

GP Moto DE TURQUIE

Istanbul Delight

vendredi 28 avril 2006

www.moto-net.com - Paris le 27/4/2006

La troisième épreuve du championnat MotoGP va se dérouler ce week-end, sur le circuit particulièrement complet d'Istanbul Park. Le Doctor est de retour mais Capirossi est en tête, Hayden et Pedrosa collectionnent les podiums... Ca promet !

C'est sur le tracé technique et complet de l'Istanbul Park que vont se retrouver les pilotes du Continental Circus. Disputée au mois d'octobre, l'épreuve turque de 2005 avait laissé une bonne impression à l'ensemble du paddock, malgré une température légèrement fraîche.

Il faut dire que pour leur nouveau circuit, les Turcs s'étaient assuré les services d'un architecte très en vogue : Hermann Tilke. Également à l'origine des pistes de Sepang, Shanghai et Bahrain, l'allemand a croqué en Turquie l'un des tracés de Formule 1 les mieux adaptés aux MotoGP.

« Il s'agit d'un authentique circuit de pilotage où les pilotes semblent prendre beaucoup de plaisir » reconnaît Nicolas Goubert, responsable de la compétition moto chez Michelin. « Un bon pilote peut y faire la différence et c'est ce que nous apprécions. Nous pensons en effet que le MotoGP est avant tout un sport pour les pilotes, à la différence de la Formule 1 où la stratégie des écuries ainsi que d'autres facteurs semblent avoir plus d'importance ».

Hermann Tilke a su limiter les passages lents qui ne conviennent pas aux pilotes moto et s'est adroitement inspiré de trois enchaînements légendaires. Ainsi les deux premiers virages sont une copie exacte des Esses de Senna de Sao Paulo, tandis que le virage n°9 ressemble beaucoup à la Spoon Curve du superbe - et dangereux, n'oublions jamais Kato - circuit de Suzuka (lire Moto-Net du 19 septembre 2003).

Mais la véritable pièce de résistance est le virage n°11, qui s'inspire de la courbe Eau Rouge du circuit Spa... Un coude qui part sur la droite et se négocie entre 250 et 270 km/h (selon les pilotes...) en cinquième !

Enfin, dernière particularité de cette piste, à cheval entre l'Europe et l'Asie : les pilotes y évoluent dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, comme au Sachsenring, à Laguna Seca, à Phillip Island et à Cheste. De ce fait, les gommes travaillent davantage sur le flanc gauche, d'autant que « le triple gauche des virages 7 et 8 s'avère plus critique car les pilotes restent sur l'angle très longtemps, avec pour effet d'augmenter de façon conséquente la température des pneus », note Nicolas Goubert.