

MARC LEON

'08

SUPERKART & KF2

www.marc-leon.com



Communiqué du 23 avril 2008

1^{ère} manche du cht d'Europe de Superkart 250 à Nogaro, 5 & 6 avril 2008

2^{ème} manche du championnat de France KF2 à Salbris, 12 & 13 avril 2008

Objectif Superkart

Après une superbe performance à Nogaro lors de l'épreuve d'ouverture du championnat d'Europe de Superkart 250 et une moins fameuse à Salbris en championnat de France KF2, le Bisontin Marc Léon a pris une sage décision : se concentrer sur le Superkart et écourter sa saison en KF2.

Depuis la mi-mars, Marc enchaîne compétition sur compétition. Lors de la deuxième manche du championnat de France KF2 à Salbris, une semaine après Nogaro, le pilote Kart Runner commence à ressentir que trop, c'est trop. « Après deux week-ends en Superkart, j'ai eu du mal à me remettre dans le bain du kart, alors qu'avec un tel niveau, il faut constamment être à 100%. Evidemment, cela s'est reflété dans mes résultats à Salbris. C'est pourquoi après en avoir discuté avec mon team-manager Olivier Bruneau, j'ai décidé d'arrêter le championnat de France KF2 pour me consacrer uniquement au Superkart. » Il est vrai que Marc occupe des positions plus qu'encourageantes aux classements provisoires pour un pilote qui entame tout juste sa deuxième saison complète dans cette discipline d'exception : il est actuellement 6^{ème} au championnat de France et 9^{ème} au championnat d'Europe.

Revenons donc début avril à Nogaro. Marc y retrouve avec plaisir le circuit de ses débuts en Superkart et l'ambiance chaleureuse du paddock, investi par 60 concurrents prêts à en découdre pour la première épreuve européenne de la saison. Le doute continue à planer sur la fiabilité des nouvelles gommages Bridgestone. Pour avoir déjà disputé deux épreuves à Albi puis à Dijon, les Français disposent d'un petit avantage sur leurs adversaires étrangers dont les championnats nationaux n'ont pas encore commencé et qui n'ont pas eu l'occasion de tester en course les pneumatiques 2008. Marc a donc profité de la journée consacrée aux essais libres pour faire son choix parmi les différents manufacturiers admis en championnat d'Europe.



ksp.fr

Vendredi matin, un épais brouillard recouvre le circuit quand Marc prend la piste avec un train de Bridgestone version 2007. « On ne voyait presque rien, c'était impressionnant. Il fallait être un peu fondu pour rouler dans ces conditions. D'ailleurs tous les pilotes ne se sont pas lancés. J'ai obtenu le meilleur temps de la séance, et même si ça ne voulait pas dire grand-chose vues les conditions, j'étais content. » En deuxième séance, Antoine Lacoste lui prête un train de Dunlop 2007. « J'étais sceptique car ça changeait considérablement le comportement du châssis à l'avant. J'ai donc acheté un train de Maxxis pour les tester pendant la dernière séance d'essais avant de prendre ma décision pour la course. Ces pneus sont réputés pour être très tendres et mon équipe pensait qu'ils ne tiendraient pas toute la course. J'étais le seul Français à tenter ce pari. Mes premières sensations ont été plutôt positives. Nous avons travaillé sur les pressions tout au long de la séance et nous avons fini par trouver le bon compromis. »

Le lendemain, Marc conserve les mêmes pneus pour les essais chronométrés. « Si les gommages tenaient le temps d'une séance libre plus les chronos, c'est qu'elles pouvaient tenir toute une course. Aux qualifs, j'étais performant d'entrée et j'ai explosé mon chrono de 2 secondes. Je me suis arrêté plusieurs fois pendant la séance pour parfaire les réglages et j'ai obtenu le 12^{ème} temps général. Dans la deuxième séance, il faisait plus chaud, le moteur respirait moins bien et je n'ai pas fait mieux avant de casser la chaîne. » Marc se retrouve 14^{ème} au cumul des deux séances. Il occupera donc cette place sur la grille de départ des deux courses du week-end.

Dimanche, le pilote FPE pointe déjà 6^{ème} au deuxième tour. Devant lui évoluent des pilotes d'expérience. Il s'accroche à ce peloton pendant une bonne partie de la course avant de se laisser un peu distancer sans pour autant perdre sa position flatteuse.

« J'étais très heureux de ce résultat et fier de mon choix car les Maxxis sont performants tout de suite tandis qu'il faut deux ou trois tours aux autres pour atteindre leur rendement maximum. J'en ai donc bien profité en début de course. »

Au départ de la course 2, Marc jaillit littéralement du peloton et se hisse 9^{ème} au premier tour. A mi-course, il est 8^{ème} dans le pare-chocs de deux pilotes. « Au dernier tour, j'avais encore une chance d'en doubler un ou deux avant l'arrivée. Au freinage de l'épingle de l'Ecole, je suis passé un peu plus serré que d'habitude pour leur coller aux basques, mais il y avait une petite bosse et l'attache rapide de la chaîne a sauté ! » Marc digère cet abandon avec philosophie car il retient avant tout la performance pure. « Il ne faut pas oublier que le kart est un sport mécanique. Ce sont les aléas. La vérité d'une course n'est pas forcément celle de la suivante. Je suis très satisfait de ce week-end, j'ai été transcendé ! Je n'ai jamais roulé aussi vite et aussi près des temps de Damien Payart et de Benjamin Mahé, deux références parmi les pilotes français. »

La prochaine épreuve du championnat d'Europe aura lieu les 17 et 18 mai sur l'Eurospeedway Lausitzring en Allemagne, en lever de rideau du Deutsche Tourenwagen Masters, plus connu sous les initiales magiques DTM !



ksp.fr

Contact pilote : www.marc-leon.com / karting@marc-leon.com

Contact presse: Romain Didier, future racing comm / 02.47.55.67.79 futureracing@yahoo.fr

