



L'incontournable rendez-vous... depuis 35 ans déjà !

C'était il y a 35 ans... déjà ! Quelques joyeux drilles ont eu l'idée saugrenue d'organiser sur le Circuit de Spa-Francorchamps une épreuve de 24 heures réservée aux 2CV Citroën ! Il suffisait alors d'équiper une 'deuche', le plus souvent récupérée à la casse, d'un arceau de sécurité, de harnais, coupe-circuit, siège baquet, et de bricoler quelques améliorations 'course' pour pouvoir engager l'engin dans cette épreuve atypique. C'était fun, bon marché, mais sportif puisque le pilotage de ce drôle d'engin nécessitait quand même un bon coup de volant. Aaah, la plongée dans le Double Gauche, quand la suspension 'balançoire' faisait constamment passer l'auto du sous-virage au survirage, obligeant son pilote à de vigoureux coups de volant pour la maintenir sur la trajectoire, tandis que la vibration de la roue avant-droite se transmettait violemment dans la direction ! Ce n'était pas très efficace, mais il fallait un sacré gros cœur pour aller vite !

Et puis... Et puis... L'esprit de compétition, l'ingéniosité et l'obstination des concurrents, tout cela a peu à peu transformé la petite Citroën en un vrai bolide de course. Ce n'était pourtant pas gagné d'avance. La petite cylindrée, la suspension bateau unique en son genre, l'aérodynamisme inexistant étaient autant de défis à relever. Autant de problèmes qui ont peu à peu trouvé des solutions.

Aujourd'hui, le pilotage des 2CV de course offre des sensations 'racing' tout à fait intéressantes, au point que des pilotes confirmés, habitués à des bolides surpuissants, n'hésitent plus à s'inscrire à ce double tour d'horloge pas comme les autres. Il faut dire que les différents teams n'ont pas lésiné sur les moyens pour obtenir les performances souhaitées : le petit bicylindre d'origine a été remplacé par un bicylindre d'architecture similaire, mais de cylindrée plus grande, d'origine BMW. Les boîtes, devenues fragiles suite à l'augmentation de puissance, ont été modifiées ou changées. Aujourd'hui, ce sont des séquentielles à 5 vitesses ou des boîtes à crabots parfaitement étagées pour un usage compétition. Les carrosseries se sont vues adjoindre des éléments aérodynamiques en matériaux composites, chaque équipe y allant de sa petite idée, de sorte que la plupart des autos sont différentes. Ce qui fait d'ailleurs la particularité et le charme de la 2CV Racing Cup. Quant à la suspension, elle est durcie au point que les autos virent parfaitement à plat !

Au volant, on oublie complètement qu'on pilote une 'deux poils' tant les sensations font plutôt penser à un gros kart. Même si le moteur ne développe que 80 chevaux, il entraîne sans difficulté les 600 kilos de l'auto, et les montées en régime sont similaires à celles d'une petite sportive. Les chronos sont d'ailleurs semblables à ceux d'une... Lotus Elise de première génération, ce qui a parfois le don d'en agacer certains !

Depuis l'avènement de la C1 Racing Cup, ce sont quelque... 140 petits bolides qui partagent la piste de Francorchamps. De quoi compliquer la tâche du pilote de 2CV, qui doit se fendre d'un slalom permanent ! Vous l'avez compris, ces 24H2CV sont devenues une véritable épreuve sportive aussi difficile et exigeante que d'autres courses d'endurance a priori plus prestigieuses. Il s'agit toujours de la meilleure façon de s'essayer à la compétition automobile ou de s'offrir une récréation dans une ambiance inimitable qui respire la passion.



Les vendredi 25, samedi 26 et dimanche 27 octobre, 2CV et C1 seront nouvelle fois les reines du bal sur 'le plus beau circuit du monde'. Un rendez-vous d'autant plus incontournable qu'il s'agit aussi du dernier de la saison, avant que le légendaire tracé n'enfile ses habits d'hiver, prêt à résister aux frimas et froidures de l'Ardenne belge. Ultime occasion de prendre part à une compétition unique en son genre, et, qui sait, succéder à Vigneron, Gasperin et Boulange, lauréats du millésime 2018. Chers Deuchistes, la scène est à vous...

www.24h2cv.be

