



Bildagentur-Krailling/Volkswagen

UNE GOLF EN DESSOUS DU PAR

Cette Golf GTI TCR, dont notre reporter a pu prendre le volant sur circuit, dépasse de loin la moyenne des Volkswagen. Elle est faite pour une compétition de Voitures de tourisme en plein essor : le TCR.

DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL
STÉPHANE BARBÉ

CASTELLOLI (ESP) – C'est une Golf. Comme on en fait peu. Quelques dizaines d'exemplaires à l'année. À cent mille euros l'unité. Mais c'est la plus méchante de toutes : 350 chevaux, 420 Nm de couple, pas d'ABS, pas d'antipatinage. Sur le toboggan du circuit de Castelloli, toutes les parties de la piste ne sont pas encore sèches... Heureusement, Hans-Joachim Stuck (ex-pilote F1, vainqueur des 24 Heures du Mans 1986 et 1987) roule devant pour tracer les meilleures trajectoires.

Conduire une Golf GTI TCR laisse une impression bizarre : celle d'une voiture de course (*lire par ailleurs*) allégée de trente kilos de tout ce qui est inutile dans l'habitacle – c'est-à-dire tout ce qui sert habituellement à l'insonorisation ! Installé à même la tôle derrière l'arceau-cage, le bruit saute

Les courses à venir

- 8-9 juillet
Oschersleben (ALL)
- 2-3 septembre
Buriram (MAL)
- 7-8 octobre
Zhejiang (CHN)
- 24-26 novembre
Abu Dhabi (EAU),
avec le GP de Formule 1.

aux oreilles. Le moteur qui prend ses tours, les freins AP Racing 6 pistons qui couinent : sur une GTI Performance de 245 chevaux et 40 500 € qui a servi de base, on se précipiterait chez le garagiste ! Ici, on redemande un tour.

Calibrée pour des amateurs, mais pilotée par des pros dans les meilleurs teams privés

Le châssis, de série juste renforcé, avec suspensions adaptées et voies plus larges, vire à plat comme aucune voiture performante de route de cette gamme n'est capable. Stuck accélère. Nous aussi. Vert, vert, jaune, orange... changer de rapport avant que la diode rouge au tableau de bord ne s'allume. La boîte DSG est de série (les ratios des rapports de boîte ont été modifiés) mais elle ne fait pas tout toute seule. Le limiteur de régime et le moteur 4 cylindres 2 litres turbo qui rata-



toille le rappellent vite. Devant, la Golf R a repris de l'avance. Et encore ! Nous ne sommes que deux, Hans Stuck et moi... pas besoin de regarder dans les rétroviseurs. Qu'est-ce que ça doit être en course ! Une petite trentaine d'autos aux performances similaires...

Rien que les Golf GTI, les Audi RS3 et les Seat Leon du groupe Volkswagen utilisent le même moteur (Audi), la même boîte de vitesses... 70% de pièces identiques, puisées dans la banque d'organes de VW, permettent de tirer les coûts pour les équipes amateurs du Championnat TCR. Elles sont assemblées dans les mêmes ateliers de Seat Sport en Espagne, chez Jaime Puig, le sorcier de Martorell. La différence se fait sur les réglages et l'aérodynamique, dont le gros aileron de la Golf perché sur la lunette arrière est la partie la plus visible et spectaculaire. «L'Audi RS3 est la plus récente de toutes», explique ainsi le Français Jean-Karl Vernay, candidat au titre 2017 avec cette Golf TCR (*lire ci-contre*). Elle est plus rapide que nous dans les lignes droites.»

Un œil au compteur de vitesse : 200 km/h. Ce n'est pas le plus impressionnant. À l'intérieur de la Golf, le pilote se sent même à l'aise malgré le casque et le système Hans de retenue du cou. Pas de claustrophobie ; il y a de la place, celle d'une berline de cette gamme. Sous la combinaison de course ignifugée, en revanche, les amateurs ont vite fait de suer en quelques tours : 1,5G en virage. La direction de la Golf CTR a été calibrée pour eux. En Championnat, les meilleurs teams privés ont tout de même choisi des pilotes pros...

Retour au stand. Un dernier petit plaisir : déclipser le volant de la colonne de direction pour pouvoir sortir. Il n'y a que dans une Golf de course que l'on peut faire cela. **ZE**

Un habitacle méconnaissable



Volkswagen AG

Bildagentur-Krailling/Volkswagen

La plus grande différence entre une voiture de course et le modèle de série dont elle est issue concerne toujours l'habitacle et le tableau de bord. Méconnaissable ! Il ne reste que le levier de vitesses de la boîte DSG. Sur le volant de la Golf de base (à gauche) se trouvent les commandes par défilement du régulateur-limiteur de vitesses et le volume radio (à main gauche) ; la sélection des stations, le téléphone Bluetooth et la molette pour changer les affichages au tableau de bord (à main droite). Sur la version voiture de course, il y a un bouton par fonction : l'appel radio au stand en haut

à gauche (bouton blanc), juste au-dessus de l'appel de phares pour avertir les retardataires qui concèdent un tour. On y trouve aussi le réglage des différentes cartographies du moteur, le démarrage (bouton rouge en bas à droite), juste sous le contacteur pour actionner la réserve de boisson, etc. À droite du volant, le grand levier du frein à main sert essentiellement au démarrage pour éviter le patinage des roues, un peu comme un *launch control* mécanique. Il faut en tout 120 heures de travail pour adapter le châssis d'une Golf GTI à la compétition TCR.



Bildagentur Krating/Volkswagen

« On ne s'ennuie pas chez nous »

Jean-Karl Vernay (29 ans) a déjà roulé en monoplace, en prototypes ou en Porsche Carrera Cup. Il a découvert le TCR avec Volkswagen, il y a deux ans.

« Avant l'an passé, je n'avais jamais conduit de traction en compétition, je préférais des propulsions plus puissantes. Finalement, je l'ai pris comme un nouveau challenge pour démontrer que je pouvais m'adapter rapidement à un truc de spécialistes car, en termes de réglages, c'est vraiment tout l'inverse de ce que j'ai pu connaître auparavant. À deux ou trois accros près, j'aurais même pu décrocher le titre... Cette année, nous ne sommes pas les plus rapides en pointe avec la Golf, même si j'ai gagné une manche à Spa. Mais malgré un week-end blanc au Salzburgring – deux côtes cassées qui me handicapent encore après une violente sortie de route sur l'éclatement d'un pneu –, ma régularité me permet d'être troisième au Championnat avec encore toutes les chances de jouer le titre. La régularité sera primordiale. Depuis le début de saison, on a vu beaucoup de vainqueurs et de podiums différents.

Ce Championnat a de plus en plus la cote auprès du public car les courses sont extrêmement spectaculaires. On se produit quelquefois en même temps que les Grands Prix de Formule 1, et un Français comme Éric Boullier (*le directeur du team*



McLaren) m'a dit que c'est franchement sympa à regarder : il y a de la baston, des rebondissements, des courses passionnantes car on ne sait jamais ce qui va se passer. On ne s'ennuie pas chez nous ! Il existe très peu de différences entre les voitures ; il faut rester concentrés jusqu'au bout car on peut être pris dans des "strikes"... avec des dé-

noeuements un peu bizarres parfois.

Le principe du Championnat, avec des constructeurs qui confient leurs voitures à des teams privés, est intéressant ; il autorise des budgets vraiment raisonnables. Mais nous, les pilotes professionnels, on espère quand même, pour bientôt, un vrai Championnat de marques pour la série internationale, tout en gardant les mêmes autos dans les Championnats nationaux pour les privés.

Ce sont des petites autos, c'est ce qui est bien : la Golf GTI parle à beaucoup de monde, et il y a quand même plus de gens qui roulent en Seat qu'en Lambo ! C'est plus populaire. Du coup, nous avons énormément de fans. J'aimerais bien que l'on ait une course en France, à Pau. Comme l'a fait une fois le WTCC, ce serait sympa. »

Si ce n'étaient les ailes plus larges et les ouïes d'aération plus ouvertes, la face avant de la Golf TCR diffère assez peu de la GTI de série (en haut à gauche).

13

Le nombre de points qui séparent Jean-Karl Vernay du leader au Championnat, le Hongrois Attila Tassi (Honda Civic Type R). Le pilote français est également devancé de sept points par une autre Honda, celle de l'italien Roberto Colciago.

C'est quoi le TCR ?



TCR

Le TCR International Series n'est pas un Championnat du monde – les Voitures de tourisme ont déjà le WTCC –, mais une compétition internationale, créée en 2015. Les voitures sont proches des modèles performants de série, ce qui évite une envolée des coûts de développement et attire ainsi de nombreux constructeurs (*lire ci-dessous*) pour une implication et une communication sportives raisonnables. L'exploitation des voitures conçues par les services-courses des marques est confiée à des écuries privées. C'est une garantie supplémentaire pour contenir les idées de grandeur qui pourraient assaillir un constructeur à travers un engagement officiel : il courrait pour battre ses propres clients et irait à l'encontre de ses intérêts commerciaux. Pour alimenter les quatorze Championnats nationaux (c'est la force du TCR), Audi a déjà vendu 90 de ses nouvelles RS3 !

Le budget pour faire courir une voiture est d'environ 350 000 €. Plusieurs pilotes professionnels participent régulièrement au TCR et certains courent même en WTCC comme Michélsz (officiel Honda) ou Huff, champion du monde de 2012. « Le TCR me rappelle ces années-là, avec des autos moins sophistiquées », souligne l'équipier de Jean-Karl Vernay. Des pourparlers sont entamés pour la création d'un Championnat TCR France ou d'une manche française de la série internationale, mais les choses s'annoncent compliquées. Quant à Peugeot Sport et Renault Sport, ils se contentent, pour l'instant, de participer aux réunions des commissions techniques. **S.B.**

Le rendez-vous des constructeurs

Huit constructeurs généralistes sont impliqués dans la série TCR, avec des modèles de grande production. Trois marques du groupe Volkswagen (VW Golf GTI, Audi RS3, Seat Leon), Honda (Civic Type R), Alfa Romeo (Giulietta), Opel (Astra), Subaru (WRX STI), Kia (Cee'd) et Ford (Focus) avec un programme un peu moins officiel. Hyundai travaille activement à sa venue en 2018 avec le développement d'une i30 N, confiée à l'expérimenté pilote italien Gabriele Tarquini (champion WTCC 2009). L'auto fera une première apparition hors Championnat aux 24 Heures de Misano (8-9 juillet).



TCR