

Les GT s'épanouissent sur circuit

EXPÉRIENCE Pour goûter l'extraordinaire potentiel d'une voiture de sport, les gentlemen-drivers sont de plus en plus nombreux à prendre la piste.

Cette année, le Père Noël a déposé une GT sous votre beau sapin. Le plaisir de posséder ce bel objet n'a d'égal que celui que vous prendrez à son volant. À condition de trouver un terrain de jeu à sa mesure. Les voitures de sport développent couramment plus de 400 ch. À moins de circuler outre-Rhin, une telle puissance est difficilement exploitable sur route. Pour éviter un sentiment de frustration, la meilleure solution consiste à s'inscrire à une journée de roulage sur circuit, à l'instar des Pirelli PZero Experience qui ont lieu, deux fois par an, sur les plus grands tracés français.

Prendre du plaisir au volant

Nous nous sommes rendu à celle qu'organisait le Castellet et nous y avons rencontré des gentlemen-drivers heureux. Les participants à ce genre d'événement ne sont pas des pilotes amateurs tels que ceux qui arpentent régulièrement les circuits, mais des propriétaires de GT qui ont saisi l'opportunité d'en exploiter les performances, sans esprit de compétition. Sur le parc rassemblant une soixantaine de pur-sang avant leur entrée en piste, nous retrouvons l'élite de la production automobile: Ferrari F12, Ford GT, McLaren MP4-12 C, Mercedes AMG GT et Porsche 911 GT3 RS. La catégorie des supercars est dignement représentée par une somptueuse 918 Spyder en livrée orange. Pirelli édite une liste précise des voitures admises. Cette liste comprend des marques aussi exotiques que Gumpert, Koenigsegg, Paganì ou TVR, mais l'essentiel du plateau est assuré par BMW, Ferrari, Lamborghini, Lotus et Porsche. Seuls les millésimes récents sont retenus, de sorte que les GT évoluant en piste aient une valeur incitant leurs propriétaires à ne pas dépasser les bornes. Personne n'est chronométré et encore moins classé. On ne se rend pas là pour se mesurer aux autres, mais pour prendre du plaisir au volant. Un fidèle, riche d'une quinzaine d'éditions au compteur, venu de Paris par la route au volant de sa BMW M3, nous confirme le bon état d'esprit qui règne lors de ces journées. Il vante le libre accès à la piste autorisé par le nombre limité d'inscrits, ainsi que le coaching personnalisé assuré par les instructeurs de l'école de pilotage Oreca.

Les marques impliquées

Pour Pirelli, la démarche est bien évidemment commerciale, mais les GT chassées par la concurrence sont les bienvenues. Celles qui sont montées en P Zero bénéficient toutefois d'une remise de 100 € sur le tarif de la journée qui, pour le grand circuit du Castellet, est facturée 595 €, déjeuner



Lors d'une journée de roulage sur le circuit Paul Ricard au Castellet organisée par Pirelli PZero Experience.

compris. Les techniciens du manufacturier italien, dépêchés sur place, sont là pour répondre aux questions des participants, notamment celles qui ont trait à la pression à utiliser sur piste. Un atelier de montage permet d'envisager un remplacement, au cas où il se révélerait nécessaire, avant de reprendre la route. Pirelli associe toujours un constructeur à l'événement. Cette fois, c'est Lamborghini qui, via les concessionnaires de la région, propose des essais libres sur route et sur piste, ainsi que des baptêmes avec les instructeurs au volant. Nous avons profité de l'occasion pour prendre la piste avec le coupé Huracan LP 610-4 équipé de P Zero Trofeo R, des pneumatiques développés spécialement pour ce type d'utilisation. Car, pour répondre à la demande de nombreux clients utilisant leurs GT sur circuit, les manufacturiers

ont conçu des enveloppes spécifiques à cet usage.

Des pneumatiques spécifiques

Chez Michelin, il s'agit du Pilot Sport Road Cup 2, chez Pirelli du P Zero Trofeo R. Ce dernier a tout d'un pneu slick (lisse) retallé, tel qu'on en trouve en compétition. Il en a les défauts, que sont le manque d'adhérence à froid et le risque augmenté d'aquaplaning sur route mouillée. Mais, il en a les qualités indispensables pour un usage circuit, notamment un potentiel d'adhérence supérieur et une meilleure précision à l'inscription en virage. Seule contrainte, il faut surveiller régulièrement la pression pour qu'elle se maintienne aux environs de 2 bars. Chaussée de la sorte, la puissante GT italienne (610 ch) à transmission intégrale voit son efficacité sportive grimper d'un cran, sinon de

deux. Le Trofeo R ne bouleverse pas son équilibre, qui reste légèrement sous-vireur lorsqu'on frôle la limite, mais les distances de freinage diminuent nettement, tandis que les vitesses de passage en virage augmentent de façon spectaculaire. Seule restriction, après plusieurs séries de tours, les rainures avaient disparu, preuve de l'usure prononcée d'une gomme qu'on imagine très tendre. Dans ces conditions, l'idéal est d'avoir un deuxième jeu de jantes, comme me le confirme un participant qui roule en Alfa Romeo 4C. Cet « alifiste » bon teint, la soixantaine, ajoute qu'après avoir roulé une journée sur circuit il accède à une forme de sérénité qui l'incite à rouler plus prudemment sur la route. De là à imaginer que ces journées dédiées au pilotage soient un jour préconisées par la Sécurité routière... ■

D'autres opportunités pour leur lâcher la bride

En France, les occasions de faire rugir de belles mécaniques ne manquent pas. À commencer par les nombreuses journées consacrées au roulage libre sur circuit. Un calendrier recensant ces journées à l'échelon national est régulièrement publié sur des sites tels que www.trackdays.com ou www.pilotadudimanche.net

Pour les adeptes de journée circuit bien remplie, il existe des programmes plus élaborés. Ainsi, chaque année au Mans, le troisième week-end de mars, a lieu ExclusiveWeekend, un événement exclusif dédié aux voitures de sport et de course, comportant deux journées non-stop sur le circuit Bugatti avec,

en exclusivité, des sessions de roulage de nuit. Autre option, pour coller au plus près à l'esprit gentlemen drivers, la société Rallystory organise chaque année le Rallye de Paris, un parcours mariant route et circuit, à destination des propriétaires de voiture de collection de 1950 à 1986, de GT et de supercars. T.E.

Droit de l'usager

Vidéooverbalisation : comment se défendre ?

■ Par M^e Rémy Josseume, avocat à la Cour.

De plus en plus de villes recourent à la verbalisation des automobilistes à l'aide de la vidéooverbalisation. Face à cette nouvelle forme de répression, le contrevenant n'est pas sans recours.

1 Cette pratique consiste, à l'aide des caméras de vidéosurveillance, à verbaliser des véhicules en infraction. Le conducteur fautif n'est pas intercepté. Tout y passe : verbalisation pour inobservation du feu rouge, circulation sur voie réservée, stationnements interdits ou en double file notamment. Le titulaire de la carte grise du véhicule pris en faute reçoit alors à son domicile l'avis de contravention.

2 Pour les infractions au stationnement gênant, il peut échapper à sa responsabilité en dénonçant le conducteur fautif. À défaut, il doit payer l'amende. Pour toutes les autres infractions relevées, et à moins qu'il ne reconnaisse expressément la contravention en payant l'amende ou en avouant l'avoir commise, le titulaire de la carte grise ne peut en aucun cas être pénalement condamné. Il ne peut donc pas perdre de points.

3 Ainsi, en niant tout simplement avoir commis les faits, l'automobiliste n'est redevable que du seul paiement de l'amende au titre de sa responsabilité pécuniaire (art. 121-2 et 121-3 du Code de la route). Toutefois, s'il prouve qu'il n'était pas au volant ce jour-là, il n'est redevable d'aucune amende. Sachez ainsi que si cette procédure est certes légale elle n'en demeure pas moins facilement contestable.

SUR LE WEB

- » Mercedes Classe C Coupé, la grande classe
- » McLaren 650S, un Spider à sensations
- » Ford ressuscite la signature Signale

www.lefigaro.fr/automobile

La course en salle

LOISIRS Éprouver les sensations de pilotage d'une Formule 1, une expérience permise par le simulateur de conduite. Nous avons testé le plus performant d'entre eux à Lyon.

SYLVAIN REISSER sreisser@lefigaro.fr

Ami-chemin entre le monde virtuel des jeux vidéo et le pilotage d'une voiture de course sur circuit, il existe désormais le simulateur de conduite. Si l'on devait tenter une comparaison, cela revient pour un joueur à s'entraîner sur le tapis roulant d'une salle de gymnastique. Avec la diminution des essais privés, le simulateur est devenu, en l'espace de quelques années, un passage obligé pour les pilotes de Formule 1. Il permet de tester de nouvelles solutions techniques et de s'entraîner sur une variété de tracés sans avoir besoin de voyager.

Se mettre dans la peau d'un pilote : un rêve que la société lyonnaise I-Way met à la portée de tous (à partir de 14 ans) et de toutes les bourses (25 € le

soir en semaine et 49 € le week-end). Situé sur les bords de la Saône, à quelques minutes de la place Bellecour, son centre de simulateurs de conduite vous plonge dans l'atmosphère de la course automobile. À défaut des odeurs d'essence caractéristiques des F1, une sonorité de moteurs de course (90 décibels) vous dresse le poil en pénétrant dans le bâtiment baigné d'une lumière artificielle.

Frissons garantis

Les fondateurs ont investi plus de 12 millions d'euros dans ces installations high-tech bénéficiant de trois plates-formes : Formule 1, Sport-prototype et rallye. Par souci de réalisme, chacune d'entre elles accueille six véhicules agencés comme sur une grille de départ et semblables à ceux qui courraient voici quelques années. Des Toyota pour les monoplaces, des Pes-

carolo pour l'endurance et des Citroën C2 pour le rallye. Chaque voiture repose sur un plateau. Celui-ci s'appuie sur six vérins commandés par des ordinateurs et disposant de 6 degrés de latitude. La séance répond à un cérémonial. Chaque participant revêt la tenue complète du pilote. Un briefing d'une vingtaine de minutes précède l'installation dans les cockpits. Harnaché dans l'étroit baquet, on pourrait s'y croire si l'on n'était pas face aux écrans virtuels du tracé. I-Way n'en propose que quatre : Montréal, Magny-Cours, Zandvoort et un circuit de Lyon imaginé de toutes pièces. Le rallye est à part, laissant le choix entre une spéciale ou une épreuve de rallycross.

Les vérins déploient le plateau à 1,80 m du sol. C'est parti pour 3 minutes d'essais et 7 minutes de course. Trois niveaux sont proposés : « débutant » avec boîte de vitesses automati-



Chaque voiture repose sur un plateau. Celui-ci s'appuie sur six vérins commandés par des ordinateurs. Une fois au volant, c'est parti pour 3 minutes d'essais et 7 minutes de course.

que et guidage des trajectoires idéales, « semi-pro » autorisant le changement des rapports avec palettes au volant et « pro » où vous êtes face à vos responsabilités. Pour profiter au maximum de ce moment, nous avons opté pour un tracé connu, Montréal. Comme sur les voitures de course actuelles, le pédalier se dispense d'embrayage et le freinage se commande du pied gauche. Le graphisme de l'écran et le retour d'effort du volant sont assez réalistes. On se concentre sur le pilotage, soignant les trajectoires. La sonorité envoiement du moteur accompagne votre progression.

Les vérins sont à la manœuvre. La voiture bouge, exagère les mouvements de plongée, de cabrage et de lacet. Ça vire parfois au grand huit. On peut prendre 2G. Frissons garantis. Mais pour ceux qui tournent sur circuit couramment, il reste cette impression diffuse d'être devant un spectateur qu'acteur. Il manque l'impression de vitesse et le défilement du paysage. Cela n'empêche pas de passer un moment agréable et de « challenger » ses voisins sans crainte de se faire mal en cas de sortie de piste sinon d'écorcher son amour-propre. ■