

Chaleur... glaciale !

En cette période hivernale, rien de tel que de se fondre avec les éléments naturels qui nous sont offerts. En l'occurrence, un cocktail glacé... agrémenté d'un zeste de Clio version Trophée Andros !

Texte ALEXANDRE BENGUÉ - Photos CHRISTIAN CHIQUETTO

Depuis le temps que j'espérais pouvoir piloter un jour une voiture de course sur glace, je commençais à m'impatienter. Mais comme le souligne un vieil adage : tout arrive à qui sait attendre ! Eh bien, ce jour est finalement arrivé, car, quelques semaines après la première manche du Trophée 2012 me voici sur le tracé de Val Thorens (Savoie) pour essayer une auto de l'Andros... Pour le compte d'*Echappement*, bien évidemment. Ce petit privilège je le dois en premier lieu à Dominique Dubourg, team manager et propriétaire de l'équipe DA Racing, lequel engage cette saison trois Clio survitaminées, dont un exemplaire me sera confié pour l'occasion. Il s'agit précisément de la Clio DAR03 que se partagent ces deux fils, Jean-Baptiste et Andréa. Officieusement il s'agit donc d'une Renault... dont seul le losange apposé sur le museau a un lien de parenté avec ce constructeur. Cette voiture bénéficie de tout ce qui se fait actuellement de mieux techniquement pour le Trophée Andros ! Sa coque de Clio dissimule un châssis tubulaire conçu et fabriqué par Tork-Engineering, comme la grande majorité du plateau. Sa particularité ? Elle est l'une des rares

à utiliser le châssis 2012, tout comme la Dacia Lodgy pilotée, entre autre, par Alain Prost. Bien qu'ayant un œil averti, il m'est difficile de percevoir sur cette base une différence notable avec son ascendante. Au volant en revanche, d'après « JB » Dubourg, le résultat est sans appel ! « La nouvelle voiture est confortable et plus progressive, et le nouveau moteur est encore plus efficace ! Même si tu n'as pas forcément l'impression d'aller plus vite, les chronos sont meilleurs... ». Extrapolé du modèle « Silhouette » de circuit, ce châssis reçoit, compte tenu des débats de suspensions plus importants sur la glace, des berceaux avant et arrière spécifiques et des triangles de suspension plus longs. Les épures de trains sont elles aussi différentes avec peu de carrossage en raison de la faible adhérence ainsi que moins de chasse pour mieux limiter les variations de géométrie.

Baptême de glace ? Non, du feu !

Comme si le fait de découvrir ce genre de machine était trop simple, rien de tel qu'une bonne tempête de neige, occultant toute capacité à faire la différence entre la piste et les murs de neige ! Après que « JB » ait assuré les quelques tours de mise en régime

de la voiture, il me lance sur un ton placide. « Vas-y, c'est bon ! Tu ne vois rien et c'est super-glissant avec l'épaisse couche de neige ! » Facile. Et dans de telles conditions, les premiers tours sont assez laborieux pour un « bleu » comme moi. Ma première préoccupation est de penser à débrayer à chaque passage de vitesse. En effet, le pourcentage de

patinage est si élevé, qu'il crée des écarts de vitesse importants entre les roues et la voiture. Preuve incroyable grâce à la télémétrie, dans un virage, la voiture évoluait à 20 km/h alors que les roues étaient à 100 km/h... Il devenait donc obligatoire, même sur cette boîte Sadev à six vitesses à crabots, d'utiliser l'embranchage afin que les rapports pas-

sent correctement et rapidement. Mêmes égards pour le rétrogradage, où les micro-blocages de roues empêchent tout crabotage. L'absence de différentiel central impose à cette « quatre roues motrices » une répartition de puissance identique entre les deux essieux. D'où un comportement plutôt sain et équilibré. En même temps, le moteur est sensa-



Epaulé par Marlène Broggi et « JB » Dubourg, me voici en plein débriefing avec Stéphane de chez MTechnologies sur le système d'acquisitions de données Wintax.



EN BREF	MOTEUR	V6 atmosphérique
	CYLINDRÉE	3,0 litres
	PUISSANCE MAXI	350 ch
	POIDS	950 kg

Indispensable sur la glace : l'essuie-glace... latéral !

