite qui précède, il ne faut pas hésiter à freiner fort et tard après avoir retraversé la piste pour se trouver au bon point de braquage.

VIRAGE 8

Lorsqu'on emprunte le grand circuit, ce droite se prend de façon tout à fait classique pratiquement sans freiner ou en levant légèrement le pied de l'accélérateur. Pour une fois à Lurcy, on peut laisser l'auto aller jusqu'à l'extérieur de la piste en sortie.

VIRAGE 7

Le gauche qui suit l'épingle se prend après un léger coup de frein pour mettre un peu de charge sur l'avant et aider l'auto à tourner. Le point de corde est assez tard car on ne doit pas dépasser le milieu de la piste pour aborder la courbe à droite qui suit.

VIRAGE 6

Après un freinage bien en ligne au milieu de la piste, on prend la corde très tard pour éviter de se laisser déporter en sortie. C'est le virage le plus lent du circuit qu'il ne faut pas hésiter à sacrifier afin d'éviter de perdre du temps dans le gauche qui précède et dans celui qui suit. La vitesse étant faible et les transferts de charge limités, la voiture part en survirage dès qu'on accélère. Il faut donc être très progressif avec l'accélérateur dans cette épingle.

VIRAGE 5

ENCADRE PISTE 5
Point de corde assez tardif pour ce long gauche dans lequel on rentre progressivement tout en douceur afin de ne pas être obligé de ralentir. En sortie on débrake rapidement pour créer un "bout droit" afin de freiner pour l'épingle sans sacrifier la vitesse de passage dans ce virage à gauche.

VIRAGE 4

Léger dévers pour ce virage à droite en descente dans lequel on rentre sans freiner et dans lequel il faut rester accéléré afin d'éviter le survirage. Le point de corde est au milieu de la courbe et il faut viser le milieu de la piste pour le gauche qui suit.

VIRAGE 3

Ce virage à gauche se négocie après un freinage tardif, relativement appuyé et très dégressif car il faut rentrer sur les freins pour aider l'auto à tourner. On braque assez tard afin, une fois encore, de ne pas dépasser le milieu de la piste à la sortie.

VIRAGE 1

Ce droit très rapide se prend après un freinage bref et très dégressif suivi d'une reprise très progressive de l'accélérateur. Le point de corde est après le milieu de la courbe et il ne faut surtout pas braquer trop tôt sous peine de devoir "rajouter du volant" tout en soulageant l'accélérateur ce qui n'est pas recommandé en courbe rapide, l'auto ayant immédiatement tendance à partir en survirage.

VIRAGE 2

On rentre très tôt sans freiner dans cette très longue courbe qui possède deux points de corde. On ralentit légèrement l'auto après le premier point de corde pour l'aider à enrouler la courbe et éviter de se laisser entraîner vers l'extérieur tout en revenant vers le deuxième point de corde. En sortie, il faut éviter de dépasser le milieu de la piste sous peine d'être mal placé pour le virage à gauche qui suit.

LES CARACTÉRISTIQUES DE LA PISTE

La piste de Lurcy-Levis se distingue par sa quasi-absence de dénivelé (moins de 2 mètres pour la petite butte située près du paddock) et son absence de repères liée à l'absence d'obstacles en bordure de piste. C'est un circuit sans freinages importants qui est exigeant pour les châssis en raison de ses grandes courbes à rayon constant. Il favorise les autos disposant de couple à bas régime plutôt que les voitures puissantes car il y a de nombreuses relances à bas et moyen régime.

LE CIRCUIT

Il est situé dans l'Allier à une trentaine de kilomètres de Magny-Cours, au sud de Bourges. Le dessin du circuit de Lurcy-Levis permet de réaliser de nombreuses combinaisons en fonction de la nature des essais que l'on souhaite réaliser. Les tracés les plus couramment utilisés font 2 400 ou 2 600 m selon qu'on emprunte ou non la "verruie" située au début de la ligne droite. Ce circuit n'accueille aucune compétition officielle ce qui ne permet pas de disposer de temps de référence officiel, mais en essais, les 997 GT3 Cup roulent en moins d'une minute sur le tracé de 2 400 m tandis qu'il faut environ 1'06" / 1'09" à une 996 GT3 de route pour faire un tour de ce même tracé selon les conditions de piste.