

UTOPIQUE, LE SPORT AUTO ABORDABLE ?

Mi-octobre, le nom de Mettet a de nouveau retenti à l'échelle internationale, grâce au 'Kick-off' du TCR Benelux organisé par Kronos Events sur le Circuit Jules Tacheny. Marcello Lotti a en effet saisi l'occasion pour donner une conférence de presse internationale concernant le TCR et Opel y a vu une belle opportunité de présenter en première mondiale sa nouvelle Astra TCR. Dommage que la météo ait été typiquement belge, combinant des températures proches de zéro à la grisaille et la pluie.

Lorsque Marcello Lotti a commencé à dévoiler ce projet de TCR, Marc Van Dalen et Kronos Events ont directement embrayé, y voyant une opportunité exceptionnelle de relancer une compétition en circuit abordable. Depuis, ils ne cessent d'insister sur cet avantage de coûts réduits que devrait présenter cette nouvelle formule pour voitures de Tourisme. Mais alors que vient d'avoir lieu la présentation des TCR Benelux Series, les estimations budgétaires s'avèrent déjà très contradictoires. Il y a un an, on promettait un coût de 70.000 € par voiture pour la saison. Aujourd'hui, Kronos Events avance l'avis de Dimitri Van Beneden, de DVB Racing, qui estime pouvoir faire rouler une TCR pour 60.000 €... par pilote. Mais d'un autre côté, un team bien établi, possédant ses lettres de noblesse, affirme qu'il ne peut pas proposer une saison complète pour moins de 200.000 € par voiture. La marge est énorme, vous en conviendrez.

L'explication se trouve en partie dans l'objectif que chacun poursuit et dans le contexte de chaque participation. Quelle que soit la discipline et le niveau de compétition, un engagement "officiel" pour le compte d'un constructeur, d'un importateur, d'un sponsor de premier plan ou d'une fédération (rappelons que le RACB organise un Volant TCR dont les deux lauréats disputeront les TCR Benelux Series sur une Seat Leon) coûte toujours plus cher qu'un programme privé car, dans le premier cas, le préparateur ne peut pas se permettre le risque que la voiture soit retardée ou doive abandonner "à cause d'une pièce à 1 euro". Dans ce contexte, il faut donc réviser la voiture complètement avant chaque course et procéder à des remplacements préventifs pour éviter toute mauvaise surprise. Une structure bien établie, employant un gros personnel à temps plein, doit aussi supporter d'autres frais de fonctionnement qu'un team n'utilisant certains collaborateurs 'freelance' que quand le besoin se présente ou se contentant même de l'aide de bénévoles.

Quand on voit le niveau de coûts atteint aujourd'hui par les formules dites de promotion en rallye, lesquelles brilleront d'ailleurs probablement par leur absence l'an prochain en Belgique, faut-il déplorer que le sport automobile à prix abordable devient définitivement utopique? On peut le craindre. Certes, d'aucuns rétorqueront que le BGDC reste une formule très abordable pour les amateurs. Permettez-nous d'en douter pour ce qui est des voitures qui jouent la victoire. Et qu'en sera-t-il en 2016 quand la compétition affichera le label FIA? Quoi qu'il en soit, au même titre que la M-Cup ou la Pinto Cup en rallye, les compétitions qui restent moins coûteuses sont réservées à des anciennes voitures. Et on ne parle pas de véritables ancêtres, qui eux aussi deviennent seulement accessibles à une petite catégorie de privilégiés. Dans ce contexte, il ne faut pas s'étonner d'assister au succès grandissant d'autres formes de "compétition" comme les rallyes de régularité ou les balades d'orientation. Avant d'y avoir goûté, nous avons aussi tendance à snober ces types de divertissement. Mais quand il y a "compétition", il y a toujours source de plaisir et de satisfaction. Jusqu'au jour où certains se donnent les moyens d'être nettement plus performants que la majorité, comme avec le Blunik en régularité. En fait, le problème de fond est la disparition du sport pour le sport.

Bernard Verstraete, Directeur de Rédaction