

ESSAI COURSE



PAR XAVIER DAFFE | PHOTOS JACQUES LETIHON

LA 2^e DIVISION

TCR, mais encore? TCR, pour Touring Car Racer. Dans la jungle des courses pour voitures de tourisme, hormis le DTM, hors d'atteinte et qui n'a de tourisme que le nom, existe aussi le WTCC, le championnat du monde de la spécialité. Archidominé par l'armada Citroën, qui rafle tout depuis deux ans, il est de facto réservé aux constructeurs du fait de ses coûts prohibitifs et de son extrême sophistication technologique.

C'est de ce constat qu'est parti Marcello Lotti, l'ex-promoteur du WTCC justement, pour imaginer une nouvelle formule, dans laquelle les coûts (d'achat des voitures et de fonctionnement sur la saison) seraient suffisamment contenus pour permettre à des teams privés d'être compétitifs. Une réglementation unique, assez simple, pouvant être adaptée à des modèles



AILERON | L'immense aileron arrière est censé procurer un peu d'appui à un train arrière qui en manque cruellement.



HONDA CIVIC TCR

DU WTCC



VÉRINS | Les vérins prévus pour les courses d'endurance (notamment les 24 Heures Series) sont en option.

très répandus dans la gamme des constructeurs et surtout universelle pour permettre des confrontations nationales, régionales, voire internationales avec les mêmes voitures. Lancée en 2014, cette réglementation TCR a déjà convaincu 15 pays dans le monde et fait aussi l'objet d'une série internationale depuis cette année, dont quelques manches se courent en lever de rideau des GP de F1. En ce qui nous concerne, Kronos Events organisera en 2016 une série TCR

Benelux, avec des manches à Spa, Zolder, Zandvoort, Mettet, Assen, Zandvoort et Colmarberg.

LOOK GUERRIER

Pour comprendre l'intérêt de la formule, nous avons pris le volant de l'une des premières représentantes à avoir été « déclinées » en version TCR: la Honda Civic Type R, développée en l'occurrence par le team italien JAS Motorsport, en collaboration

avec le motoriste japonais Mugen. Extérieurement, les traits de ressemblance avec la version WTCC sont nombreux du fait de ses ailes élargies en composite pour permettre l'installation de jantes de 18" garnies de pneus racing, de cet imposant aileron arrière ou encore des boucliers avant et arrière, eux aussi en composite et redessinés pour un aérodynamisme peaufiné et un refroidissement accru. Mais pour le reste, qu'il s'agisse de la coque ou des principes de suspension, les éléments de série sont conservés pour des coûts limités. On y retrouve donc les McPherson avant et l'essieu de torsion arrière, dont toutes les liaisons souples ont été cependant rigidifiées. Amortisseurs (Öhlins), ressorts et raideur anti-roulis sont cependant ajustables et les gros disques avant de 380 mm sont pincés par des étriers fixes AP Racing 6 pistons. Du travail classique, en somme.

330 CH

Conformément à la réglementation, le moteur est un 2 litres turbo et la boîte, une séquentielle Sadev à 6 rapports (commandés par des palettes au volant) intégrant

HABITACLE | Le volant amovible facilite l'installation dans un habitacle dépouillé, juste pourvu de l'essentiel et surtout très bien fini. La position de conduite est exemplaire.



ESSAI COURSE HONDA CIVIC TCR



L'ENGIN, S'IL SE LAISSE APPROCHER FACILEMENT, N'EST PAS FACILE À DOMPTER COMPLÈTEMENT...

un autobloquant traditionnel à rampes et disques à précharge réglable. Bien entendu, tout l'intérieur est dépouillé, les contreportes sont remplacées par des éléments en plastique plus léger et l'arceau interminable en chrome-molybdène assure rigidité et sécurité. L'ensemble est donné pour environ

330 ch et 415 Nm et un poids minimum réglementaire de 1.260 kg, conducteur compris. A noter que l'une des spécificités la série TCR est de prévoir une balance de performances permettant aux organisateurs d'avantager ou de pénaliser les voitures en fonction de leurs résultats respectifs, en

agissant sur une bride à l'admission d'air, sur des lests à embarquer, voire sur les hauteurs de caisse minimum pour niveler les performances des participants. Certains sont contre. Mais il faut reconnaître que, quand elle est bien appliquée, elle donne des résultats, à l'instar de ce qui se passe en GT3, où des voitures aux caractéristiques fort éloignées se retrouvent très proches sur la piste. Or, en TCR, les écarts initiaux seront beaucoup plus tenus du fait de la contrainte technique réglementaire initiale. Dès lors, les bagarres en piste ont toutes leurs chances d'être animées.

MULTIFONCTION | Le volant accueille les différentes fonctions essentielles; feux, radio, essuie-glace, point mort, appel de phares, affichages de l'écran principal....



ACADÉMIQUE... EN THÉORIE

D'autant plus que l'engin, s'il se laisse approcher facilement, n'est pas facile à dompter complètement. En bonne traction, la Civic TCR fait peser tout son potentiel sur son seul train avant, indestructible, précis, informatif, directionnel et tout «bien comme il faut», au point que l'arrière ne sert... quasi à rien. Du moins tant que les slicks ne sont pas



REDOUTABLE | Posée sur un train avant indestructible, la Civic TCR révèle un comportement redoutable d'efficacité... pour peu que ses pneus arrière parviennent à chauffer.

à la bonne température. Or les pneus arrière sont de fait très difficiles à faire chauffer et quand ils sont froids, c'est Holiday On Ice... La prudence est donc de mise lors des premiers tours. Après, les choses s'arrangent... un peu. Car l'arrière reste toujours un peu léger et impose une conduite académique, propre et tendue pour exploiter le potentiel du châssis, réellement très efficace quand tout est en place, entendez «à température». Freinage en ligne, inscription patiente et remise des gaz très tôt pour profiter des bienfaits de l'autobloquant et «charger» l'arrière via le transfert de masses. Propre, net et sans chichis... quand on est seul en piste. Au sein d'un peloton en furie, les choses seront sans doute moins paisibles. Comme souvent.

En l'état, la Civic TCR est hyperefficace, spectaculaire, agréable à piloter par ses caractéristiques de vraie voiture de course et si l'investissement de départ est assez important, à environ 104.000 € hors taxes, il pourra être amorti sur plusieurs saisons du fait d'une fiabilité reconnue, de révisions peu nombreuses et de frais de fonctionnement limités. Visiblement,



2 LITRES TURBO | Le 4 cylindres 2 litres turbo est largement repris de la Type R. Il affiche, officiellement, 330 ch et 415 Nm.

la formule a de quoi donner un coup de jeune et de *boost* aux divers championnats de voitures de tourisme partout dans le monde. Ce n'est sans doute pas un hasard si, outre Honda, Seat (León), Opel (Astra), Volkswagen (Golf), Subaru (Impreza), voire Alfa (Giulietta) et Peugeot (308) s'intéressent de près ou de loin à la formule. ■

Info: www.tcrbelux.eu/

3 QUESTIONS À MARC VAN DALEN (KRONOS EVENTS) Promoteur du TCR Benelux

Marc, qu'est-ce qui a décidé Kronos à se lancer dans l'aventure TCR?

Je pense que c'est un produit de crise dans le sens où la formule présente un rapport qualité/prix incomparable. Les coûts sont très contrôlés, mais dans le même temps, les voitures ont de la gueule, elles sont spectaculaires, le spectacle sera au rendez-vous, c'est sûr. Or les voitures peuvent faire énormément de kilomètres avant une révision, ce qui induit un coût au kilomètre de course extrêmement réduit. Et puis, il y a la caution «morale» de Marcello Lotti qui, par son expérience du WTCC, sait de quoi il parle et connaît les erreurs à ne pas commettre. Le fait que 6 constructeurs se soient déclarés en à peine un an prouve que la formule tape dans le mille.

Combien de voitures espères-tu pour le début de la saison 2016, en mai?

Honnêtement, c'est très difficile à dire pour cette première saison. Nous avons beaucoup de demandes de renseignements, des teams se montrent intéressés. Pour nous, ce serait déjà un succès si nous



avons 15 voitures au départ de la première course. Plus, ce serait extraordinaire. Mais nous restons réalistes. 2016 sera une année de lancement. Nous attendons beaucoup de 2017.

A quel type de pilote s'adresse le TCR?

Il y a les gentlemen drivers, qui peuvent rouler seuls à moindre coût et se battre à armes égales avec des pilotes plus aguerris. Il y a ceux qui viennent de la Fun Cup, du BGDC, du rallye... qui veulent franchir une étape dans leurs «carrière». Le TCR peut constituer une étape dans une filière de promotion de jeunes pilotes en devenir qui envisagent une carrière vers le GT ou les protos. C'est d'ailleurs ce qu'a très bien compris le RACB, qui a mis en place un «vo-lant» pour détecter deux jeunes pilotes prometteurs qui se partageront le volant dans notre championnat 2016. Notre souhait secret, c'est de recréer une filière du tourisme comme le Procar des années 80, d'où ont émergé des pilotes comme Duez, Martin, Tassin, Verellen et tellement d'autres. Ce serait super...