



Un jour c'était la nuit

LIGNE DROITE DES HUNAUDIÈRES



Au sortir des flancs arrondis du virage du Tertre-Rouge, au niveau de l'auberge du même nom – qui accueillit un jour un concurrent assoiffé en pleine course – la pancarte « 2 km » claque comme le point zéro d'une plongée en apnée. Le départ d'une expérience ultime, d'une vibration primale.

Au menu de cette traversée initiatique? La mécanique en surchauffe pendant 5,7 kilomètres. Les moteurs poussés à leur paroxysme pendant une bonne minute. Les cockpits qui vibrent. Les odeurs d'huile et de brûlé. Le regard inquiet sur tous les voyants lumineux. Les phares qui essaient de trouer l'obscurité, de projeter le

regard du pilote un peu plus loin. Lorsqu'on parcourt une centaine de mètres en une fraction de seconde, le futur immédiat ne peut tolérer l'imparfait...

Ligne droite des Hunaudières, que les Anglo-Saxons appellent eux « Mulsanne Straight ». Bienvenue en enfer, bitumé de bonnes intentions...

Sentez vos viscères vous remonter dans les poumons, le sang venir vous battre les tempes. Jouissez de la plus longue accélération au monde – même si on en a brisé la pureté originelle en 1990.

Pendant six grosses décennies, la ligne droite la plus célèbre du monde honorait ce que les créateurs de l'épreuve avaient voulu exacerber : la fiabilité d'un

moteur dont on lâchait totalement les rênes à chaque tour, et qui s'enivrait crinière au vent. Un champ d'essai, de démesure où furent expérimentées la plupart des innovations structurelles et technologiques qui ont changé le quotidien des automobilistes : les bolides étant lancés comme des boules de flipper sur un ruban étroit, sans trop de visibilité ni de repères, on imagina la première ligne axiale jaune, dès 1933. Une fois atteinte la limite de puissance autorisée par la cylindrée, on y expérimenta tous les profils d'aérodynamisme : la WM-Peugeot de Roger Dorchy y franchit ainsi la barre légendaire des 400 km/h en course (405, record absolu), grâce aux effets conjugués de son turbo surpuissant,

de son aérodynamisme profilé et des grâces d'un revêtement rendu lisse comme la peau d'une vieille actrice liftée par les Ponts et Chaussées... Les créateurs de l'épreuve avaient voulu la nuit pour tester les premiers équipements électriques de 1923? On inventa pour toutes ces belles de nuit des phares à iode qui doubleraient la portée de visibilité... Le sprint total, absolu, durerait une longue minute sans freinage, avant de se terminer par un virage à angle droit qui obligerait les voitures à descendre de 350 km/h à 80 en à peine deux cents mètres? On mit au point, puis consacra la suprématie des freins à disques, grâce auxquels les Jaguar s'assurèrent un triomphe absolu, en 1953... Autant de



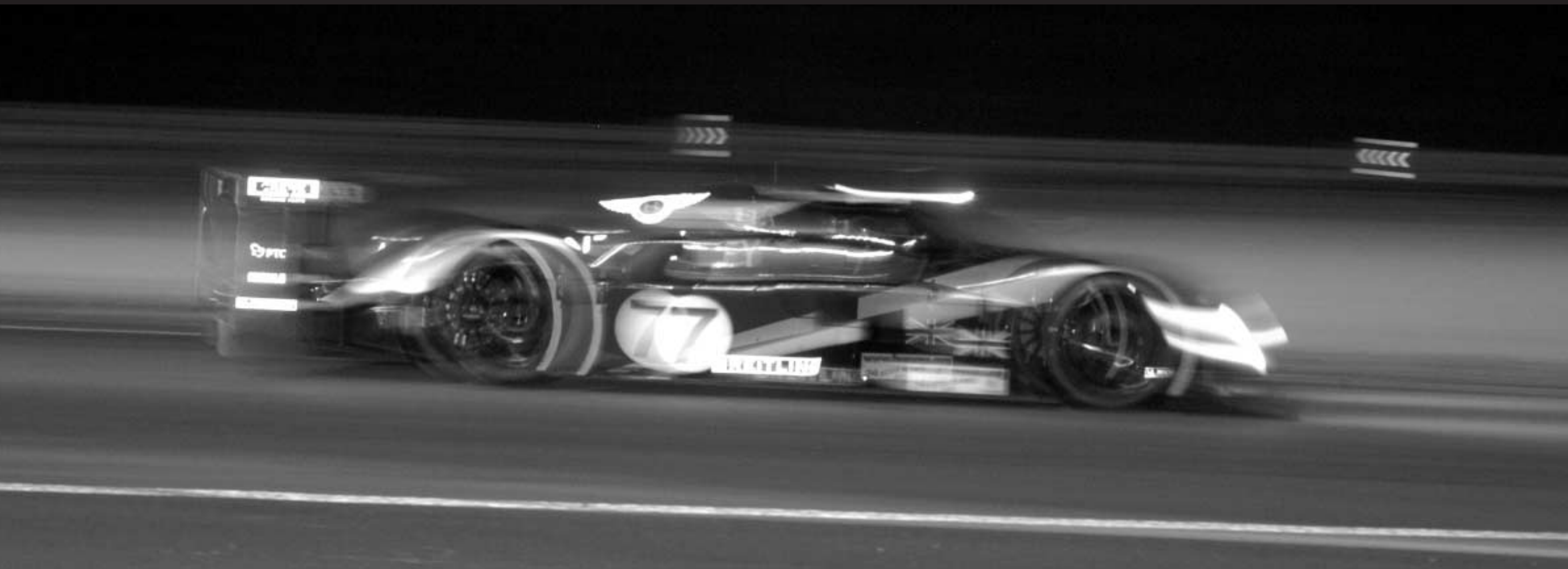
ONE DAY, AT NIGHT... - The Mulsanne Straight

After rounding Tertre Rouge, past the tavern of the same name – which one day served a thirsty competitor in mid-race – the “ 2 km ” sign resounds like the zero mark on a free-dive. The start of an ultimate experience, a primal vibration. On the menu of this initiatory voyage? Metal overheating for 5.7 kilometres. Engines pushed to their paroxysm for a good minute. Cockpits vibrating. Smells of oil and burning. Worried eyes checking lights on the dashboard. Headlights trying to

pierce the darkness, to project the driver's gaze just a little further ahead. When a hundred metres are covered in a fraction of a second, the immediate future will not suffer the imperfect... The Mulsanne straight, locally called “ the Hunaudières ”. Welcome to hell, tarred with good intentions. Feel your vital organs thrust up into your lungs, the blood throbbing at your temples. Enjoy the longest acceleration in the world, even if its original purity was broken up in 1990. For six great decades, the most famous straight line in the world honoured that which the creators of the event had wanted to exacerbate : the reliability of an engine given a free head on

each lap, and which galloped away, mane flying in the wind. An unrestricted testing ground, where most of the structural and technological innovations that have improved the lot of everyday drivers everywhere were first tried. These racers were thrown like cheeses along a skittle alley, with little visibility and few landmarks, and so the first yellow line was imagined to go along the crown of the road as early as 1933. Once the maximum power allowed by the engine capacity had been reached, more aerodynamic profiles were experimented : thus Roger Dorchy's WM Peugeot broke the legendary 400 kph barrier during the race (405, an absolute record), thanks to the combined

effects of his super-powered turbo, his streamlined aerodynamics and the good graces of a road resurfaced to be as smooth as an ageing actress's skin after a facelift... The creators of the event had wanted the night to test the first electrical systems in 1923? So tungsten headlamps were invented, improving visibility twofold... The sprint to end all sprints, unbroken, lasted for a long minute without braking, before ending in a right-hand corner that made the cars slow from 350 to 80 kph over just 200 metres? Disk brakes were created, then asserted their sovereignty, thus enabling Jaguar to claim total victory in 1953... So many technological breakthroughs tried and tested on these grains of bitumen,



« La portion que je préfère, c'est au niveau des virages Porsche, parce que c'est très rapide et que les angles d'attaque ne sont pas évidents. La vitesse est très haute, aux alentours de 280 km/h, et comme c'est un peu cahoteux, c'est assez dur de rester en ligne. Mais quand tu réussis parfaitement ces "S"-là, tu réalises souvent un très bon tour. »

Johnny Herbert,
vainqueur en 1991.

« The section I like best is the Porsche curves, because it's very fast, and it's hard to get the right line through. The speed is very high, up to about 280 kph, and as it's a bit bumpy it's quite difficult to keep the flow. But when you get those curves just right, you often do a really good lap time. »

Johnny Herbert,
winner in 1991.