

Bentley

on the
rocks

Oulu, vous connaissez ? Nous non plus, jusqu'au début de l'année. Car c'est là que nous sommes partis retrouver une vieille connaissance, un régional de l'étape quelques fois champion du monde des rallyes. Juha Kankkunen avait décidé de mettre à mal un record de vitesse sur glace en Bentley Continental GT...

Par Yves Bey-Rozet
Photos Greg

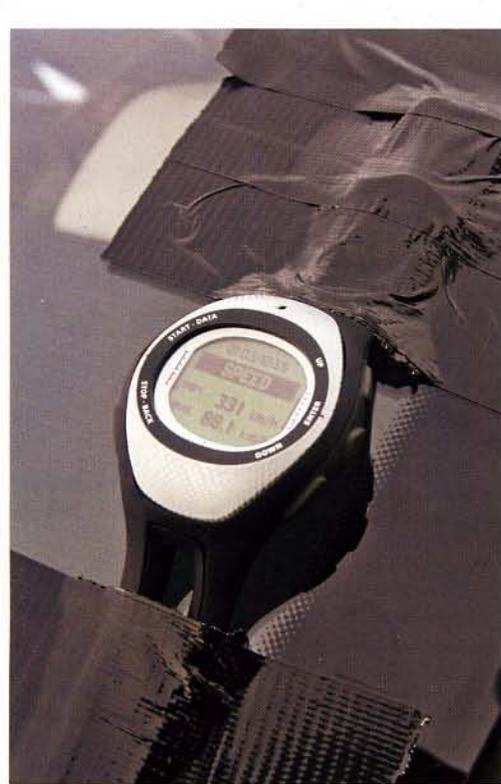




■ Le record visé s'adresse à une voiture de série, chaussée de pneumatiques de série. En l'occurrence, des Hakkapeliitta de S.U.V. ; compte tenu du poids de la Bentley, cela ne choquera personne. Malgré le redoux, la température reste largement inférieure à 0 °C et le moteur ne chauffe pas. Cela permet de masquer la calandre, pour grappiller des points de Cx.



UNE MER GELÉE, 12 KM DE PISTE DÉGAGÉE,
MAIS SUR SEULEMENT 20 M DE LARGE.
À 330 KM/H, C'EST CHAUD !



■ Détendu, le retraité Juha Kankkunen retrouve une combinaison de course, pour passer du coupé Continental GT de ville, à celui de record. Sous son casque, il va rapidement se concentrer sur son objectif : piquer un sprint à 331 km/h. Sur glace !



L'aventure se déroule à 60 km au nord d'Oulu, la Silicon Valley finlandaise, dans le golfe de Botnie, au fin fond de la Baltique. En cas de freinage manqué, c'est un coup à se retrouver en Suède. Mais ils ne sont pas que fous ces Finlandais, leur piste s'étend sur 12 km de long et sur 20 m de large – mieux vaut ne pas confondre. La mer gelée a juste reçu un coup de lame de chasse-neige pour casser les vaguelettes. Mais pas davantage, pour conserver le maximum de grip. Douze kilomètres disponibles, cela en fait cinq pour se lancer, un pour mesurer la vitesse, avec les cellules installées par les commissaires de la Fédération finlandaise du sport automobile. Il en reste donc encore six pour tenter de s'arrêter... Nous attendant à trouver un parachute installé à l'arrière de la Bentley, nous en sommes pour nos frais : « Une fois passé devant les cellules, je stoppe en 600 m ; le fait de lâcher l'accélérateur freine déjà bien », annonce le grand KK.

Il s'agit d'une aventure privée, organisée par son ami Kari Mäkelä. Qui avait prévu une solution de secours sur un lac. Des fois que la mer soit démontée ? Aujourd'hui, et ça tombe bien, elle est à peu près plate. Car elle continue de vivre sous sa chape de glace, qui atteint près d'un mètre d'épaisseur. Heureusement qu'il y a du stock, car c'est le redoux en ce 1^{er} mars, où il ne fait que -10 °C. En fait le problème n'est pas là, car, comme le dit le pilote local, concerné au premier chef au moment de se lancer à 300 km/h au volant d'un bobsleigh de deux tonnes et demie : « A -20 °C, c'est idéal, il n'y a pas de vent. Car, s'il est de travers, il apporte une pellicule de neige sur la piste et on a du mal à rester en ligne. S'il souffle dans le dos, l'arrière pompe. Et de face, l'auto patine et tend à se mettre en travers... » Engageant, non ? D'autant qu'il y a justement un peu de vent, chaud. On a beau se dire que le grand Juha n'est pas tombé du dernier flocon, avec, entre autres, vingt-trois victoires en championnat du monde des rallyes et quatre titres... Mais cela se passait plutôt en dessous de 200 km/h – et la plupart du temps, en travers. Le soleil est relativement haut, mais embrumé. Avec cette luminosité, la piste se confond avec le ciel. Avec la faible adhérence, les yeux sont, semble-t-il, moins importants que le capteur installé au fond du baquet du pilote... Le record visé doit être réalisé sur de la glace, à bord d'une voiture homologuée sur route et chaussée de pneus de série. Calandre masquée, phares scotchés de noir, la *black lady* n'est éclairée que par ses roues flasquées d'aluminium. Avec une petite lame horizontale de 4 cm à la base du bouclier et un recalibrage de l'ESP (c'est mieux s'il ne freine pas une roue à 300 km/h), pour seules et uniques préparations. Le moteur, 558 ch de série, profite d'un coup de pouce avec la basse température. L'air étant plus dense, il en rentre davantage dans les cylindres ; soit le contraire de ce qui se passe en altitude. Un second coup de pouce est apporté par l'essence boum-boum autorisée dans ce genre de tentative. C'est du SP 102 et, pendant que le staff Bentley fait le plein, Juha va un peu plus loin pour fumer son traditionnel petit cigare. Pourquoi la Bentley Continental GT ? « Parce qu'elle a quatre roues motrices, une suspension pneumatique et un double turbo. » C'est bien la moindre des choses, »



■ La piste est rectiligne, mais pas rigoureusement plane. Sur la glace vive, les 558 ch veulent faire patiner les roues. Tandis que le moindre souffle de vent augmente la difficulté. Moralité : même bien au-dessus de 300 km/h, Juha Kankkunen doit jouer du volant !

car la tenante du record en possédait quatre. Qui soufflaient aussi dans douze cylindres, pas en W comme ceux de la Bentley, mais rangés normalement, en V. De qui s'agit-il ? Bravo ! De la Bugatti EB 110. Pilotée en l'occurrence par Gildo Pastor, ici même il y a exactement douze ans, en mars 1995. A l'époque, le record était détenu depuis 1988, par notre Jean-Pierre Malcher. Au volant d'une R21 Turbo Quadra optimisée par Renault Sport, il avait réalisé 250,610 km/h en pneus cloutés et 246,926 km/h... sans clous ! Un beau record, que le pilote monégasque, « monté » en Michelin juste lamellisés, et « alourdi » pour augmenter l'adhérence, avait pulvérisé avec 296,34 km/h !

Les records de vitesse obéissent à des procédures bien précises. Ainsi, le challenger a droit à six tentatives. La vitesse est relevée sur un kilomètre, dans les deux sens. L'aller-retour doit être effectué dans l'heure et c'est la moyenne qui est retenue. Pour en revenir aux pneus, du cru, il s'agit de Nokian Hakkapeliitta 5 de S.U.V., normal vu leur taille, lamellisés et cloutés comme pour le conducteur moyen local. Ils ne comportent pas plus de 130 pointes, alors qu'il y aurait de la place pour bien davantage. Car des 275/40 R 20, possèdent une bande de roulement de 275 mm de large, ou presque, et surtout une chape de 2,20 m de long. A 330 km/h, cela représente près de 100 m/s.

Moralité : chaque pauvre clou frappe le sol quarante fois par seconde !

L'habitacle aussi est préparé, avec un robuste arceau-cage installé au contact du cuir. La classe ! Malgré l'enjeu, filer à plus de 300 km/h sur de la glace vive, rien que ça, l'ambiance est détendue. Curieusement, elle l'est davantage chez les acteurs que chez les visiteurs qui n'envient pas plus que cela la place de Juha Kankkunen. Sauf un, peut être, l'ami Jean-Philippe Dayraut, grand glisseur devant l'Eternel, dans le cadre du Trophée Andros, et qui semble vraiment avoir fait le déplacement avec une idée précise derrière la tête... Ce qui n'émeut en rien le jovial cuistot, coiffé d'un bonnet pas possible





LE SOLEIL EST
EMBRUMÉ. AVEC
CETTE LUMINOSITÉ,
LA MER DE GLACE
SE CONFOND AVEC
LE CIEL. REMARQUE,
À 330 KM/H, IL Y A
LONGTEMPS QU'UN
AVION AURAIT
DÉCOLLÉ.



■ Devant une bande d'amis finlandais et de journalistes européens, qui se tiennent à une distance respectueuse de la piste glacée, Juha Kankkunen file à 330 km/h. Et ajoute une ligne à son immense palmarès : après quatre titres de champion du monde des rallyes et une victoire au Paris-Dakar, il devient recordman de vitesse sur glace.

et très affairé à réchauffer tout son petit monde, à coups de soupe de boulettes de renne et de café – la vodka, ce sera ce soir, après le record. Après des allers-retours pour balayer la piste, Juha Kankkunen effectue quelques tentatives. Lorsqu'il offrira des tours de manège aux admirateurs que nous sommes, à seulement 250 km/h, nous comprendrons que ça ne fait pas semblant de glisser ! Et puis on entend bien le bruit de la mer, lorsqu'elle défile sous les roues. Parce que, pour conserver un maximum d'adhérence la glace n'a pas été lissée et se hérissé donc de mini-vagues. Depuis l'extérieur, on entend partir un V12 assourdi par ses deux turbos, mais on entend revenir un avion de chasse en rase-mottes. Car, même plutôt fluide pour son statut, l'imposant coupé Bentley pousse beaucoup d'air à cette vitesse. Et c'est cette résistance qui compromet l'adhérence des roues motrices. D'où l'intérêt d'en avoir quatre. Dans le même temps, la résistance au roulement diminue. C'est ce qui permet, avec le gain de puissance du moteur, d'aller un peu plus vite sur glace que sur asphalté (aux plus givrés, fondus de ce genre d'exploit, nous ne saurions trop conseiller de regarder les vidéos disponibles sur le site de Mäkelä Auto Tuning, ou des pneus Nokian ; ne perdez pas votre temps sur celui de Bentley, pas plus concerné que ça). Si le coupé Continental GT est donné pour 318 km/h, il atteint devant nous un 329 km/h. Hélas, au retour, l'écran n'affiche « que » 304. Avec les virgules, j'additionne et je divise par deux, cela fait une tentative à 317 km/h. Ce qui prouve bien que, même faible, le vent a son importance. Et ce qui déçoit presque l'assistance, un temps remplie d'espoir par la pointe à 331 km/h relevée par GPS. Belle consolation, le *Livre Guinness des records* retiendra la vitesse dûment homologuée la semaine précédente, le mercredi 21 février exactement, alors que le thermomètre indiquait - 30 °C : 321,65 km/h ! L'immense Juha Kankkunen peut ajouter une ligne à son immense palmarès : champion du monde des rallyes en 1986 (Peugeot 205 T16), 1987 (Lancia Delta), 1991 (Lancia Delta à nouveau) et 1993 (Toyota Celica), qui comporte aussi un Paris-Dakar en 1988 avec Peugeot. Allez, ça s'arrose ! Merci, sans glace ! ■

