

Romain Dumas

“PLUS BEAU QU’EN 2007”

*De nouveau champion ALMS sur le spyder RS,
victorieux aux 24 Heures du Nürburgring
sur une 911, le Français de chez Porsche
a encore connu une saison pleine.*



Qu'est-ce qui différencie tes titres 2007 et 2008 ?

Mes adversaires et la difficulté : l'an dernier, mes équipiers étaient les champions en titre et ils se battaient pour le conserver. Acura nous a surpris en remportant Sebring mais Porsche a tout de suite réagi et, après, tout s'est joué entre nous. En fait, en 2007, notre premier adversaire était Audi et nous visions un maximum de victoires absolues. Cette année a été beaucoup plus difficile. Le règlement a été remanié, si bien que les Audi sont devenues inaccessibles sur des épreuves courtes. En revanche, on a gagné au général la course la plus importante, Sebring. Il y avait Audi, Acura mais aussi Peugeot et tout le monde s'était préparé le mieux possible. Ce résultat nous a aidé à travailler ensuite dans la sérénité. Acura nous a mis une pression maximum à chaque course, ce qui s'est traduit par une période un peu floue à la mi-saison avec, par exemple, une panne sèche à Mosport parce que, pour la première fois depuis trois ans, chez Penske, il y a eu une erreur dans le calibrage informatique. C'est dire si nous étions sous pression et, heureusement, nous avons réagi à temps. En fait, on a trop bien commencé 2008 avec deux victoires consécutives à Sebring puis à Saint Petersburg et l'équipe a peut-être cru que c'était acquis. Après Salt Lake City, où nous gagnons à nouveau, notre avance était supérieure à celle de 2007. Alors, nous nous sommes un peu relâchés.

De quelle façon Porsche a réagi ?

En sortant un système d'injection directe, même si sa mise au point nous a coûté deux ou trois courses car il a fallu affiner la consommation. Mais à Petit Le Mans, Penske a réussi la course parfaite. C'est Acura qui s'est retrouvé sous pression et toutes leurs voitures ont connu un problème ou un autre. Ensuite, aller chercher le titre Constructeurs à Laguna Seca a été assez simple. Il suffisait de rester sur la route.

C'est une saison parfaite ?

Je ne vais pas me plaindre. Un titre est d'autant plus beau qu'il est difficile à conquérir et que l'adversaire est valeureux. Il faut savoir que toute l'année, Acura a fait évoluer ses voitures. Une fois c'était l'aérodynamique, puis le moteur, puis le châssis : jamais ils ne sont restés à ne rien faire. Cela a donné des courses fantastiques et d'un week-end à l'autre, nous avions hâte de nous retrouver car, vainqueurs ou battus, on voulait s'expliquer de nouveau. C'est tout de même mieux que de se voir sacrer champion sans adversaire. En

plus, cette saison ne se résume pas qu'à l'ALMS.

D'autres satisfactions ?

Comme en 2007, j'ai remporté les 24 Heures du Nürburgring à la nuance près que, d'entrée, nous avons connu un souci qui nous a placé à la 240^e place (!) avec deux tours de retard, deux tours du circuit de 26 km. Donc il a fallu cravacher ferme car nous n'étions pas les seuls à disposer d'une voiture capable de l'emporter. Sinon, Porsche m'a demandé de participer à deux manches de la série VLN, peu connue mais très intéressante, qui se dispute uniquement sur le "Nürburg" et je les ai gagnées. Enfin, j'ai retrouvé l'équipe Pescarolo au Mans et à Silverstone où nous sommes montés sur le podium. Correct, non ?

Globalement, qu'est-ce qui a changé d'une saison à l'autre ?

Le niveau général de l'endurance. En 2007, avec une 911, Freisinger, un bon gentlemen-driver associé à un pilote professionnel, pouvait remporter des courses. Aujourd'hui, ce n'est plus le cas. Les voitures ont progressé, le niveau de pilotage aussi. À Mosport, si je suis tombé

en panne d'essence - et je ne suis pas le seul - c'est parce que nous étions à 110 % dans les dépassements ou les arrêts au stand. On le voit bien avec l'arrivée de pilotes de monoplace. L'autre changement profond est une plus grande hiérarchisation des catégories sans que l'on comprenne bien pourquoi. Cette année, c'était "vilain" qu'une LM P2 gagne au général. Le règlement, ce n'est ni Porsche ni Acura qui l'a fait. Mais il fallait protéger Audi et Peugeot. Résultat, à Petit Le Mans l'an dernier, nous sommes restés dans la course jusqu'au dernier virage. Cette année, même si nous sommes dans le tour des vainqueurs, c'est sans jamais peser sur la course mais du fait d'une stratégie chanceuse. On a vu au Mans que, pour une Porsche LM P2, c'est totalement inintéressant.

Qu'est-ce qui différencie Le Mans Series et American Le Mans Series ?

L'une est le négatif de l'autre. En Amérique du Nord, il y a moins de voitures au départ, mais elles peuvent toutes gagner et sont conduites par un panel de pilotes qui ont remporté les plus belles courses au monde. Castroneves, McNish, Beretta, de Ferran, Brabham, Briscoe... et je ne

parle pas des pilotes Porsche, cela fait des victoires à Indianapolis, au Mans ou à Daytona ! Il y a un grand respect entre nous. En Europe, il y a les équipes Peugeot et Audi puis plus rien. Je l'ai bien vu avec Pescarolo : malgré leurs efforts, ils sont là pour une médaille en chocolat si l'une des quatre LM P1 diesel a des ennuis.

Quel est ton programme pour 2009 ?

Ce que Porsche me demandera de faire ! Je viens de résigner une contrat "longue durée" car ce sont des gens extras. Avec Roger Penske, on va disputer la série Grand-Am avec des Riley-Porsche, en espérant que les organisateurs ne vont pas trop pénaliser le moteur. Si je gagne les 24 Heures de Daytona, il ne me restera plus qu'à faire de même au Mans pour avoir la totale (Romain a remporté les 24 Heures de Spa en 2003. Ndlr). Après, c'est une question de calendrier. S'il n'y a pas de clash avec l'Europe, pourquoi pas les Le Mans Series si on a besoin de moi sur une RS spyder, et les 24 Heures du Nürburgring. Tout dépend de Porsche. Ce qui est sûr, c'est que je veux gagner des courses. ■

“En Amérique du Nord, il y a moins de voitures au départ mais elles peuvent toutes gagner”

