

Après la canicule portugaise et la victoire de l'écurie Pescarolo Sport au classement général, le paddock devrait retrouver un climat plus tempéré, mais rien n'est moins sûr avec le Nürburgring où la température peut baisser ou au contraire augmenter brutalement et où le brouillard peut apparaître et disparaître tout aussi soudainement.

Perché sur la montagne, le château médiéval de Nürburg surplombe le circuit historique et le circuit moderne du Nürburgring. Avec 4,556 km, la longueur et la vitesse de pointe du circuit moderne se situent dans la moyenne, mais il ne peut être confondu avec la légendaire Nordschleife (boucle nord) et ses 172 virages. Avec des virages majoritairement lents, la piste est relativement étroite, mais comporte tout de même quelques courbes rapides, comme l'explique Marc Lieb, pilote usine Porsche.



Un tour du Nürburgring avec Marc Lieb – Team Ferlbermayr-Proton

« Le circuit du Nürburgring réservé aux Grands Prix est un circuit moderne avec un mélange de virages lents et moyennement rapides.

Au bout de la ligne de départ et d'arrivée, tu entres dans la « Mercedes Arena » dès le premier virage. C'est une épingle à droite très serrée en première qui peut être critique lors du départ. Les voitures passent de la vitesse maximale à 55km/h. Ensuite, tu retrouves deux virages à gauche qui sont aussi assez lents, en seconde, et sont immédiatement suivis par un virage à droite à 90 degrés qui marque la sortie de la « Mercedes Arena ». L'arène comporte quelques pièges et s'avère très technique. Ce n'est pas la partie du circuit que j'apprécie le plus.

Après une accélération à fond de cinquième, tu rétrogrades en quatrième pour négocier une large courbe. Il faut éviter d'attaquer trop fort dans le virage pour conserver une bonne trajectoire en vue du virage à droite serré, la « Ford Kurve », que tu prends en seconde. A la sortie, tu accélères en descente vers la « Dunlop Kehre ». Tu peux retarder le freinage au maximum pour passer cette épingle à droite. J'aime beaucoup ce passage car il est un peu relevé et reste assez rapide pour une épingle qui se prend en seconde.

A partir de maintenant, tu es sur le chemin du retour et tu remontes la pente vers le « Esse Michael-Schumacher ». C'est la partie du circuit que je préfère. En GT2, tu la négocies quasiment à fond, en quatrième, et c'est la courbe la plus rapide du circuit. Tu peux passer à l'intérieur du vibreur pour sortir sur la trajectoire idéale vers le virage suivant à gauche et à angle droit. La courbe se prend à une vitesse moyenne, en troisième, dont la zone de freinage est très bosselée. Puis arrive la « Warsteiner-Kurve », un virage identique au précédent, qui est l'un des points cruciaux de cette piste et qui t'amène sur la ligne droite de retour. Le large virage rapide « Hatzenbach » fait une légère ondulation, mais tu peux rester pied au plancher. Après cette ondulation, tu atteins la vitesse maximale en cas de vent favorable, sinon tu l'atteins au bout de la ligne droite des stands.

Nous utilisons fort heureusement la version rapide de la chicane « NGK » au bout de la ligne droite car elle est beaucoup plus rapide que la chicane dédiée à la Formule 1. Mais malheureusement, après la chicane, nous ne prenons pas à gauche vers la célèbre Nordschleife... A la place, nous donnons quelques coups de freins pour l'ultime virage, vital pour la ligne droite des stands, c'est pourquoi nous utilisons la totalité du vibreur en sortie de courbe. »

Un plateau toujours aussi relevé

L'équipe Aston Martin Racing déboule plus forte que jamais avec pas moins de trois voitures sur la liste des engagés. Les Britanniques tenteront de priver l'écurie Pescarolo Sport et son unique prototype de points précieux pour prendre la tête du classement LMP1 des Le Mans Series.

Dans le même temps, Quifel-ASM Team devra se battre vaillamment pour défendre sa première place en LMP2, conquise grâce à sa victoire à domicile. Racing Box et Speedy Racing Team Sebah, ses principaux rivaux pour le titre, ne sont pas loin et restent en embuscade.

A cause de la malchance en Algarve - un accident lors du premier tour a privé l'écurie d'un bon résultat – le Team Felbermayr-Proton et Porsche ont perdu la tête du classement de la très relevée catégorie GT2, dorénavant dominée par JMW Motorsport et sa Ferrari, mais aussi par Rob Bell, le champion en titre.

Les courses support en grande forme

Une fois encore, les concurrents des courses de support feront de leur mieux pour ravir les spectateurs. Les traditionnelles courses de Classic Endurance Racing, de Radical European Masters et de Formula Le Mans partageront le temps de piste avec des compétiteurs de championnats nationaux tels l'ATS Formel-3 Cup, l'ADAC GT Masters et l'ADAC Formel Masters.

Pour suivre la course

Le départ des ADAC 1000 Km du Nürburgring sera donné le dimanche 23 août à 12h30.

Rendez-vous sur www.lemans-series.com pour les résultats en direct

