



JUNO RACING FRANCE		EN BREF	
MOTEUR	Honda 2 L Gr. N.	PUISSANCE MAXI	245 ch
COUPLE	22,8 mkg	BOITE	Hewland 6 séquentielle
CHASSIS	Tubulaire	POIDS	575 kg

PROTO SAUCE VDV

Pile dans l'esprit de la série proto de Van de Vyver, la Juno bouscule les valeurs établies. Nous nous sommes glissés dans une séance d'essai lors de la course de Dijon pour découvrir l'une des autos de l'équipe Esprit compétition.

Texte PIERRE GARY - Photos PHILIPPE MAITRE

Juno (prononcez «Djouuno») est une marque récente qui n'a pas trahi à se placer sous le feu des projecteurs. On ne décroche pas la victoire du challenge européen d'endurance par hasard, comme le démontre le double réalisé l'an passé. Damer le pion aux valeurs établies que sont les Norma, Ligier, Radical et autre Merlin représente un petit exploit, surtout pour une jeune marque apparemment sans expérience. Il faut cependant savoir que Juno, c'est avant tout Ewan Baldry, un ingénieur britannique qui a fait ses classes chez... Rolls-Royce avant

Polyvalente

Extrêmement bien finie, la Juno SSE a été conçue pour recevoir différentes mécaniques, dont le V6 Jaguar! Évidemment, le moteur 2 litres Honda de la version CN nage un peu, ce n'est que tout bénéfice pour le travail des mécanos! Reposant sur un châssis tubulaire robuste et très rigide, intégrant naturellement l'arc-capeau-cage et la « crash box », la Juno regorge d'astuces de conception. Les suspensions, classiques au premier regard avec des triangles superposés (réglables en tous sens contrairement à la Ligier) et des combinés ressorts-

ESSAI Juno SSE - 2L Honda

► amortisseurs, des Bespoke à trois voies avec des spirales Eibach, commandés par des pousoirs et des basculeurs, révèlent des solutions originales lorsque l'on creuse un peu plus. L'antiroulis avant, par exemple, démontre avec ce système de renvoi et de lame centrale une dose évidente de matière grise dans sa géométrie! En revanche, les freins, dotés d'étriers AP Racing à quatre pistons, ne se démarquent pas. Mais les ancrages de la mécanique, avec un couple permettant de monter quasiment n'importe quel moteur, différent sensiblement de la concurrence. En endurance et en sprint VdV, le Honda 2 litres s'est généralisé, la Juno ne déroge pas à la règle avec un quatre cylindres préparé chez Moutune Racing, doté d'une gestion Pecel, qui délivre 245 chevaux à 8 200 tr/min, le régime maximum réglementaire, et un couple de 22,8 mkg, soit sensiblement les mêmes valeurs que les autres concurrents. Mais, une fois de plus, la Juno se distingue en offrant un choix de cartographies (qualif, course, pluie et «safety car») avec sélecteur au tableau de bord. Ce système permet d'optimiser la consommation de carburant et d'effectuer des relais de deux heures contre 1h30 pour la concurrence avec le réservoir réglementaire de quatre-vingts litres. Cela sans sacrifier l'aérodynamisme qui, selon Ewan Baldry, assure quand même un appui de 340 kg, dont 60 % sur l'arrière, à 220 km/h. Côté transmission, Hewland fournit la boîte avec une version FTR séquentielle à six rapports avec shift. Le poids minimum réglementaire est fixé à 570 kg, la balance en affiche cinq de plus pour la Juno : une petite sécurité indispensable en cas de pesée! La petite marque britannique annonce 41 847 livres sterling hors taxes pour un châssis roulant sans mécanique ni transmission. Ce n'est pas si cher compte tenu de la qualité de l'ensemble...

Dans le trafic

La piste de Dijon est bien encombrée. La séance d'essai précédente, écourtée par un drapeau rouge, a déversé ses concurrents dans la mienne, il y a donc du monde! Laurent Fort m'a affecté la Juno bleue numéro 6 habituellement pilotée par Michel Ghio et Philippe Papin. Avec une coquille de siège adaptée, je suis à l'aise dans l'auto. L'asphalte, encore mouillé par les pluies du début d'après-midi, commence à sécher. Je pars avec des Avon bien striés, mais des slicks sont prêts dans le stand. Laurent m'explique la procédure de départ, il n'y

L'aérodynamisme, pourtant bien calibré avec une vitesse de 240 km/h en bout de ligne droite à Dijon, sera encore améliorée grâce à une carrosserie spécifique au 2 litres avec un maître couple réduit.



Les réglages souples des suspensions offrent un contrôlabilité supérieure sans sacrifier l'efficacité



Pour une fois, il y a de la place dans un proto! Les grands gabaritis trouveront leur aise dans la Juno, c'est un bonheur...

rien de plus simple et le Honda tient sagement le ralenti. Je rejoins tranquillement la horde de furieux déjà en piste, la Juno se montre douce et obéissante. Sa direction reste légère, commence à sécher. Je pars avec des Avon bien striés, mais des slicks sont prêts dans le stand. Laurent m'explique la procédure de départ, il n'y

rien de plus simple et le Honda tient sagement le ralenti. Je rejoins tranquillement la horde de furieux déjà en piste, la Juno se montre douce et obéissante. Sa direction reste légère, commence à sécher. Je pars avec des Avon bien striés, mais des slicks sont prêts dans le stand. Laurent m'explique la procédure de départ, il n'y

rien de plus simple et le Honda tient sagement le ralenti. Je rejoins tranquillement la horde de furieux déjà en piste, la Juno se montre douce et obéissante. Sa direction reste légère, commence à sécher. Je pars avec des Avon bien striés, mais des slicks sont prêts dans le stand. Laurent m'explique la procédure de départ, il n'y



Intelligemment conçue et très bien finie, la Juno dispose d'un moteur Honda préparé par Moutune Racing et d'une boîte Hewland séquentielle à six rapports.



Très bien maîtrisées, les suspensions, réglées plutôt souples, sont bridées en roulis, à l'avant, par cet ingénieux système à lame de torsion.



Ewan Baldry, le fondateur de Juno, Laurent Fort, patron d'Esprit Compétition, et l'essayeur d'Échappement.

Esprit compétition



Créée par Laurent Fort, l'équipe est animée par une passion indestructible de la belle auto de course et offre ses services dans l'exploitation et la location. Deux Juno SSE sont ainsi proposées en Sprint ou en Endurance VdV. L'exceptionnelle fiabilité des autos permet d'espérer d'importants temps de roulage pour les pilotes. Dans le cas d'une épreuve de 3 heures, chaque pilote peut se retrouver avec environ 4 heures de conduite, essais libres, chronomètres et course cumulés. Laurent Fort propose une formule de location, comprenant essence, consommables et bonne humeur, pour un tarif variant, selon éloignement de l'épreuve, entre 6 000 et 7 000 € hors taxes par pilote. A noter qu'Esprit compétition se charge également de la Chevron B16 actuellement en tête du challenge Endurance Historique. Contact : Esprit Compétition, Laurent Fort, Quartier Les Vaux, chemin du Vallon, 13400 Aubagne. Tél. : 06 03 03 33 94 - E-mail : esprit.competition@wanadoo.fr

LE BILAN

Dans le mille!

À la fois parfaitement utilisable par un amateur, qui trouvera à son volant beaucoup de plaisir, et très compétitive pour ceux qui veulent des perfs, la Juno colle poil à l'esprit des courses organisées par Eric Van de Vyver. D'autant que le budget d'exploitation reste dans une limite très raisonnable pour un proto!