

Megane Trophy et Touring Cup

Le match des silhouettes en "Endurance"

La scission du plateau de l'Endurance Moderne et la création du Challenge Endurance spécifiques aux GT et Tourisme nous permet de découvrir de nouvelles voitures très intéressantes dès cette première épreuve de la Série FFSA à Jarama... Gros plan sur deux nouvelles « silhouette » qui font déjà parler d'elles !



MEGANE TROPHY "Endurance"

CARROSSERIE

- Type : Renault Megane
- Motorisation : Flyviter
- Longueur : 4375 mm
- Largeur : 1950 mm
- Hauteur : 1240 mm
- Garde au sol : 53 mm
- Aérodynamique : Fond plat en lamé marqué, Aileron arrière réglable, Lame avant fixe réglable

CHASSIS

- Type : Multitubulaire acier + BV semi-porteuse
- Empattement : 2820 mm
- Voie avant : 1775 mm
- Voie arrière : 1725 mm
- Jante avant : Speedline magnésium, 18 x 18 écrous centraux
- Jante arrière : Speedline magnésium, 18 x 18 écrous centraux
- Pneu avant : A défilé
- Pneu arrière : A défilé

SUSPENSIONS

- Type : Double triangles superposés
- Amortisseurs : Contour ressorts amortisseurs Sachs réglables
- Barre anti-roule : AV réglable
- Carrossage : Réglable
- Pinces : Réglables
- Chasse : Réglable
- Accrochage : 3 positions

MOTEUR

- Type : Renault V6 atmosphérique 24 soupapes
- Cylindrée : 3498 cm³
- Puissance : 332 CV
- Régime maxi : 7200 tr/min
- Refroidissement huile : Radiateur
- Entretien : AP Racing Diabolo

BOÎTE DE VITESSES

- Type : Saatchi-Clay MT à cratère
- Nb de rapports : 6 vitesses + MAR (2

Équipements supplémentaires

- Couple : B01
- Autosécurité : 4545
- Commande : Séquentielle, palettes au volant
- Up shift : Oui
- Down shift : Oui
- Vitesse maxi : 239,20 km/h
- Refroidissement : Radiateur et pompe

FREINS

- Échets : AP Racing AP Racing, AP
- 4 systèmes AP Racing
- Disques : AV : 356x32, AR : 330x32
- Plaquettes : Carbon/Lorraine
- Régulateur : Réglable avec débrayage au Dashboard

DIRECTION

- Assistée : Hydraulique

ELECTRONIQUE

- Batterie : Secrite (hors caisse)
- Talonneur de bord : Magneti Marelli
- Acquisition : Magneti Marelli

SECURITE/DIVERS

- Échets moteur : Magneti Marelli
- Clés de bord : Magneti Marelli
- Échets : Automanique (commande extérieure et intérieure)
- Coupe circuit : Intérieur / extérieur
- Feu de piste : Oui
- Désenclavage : Pare brise chauffant + soufflerie
- Cage : 1 x Raceco Renault Sport
- Harnais : 4 points homologué FIA
- Réservoir d'essence : Souples 173 litres
- Remplissage : Réservoir bouchon ou remplissage rapide
- Verrou de levage : Origine
- Trappes de toit pour 4000 cm³ trait : Origine
- Remplissage d'essence de type premier + A2 : Oui
- Amortisseurs 4-12 réglables : Origine
- Kit moteur : Oui

FICHE TECHNIQUE

TOURING CUP "Endurance"

CARROSSERIE

- Type : Opel Astra GTC
- Longueur : 4450 mm
- Largeur : 1950 mm
- Hauteur : 1295 mm
- Garde au sol : 70 mm
- Aérodynamique : Fond plat en lamé marqué, Aileron arrière réglable, Lame avant non réglable

CHASSIS

- Type : Multitubulaire acier + BV semi-porteuse
- Empattement : 2820 mm
- Voie avant : 1621 mm
- Voie arrière : 1621 mm
- Jante avant : 18 x 8
- Pneu avant : Dunlop 235/40x18
- Jante arrière : 18 x 8
- Pneu arrière : Dunlop 250/40x18
- Poids total : 950 kg

SUSPENSIONS

- Type : Double triangles superposés
- Amortisseurs : 4-12 non réglables
- Barre anti-roule : AV et AP Réglables
- 3 positions
- Carrossage : Réglable
- Pinces : Réglable
- Chasse : Réglable
- Anti-cabrage : Réglable 3 positions

MOTEUR

- Type : Nissan V6 atmosphérique 24 soupapes
- Cylindrée : 3500 cm³
- Puissance : 310 CV
- Régime maxi : 7000 tr/min
- Remplissage huile : Radiateur
- Embrayage : B. disque, Diamètre 190 mm
- Altre cylindre d'embrayage : D 75 pouce
- Boîte de débrayage : 21

BOÎTE DE VITESSES

- Type : Saatchi-Clay MT à cratère
- Nb de rapports : 5 + MAR
- Couleur : B03
- Autosécurité : 4545
- Commande : Séquentielle, palettes au volant
- Up shift : Oui
- Down shift : Oui
- Vitesse maxi : 232 km/h

FREINS

- Échets : 4 pistons Brembo
- Disques : 330x32
- Plaquettes : Pagid bleues ou jaunes pour les courses de 12 heures et plus
- Régulateur : Réglable

DIRECTION

- Assistée : Hydraulique

ELECTRONIQUE

- Batterie : Secrite dans malle (hors caisse)
- Talonneur de bord : XAP LCD Couleur
- Acquisition : XAP
- Échets moteur : Solution F
- Clés de bord : XAP

SECURITE

- Échets : Automatique (commande extérieure et intérieure)
- Coupe circuit : Intérieur / extérieur
- Feu de piste : Oui
- Désenclavage : Boutons chauffants
- Séjour : 1 x Cobra fibre homologué FIA
- Harnais : 6 points homologué FIA
- Réservoir d'essence : Souples 173 litres
- Remplissage : Réservoir bouchon sécurisé

FICHE TECHNIQUE

RALLYE : COUPE DE FRANCE - 21 ÉPREUVES
LA COMPÉTITION AUTOMOBILE

COMPTE TOURS

MAGAZINE N°208

ESSAI EXCLUSIF !
535ch

ELVON CHARBO
Une première pour SALONON

YACCO

GAGNEZ votre PARTICIPATION au VOLANT TOURING CUP

ESSAI : SUZUKI SWIFT RALLYE CUP

Première sortie encourageante pour cette Megane Trophy à Jarama.



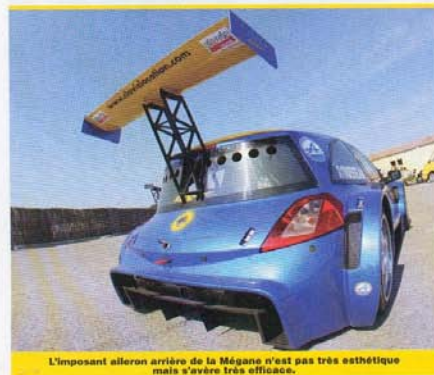
Ainsi, les Touring sont de retour avec une Renault Megane Trophy et une Touring Cup spécifiquement développées pour l'Endurance dans les ateliers d'Alpine Renault Sport à Dieppe pour la première et dans ceux de Solution F pour la deuxième. Ces deux voitures sont des silhouettes et présentent des caractéristiques très similaires. Toutes deux sont équipées de boîte de vitesses Sadev à crabots à 6 rapports pour la Megane et 5 pour la Touring Cup. Elles disposent de commande par palettes au volant et la Megane n'a que deux pédales puisque l'embrayage est également actionné par une palette au volant. Les palettes sont très confortables d'utilisation pour

les gentlemen drivers, la Megane oblige toutefois à s'habituer à freiner du pied gauche. La Megane propose un V6 3.5 litres disposé en position centrale arrière développant une puissance de 330 Ch. Une évolution 400 Ch devrait apparaître en fin de saison. La Touring Cup est pour sa part équipée d'un moteur similaire développant 310 Ch. L'adoption d'un réservoir de 100 litres est, bien sûr, l'adaptation principale à l'endurance. Les deux voitures disposent d'une finition parfaite dans le moindre détail. Habitacle et confort d'utilisation, mais aussi trains roulants, freinage et châssis ont été particulièrement soignés avec un avantage certain pour la



La carrosserie de la Megane Trophy s'élargit de manière démesurée au niveau des passages de roue.

facilité d'utilisation de la Touring Cup, très adaptée aux Gentlemen drivers. Côté aérodynamique, elles pêchent toute les deux par une carrosserie issue d'un modèle de série. Le look de l'Opel Astra utilisé sur la Touring Cup a subi quelques améliorations pour offrir des qualités aérodynamiques acceptables alors que la carrosserie de la Megane est plus soignée dans ce domaine. Extrêmement disgracieux, l'aile placé très en hauteur sur les deux voitures s'avère diablement efficace et indispensable pour l'équilibre général. Cette première course de Jarama a déjà révélé que la Megane est plus gourmande que la Touring Cup. Elle est donc pénalisée pour le moment malgré des performances en piste sensiblement meilleures.



L'imposant aileron arrière de la Megane n'est pas très esthétique mais s'avère très efficace.

La Megane ne bénéficiait pas pour cette première course d'une monte de pneus adaptée. La société Duo pneus Racing, fabricant officiel de la Série FFSA, devrait proposer à Guillaume et Yannick Rousseau, maîtres d'œuvre de la mise en chantier de cette Megane, de nouveaux

pneus pour l'épreuve du Val de Vienne. Le baptême de cette voiture s'est toutefois parfaitement passé, elle n'avait pas fait un tour de roue avant de débarquer en terre madrilène ! Le bilan est très positif pour Guillaume Rousseau : « Nous



La Megane n'est dotée que de deux pédales (accélérateur et frein), la commande d'embrayage est fixée au volant.



L'AVIS DE DAVID ZOLLINGER...

Double Champion de France Formule Ford 2003 et 2005 et Vice Champion du Sprint Proto 2006, David Zollinger s'est installé au volant des deux montures. Il nous relate ses impressions.

« L'équipe de Solution F m'avait permis de découvrir leur nouvelle production lors des essais préliminaires de Magny-Cours fin février alors que, sur l'invitation de Guillaume Rousseau, je participai ce week-end à la première épreuve du Challenge Endurance GT/Tourisme sur la Renault Megane. La Touring Cup est un excellent compromis pour toute personne voulant découvrir les courses d'Endurance GT. Elle bénéficie d'un très bon châssis et sa tenue de route est exemplaire. Le moteur V6 3.5 litres d'origine Nissan développe 310 Ch. Il offre beaucoup de souplesse grâce à un couple bien réparti à tous régimes. Les commandes de vitesses par palettes au volant assurent un fonctionnement sans souci et un confort fabuleux. Avec ce système, les surrégimes sont même impossibles.

La Megane Trophy - Endurance - est pour sa part une vraie voiture de course. Elle se montre beaucoup plus pointue à piloter mais offre l'avantage de distiller des sensations plus intenses. Son moteur plus puissant et plus coupleux et également accouplé à une boîte de vitesses avec commande aux volants. La commande d'embrayage se trouve également sur le volant et il ne vous reste plus que deux pédales à vous mettre sous les pieds. Dans ces conditions le frein pied gauche s'impose mais demande inévitablement un certain temps d'adaptation. Une fois le dosage maîtrisé, l'efficacité devient redoutable. Ces deux magnifiques voitures présentent un bon compromis pour le Challenge Endurance GT/Tourisme V de V Organisation. Elles sont très proches en performance et il est possible de s'imposer avec les deux. La Touring Cup conviendra mieux aux gentlemen alors que la Megane intéressera plus les pilotes confirmés en recherche de plaisir intense. Dans les deux cas, vitesse, performance, plaisir et fiabilité sont au rendez-vous, n'hésitez plus venez les essayer ! »



avons abordé cette course comme une séance d'essai grandeur nature et nous avons tiré les enseignements nécessaires en matière de consommation et de performance. Le résultat des Touring Cup avec une cinquième place au général est encourageant pour la suite. Nous devrions bien nous amuser au Val de Vienne ».

Du côté de Solution F, les visages étaient réjouis à l'issue de cette course. Eric Gasperini et Stéphane Pourque, déjà présents en fin de saison dernière, se sont parfaitement adaptés et terminent à une superbe cinquième place alors que les deux autres voitures engagées s'ajustent les dixièmes et onzième place. Ces résultats ôtent tout doute à ceux qui hésitent encore et doutaient des performances de la Touring Cup face au GT et nous devrions retrouver d'autres modèles similaires dès le Val de Vienne. Un volant Touring Cup a par ailleurs été lancé pour faire gagner une voiture après une sélection de deux jours.

Comme la Megane, la Touring Cup est dotée d'un imposant aileron...



L'habitacle de la Touring Cup. Comme si vous y étiez...



La Touring Cup s'est imposée lors de ce premier match opposant les silhouettes.