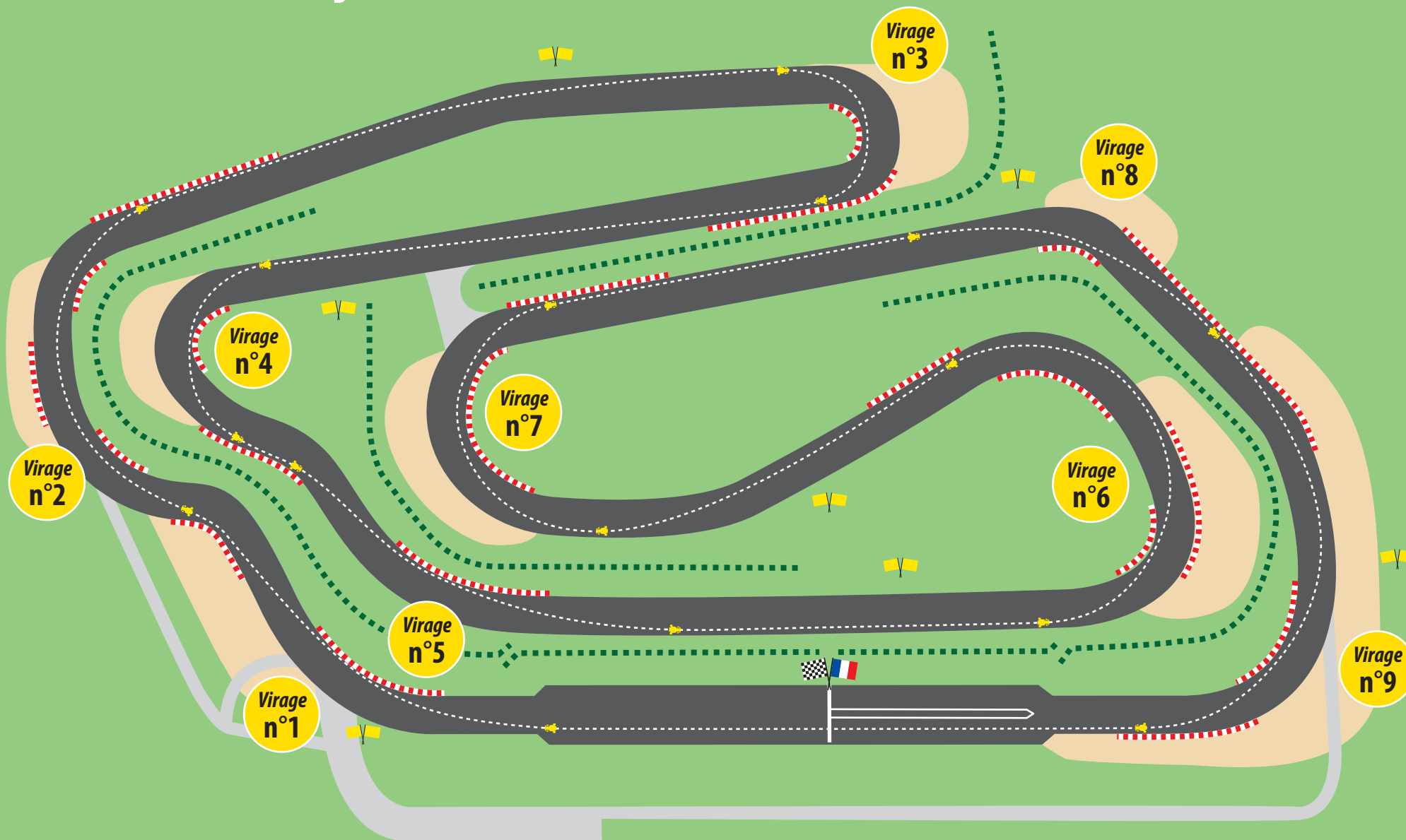


# Circuit de Soucy



Développement : 1100 m x 8 m

# Le tour du circuit, par Loïc Duval

extrait de « le guide des circuits 2000 » édité par Kart Mag

**Virage n°1** On arrive assez vite dans cette enfilade car la piste est en descente à cet endroit. Ce « S » nécessite un petit freinage assez bref. Il ne faut pas hésiter à prendre généreusement les cordes, quitte à utiliser les deux vibreurs intérieurs successifs. C'est un virage assez plaisant car rapide. Attention néanmoins de ne pas arriver ici à deux de front !

**Virage n°2** Après l'enfilade, on arrive dans une longue courbe à droite. On peut plonger assez tôt vers l'intérieur du virage, en mettant un peu le pied sur le frein, avant de longer la corde tout près du vibreur. Ensuite, on élargit la trajectoire vers l'extérieur à la sortie du virage. La petite ligne droite qui suit est en côte, il est donc impératif de privilégier la vitesse d'accélération. Si le châssis est bien réglé, ce virage ne pose pas trop de difficultés.

**Virage n°3** Cette épingle nécessite un freinage assez fort.

Si vous êtes bien sorti de la courbe précédente, il est possible de tenter un dépassement ici. Côté trajectoire, il faut prendre la corde le plus tard possible pour, de nouveau, privilégier la sortie du virage et l'accélération. La portion suivante est en descente.

**Virage n°4** On arrive de nouveau dans une épingle, sauf que celle-ci est plus délicate que la précédente. Ce gauche assez spécial est important car il conditionne la partie rapide qui suit mais qui est en montée. Ici, mieux vaut freiner en ligne, puis plonger relativement tôt vers le vibreur intérieur. Ne pas hésiter à ressortir le plus large possible près du vibreur extérieur ou même sur le vibreur car il n'est pas trop haut.

**Virage n°5** Cette petite courbe à gauche se prend à fond sans problème. Mais il faut bien s'appliquer quand même car cet endroit est en montée. Il ne faut pas prendre la corde trop tôt et

utiliser toute la largeur de la piste en sortant complètement à l'extérieur, à ras de l'herbe. En remontant bien cette partie, on pourra tenter un dépassement avec la grande courbe suivante.

**Virage n°6** C'est un des endroits les plus difficiles. Il faut rechercher la meilleure trajectoire possible, sachant que l'endroit est en devers donc piégeux. Il faut venir chercher la corde aux trois quarts du virage et ressortir complètement à l'extérieur. Cette courbe nécessite un châssis parfaitement réglé.

**Virage n°7** Pour bien aborder ce virage depuis le précédent, on est amené à couper la piste en biais pour aller chercher l'extérieur. Du coup, il est assez facile de trouver un bon repère de freinage. Cette courbe étant ouverte en entrée et ayant tendance à se refermer en sortie, il est préférable de prendre la corde assez tard car on se retrouve dans une partie qui monte encore pas mal. Le

moteur ne doit donc pas trop descendre dans les bas régimes pour bien aborder la partie suivante.

**Virage n°8** Cette courbe à droite se prend pratiquement à fond, soit en mettant la main sur la boîte à air, soit en mettant légèrement le pied sur le frein, tout en restant accéléré à fond. On est toujours dans une portion où le moteur continue de prendre des tours, il faut donc y perdre le moins de temps possible. Là encore, on utilise toute la largeur du circuit.

**Virage n°9** Encore un virage assez simple mais où les sensations sont agréables car on reste à fond sur la pédale d'accélérateur. Ici, il suffit de s'appliquer à prendre la bonne trajectoire. En ayant bien négocié cette longue partie tout en accélération, on pourra tenter un dépassement avant la chicane en bas de la descente, à condition d'avoir au moins pu se porter à la même hauteur que le pilote doublé.