

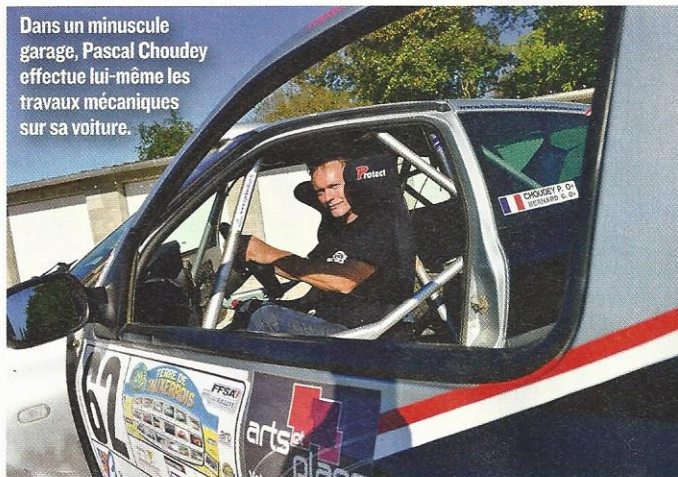
••• crics et les sangles. «C'est du poids, ennemi pour un pro, mais on est bien content de les avoir quand on est dans la merde !», tranche Pascal qui laisse volontiers les protections de la terre sur asphalt. Il assure le travail sur la mécanique de A à Z ou presque, la révision des amortisseurs étant confiée à l'extérieur : «Je consacre un week-end ou deux pour tout vérifier. Pour la boîte, j'ouvre, je démonte, je diagnostique, je commande les pièces, je remonte avec l'aide d'un copain. Je touche au moteur maintenant.» L'homme est un autodidacte débrouillard :

«Je n'ai pas de formation mécanique. Petit, je démontais le vélo puis la mobylette. Je ne m'occupe pas de la mécanique par obligation. Ça ne me déplaît pas complètement. Des fois, j'ai du mal à m'y mettre. Une fois que j'ai le nez dedans, je suis heureux quand ça marche. Je connais ma voiture. Dès qu'une vibration apparaît, je la diagnostique pas trop mal.» «Je note et tiens à jour tous les kilométrages chronométrés effectués pour l'embrayage, la boîte de vitesses, le moteur, confie-t-il à propos de l'entretien de la Clio. Au moment de reprendre la saison, je sais où en sont les coussinets de bielles. Je vérifie visuellement les plaquettes et les disques de freins.»

POLYVALENT

Les débuts en compétition remontent en 1987 : «A 19 ans, je voulais courir. J'ai pris la voiture de tous les jours, une Citroën Visa GT Tonic blanche.» Pascal écume les courses de côte et slaloms ainsi que le circuit en Trophée fédéral puis deux ans plus tard les rallyes, dont l'Avallonnais forcément. L'homme est resté longtemps polyvalent, sûrement par plaisir de piloter. «Le rallye est ma discipline préférée. La course de côte permet d'apprendre à être très propre», souligne-t-il.

En 2002 avec la Renault Clio Williams Groupe N qui a succédé à la Renault R5 GT, il était qualifié pour les trois finales, rallye, slaloms et Montagne - celle-ci avait été reportée en 2003 en raison des inondations dans le Gard. Sa première participation remonte à la Finale de la Coupe de France des Rallyes en 1993, à Soulac. «Avant de partir, on chargeait le camion et un



Dans un minuscule garage, Pascal Choudey effectue lui-même les travaux mécaniques sur sa voiture.

copain m'avait dit : "Prends la boîte de vitesses." Sur place, on essaie la voiture et la boîte a cassé ! Après être rentré en stop, avec Philippe Martin, mon copilote d'alors, on s'est précipité. Dans la nuit au fond d'une grange du gîte, par -10°, on a mis la boîte de secours après des changements de lieux pour avoir du matériel et on a pris le départ.» Au rayon des meilleurs souvenirs, la saison 2002 : «Avec la Williams face aux RS,

partout où j'allais, j'étais devant. Je ne me rendais pas compte que je roulais vite.» ; la Finale en Corse en 2005, également qui l'a incité à aller sur le Championnat de France, dès l'année suivante en s'engageant au Rouergue (il compte 4 participations) - «un grand moment avec 36 km à faire deux fois, trois jours de course...», au Touquet et aux Cévennes. En 2008, Pascal ajoute une autre corde à son arc en découvrant la terre

RENAULT CLIO RS RAGNOTTI

MOTEUR Cylindrée : 1998,4 cm³
 • Nombre de cylindres : 4 • Nombre de soupapes : 16 • Puissance : 185 ch environ • Couple : 21 mkg • Alésage x course : 82,7 x 93 mm • Injection : boîtier d'origine reprogrammé
TRANSMISSION RS crabots 5 rapports • Différentiel : Autobloquant
FREINAGE** AV : disques 280 mm ventilés • AR : disques 238 mm plein
 • Direction : assistée hydraulique
DIMENSIONS Longueur : 3 810 mm • Largeur : 1 675 mm • Empattement : 2 485 mm • Voie AV : 1 444 mm • Voie AR : 1 410 mm • Poids : 1100 kg environ

* Fiche technique issue de la Renault Clio RS Ragnotti Groupe N.

**Asphalte, non renseigné terre

sur l'insistance de Marc-Emilien, son fils. «J'ai trouvé et acheté une Peugeot 205 pour participer au Terre de l'Auxerrois.» Il enchaîne avec Langres et les Causses, alors en août. «Dans une partie étroite, j'ai effectué des tonneaux par l'avant. L'auto était pulvérisée.»

«JE CONNAIS MA VOITURE. DÈS QU'UNE VIBRATION APPARAÎT, JE NE LA DIAGNOSTIQUE PAS TROP MAL»



CHRISTIAN CAZALET