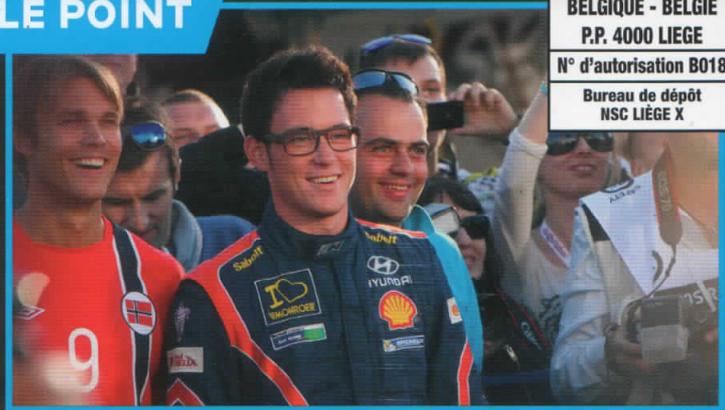


# TURBO

MAGAZINE



## 24 HEURES DE SPA

# 7 SECONDES D'ÉCART APRÈS UNE COURSE « DE FOLIE »



**TC3 SERIES**  
« LA » SOLUTION ?



**ESSAI**  
LA BMW i8, HORS-NORMES !





# LE TC3 DANS LA FOULÉE DU GT3 ?

Il y a presque deux ans, TurboMagazine proposait un dossier Tourisme dressant un état des lieux - peu emballant - de la catégorie tant en Belgique qu'à l'étranger, et présentant des pistes pour une relance durable. Depuis, le tableau a évolué sans devenir idyllique. L'horizon pourrait s'éclaircir, pour autant que les promoteurs n'entament pas une guerre des tranchées...





Mercedes CLA AMG, BMW 235i Racing, Opel Astra OPC, SEAT Leon Cup Racer : il existe déjà des « berlines de course » qui ne demandent qu'à être exploitées sur une plus large échelle.



On le verra par ailleurs, le BTCC anglais est la seule compétition réservée aux voitures de tourisme qui se porte relativement bien en Europe. Pour le reste, c'est le vide ou peu s'en faut, dès le moment où les engins alignés en DTM s'apparentent plus à de vrais protos qu'à des berlines de course. Au niveau mondial, le WTCC est reparti sur de nouvelles bases via l'adoption de règles favorisant le spectacle et la performance. Si elle poursuit son développement, la série mondiale est toutefois confrontée à plusieurs soucis majeurs.

### Les Citroën trop fortes

D'abord, inutile de le nier, la suprématie des Citroën C-Elysée nuit à l'intérêt de la compétition. En effet, la principale indécision concerne le nom du pilote de la marque aux chevrons qui battra ses deux « camarades ». Heureusement, serait-on tenté de dire, Yvan Muller, José-Maria Lopez et – dans une moindre mesure peut-être – Sébastien Loeb sont tous décidés à coiffer la couronne en fin de saison. Entre ces trois caractères bien trempés, les relations n'apparaissent plus guère amicales et elles vont encore se tendre au fil des prochains rendez-vous qui risquent de tourner parfois au vinaigre. On souhaite bien du plaisir à Yves Matton pour gérer la cohabitation entre ses deux Alsaciens et son Argentin...

Même si leur retard semble diminuer, les Honda, Chevrolet et Lada ne peuvent en tout cas se

battre à la régulière avec les Citroën. N'étant pas engagées directement par les usines mais par des équipes « satellites », les Civic, Cruze et Granta ne bénéficient pas d'un développement aussi soutenu que celui de la berline française dont les mauvaises langues affirment qu'elle était déjà dessinée... avant même l'officialisation du règlement. Cette situation – que l'on ne peut évidemment reprocher à la firme tricolore – n'est pas de nature à favoriser l'entrée en scène de nouveaux constructeurs, les candidats n'ayant d'autre choix que de mettre la barre aussi haut que Citroën ou d'accepter d'entrée de jeu le statut d'outsiders...

Problème concomitant, les sommes nécessaires pour une campagne en WTCC ont augmenté. Les voitures répondant aux normes TC1 coûtent encore plus cher que leurs devancières (près d'un demi-million d'euros) et le poste « déplacements » grève lourdement les budgets. Ce n'est pour rien si plusieurs fidèles de la discipline (Wiechers, Bamboo) ont jeté le gant.

Enfin, les quelques SEAT Leon et BMW 320TC qui complètent actuellement le peloton jettent leurs derniers feux et ne seront plus de la partie en 2015.

De tout cela, les promoteurs du WTCC sont parfaitement conscients. François Ribeiro et Eric Nève travaillent d'arrache-pied pour décider d'autres marques à les rejoindre, insistant sur l'intérêt commercial qu'offre leur calendrier (des étapes sur quatre continents) et sur le coût inférieur du

## EN WTCC, LA PRINCIPALE INDÉCISION CONCERNE LE NOM DU PILOTE DE LA MARQUE AUX CHEVRONS QUI BATTRA SES DEUX « CAMARADES ».

### EN BREF

**Format :** le canevas des meetings des TC3 Series n'apparaît pas a priori très innovant puisqu'il est question de deux sessions d'essais libres, deux qualifs (une pour chaque course) et deux manches disputées le dimanche. La durée des courses n'est pas – encore – connue.

**Calendrier :** les TC3 Series devraient débiter au mois de mars 2015 en Italie mais le circuit n'a pas encore été précisé. Si tel est le cas, cette ouverture ne se fera pas dans le cadre du Grand Prix d'Italie, traditionnellement programmé en septembre. On rappelle que selon Lotti, plusieurs courses des TC3 Series se dérouleront dans le cadre de Grands Prix F1.

**SEAT :** si l'on en croit certaines informations, la SEAT Leon Eurocup pourrait être intégrée au championnat ETCC l'an prochain en temps que coupe monomarque. Mais le promoteur des TC3 Series évoque aussi cette compétition... Difficile d'y voir clair !

**Focus :** Marcello Lotti cite la Ford Focus RS parmi les voitures susceptibles d'être alignées en TC3 Series. Une nouvelle version de cette Focus RS va être présentée et elle devrait être propulsée par un bloc 2.3 Ecoboost délivrant en série 330 cv (soit 30 de plus que l'actuel 5 cylindres 2.5) accouplé à une boîte 6.

championnat Tourisme si on le compare à ses homologues Endurance et Rallye. Ils semblent en tout cas persuadés de réunir en 2015 vingt-deux à vingt-quatre voitures de la catégorie supérieure via l'arrivée d'une équipe officielle supplémentaire (on y revient) et/ou la vente par les usines de modèles 2014 à des formations privées.

**MARCELLO LOTTI NE FACILITE PAS LA TÂCHE DE LA FIA, LOGIQUEMENT « CENSÉE » SOUTENIR LES PROMOTEURS DU... FIA-WTCC DANS LA CRÉATION D'UNE CATÉGORIE TC2 ARTICULÉE SUR LE MÊME CANEVAS QUE CE TC3.**



Marcello Lotti (ici à droite en conversation avec Gabriele Tarquini) rêve évidemment d'attirer des marques comme VW (via des Golf ou des Polo) mais aussi... Citroën, présent en Chine avec des Elysées moins affûtées que celles qu'on voit en WTCC.



### Quid du TC2 ?

Les patrons du WTCC planchent aussi avec la FIA sur la création d'une catégorie TC2 qui disputerait ses propres courses (séparément du TC1, donc) lors de leurs meetings tout en pouvant servir pour des championnats nationaux.

Dans notre précédente édition, Eric Nève envisageait deux approches possibles pour ce TC2. Rappelons-les brièvement : une réglementation inspirée de celle du R5 rallye ou une ouverture à un vaste éventail de modèles à caractère sportif mis sur pied d'égalité via une Balance Of Performances (BOP).

Si elle recueillait initialement peu de suffrages, la première option a repris du poil de la bête depuis que ses partisans en ont précisé les contours : l'idée n'est pas de transformer des R5 de rallye (Ford Fiesta, Peugeot 208, Citroën DS3, Skoda Fabia) en pistardes mais bien d'appliquer les grandes lignes du règlement R5 – sans l'option 4X4, évidemment – à d'autres modèles plus aptes, par leur gabarit surtout, à une utilisation en circuit (Ford Focus, Peugeot 308, Skoda Octavia, etc.). Mais la donne a changé fin juin quand a été annoncé – par un simple communiqué de presse – le lancement en 2015 des TC3 International Series !

### La revanche de Lotti

Il n'a pas fallu longtemps pour s'apercevoir que derrière cette initiative se cache Marcello Lotti, l'ancien boss du WTCC, « prié » de quitter le navire l'hiver dernier ; de là à parler de revanche, il n'y a qu'un pas.

Le bel Italien paraît disposer d'appuis solides. Ainsi, les TC3 Series devraient se produire dans le cadre de plusieurs Grands Prix de F1, vingt-quatre voitures étant prévues sur la grille.

Dans un premier temps, les lignes directrices du projet sont restées vagues. Puis l'initiateur est sorti du bois en précisant ses intentions : il veut mettre sur pied une compétition financièrement abordable (qui l'eût cru ?) réservée à des Touristes dont le niveau sera équilibré via, devinez... Une Balance Of Performances, bien entendu ! Et notre homme de citer plusieurs modèles susceptibles d'entrer en ligne de compte : la SEAT Leon Racer utilisée depuis le début d'année dans la Cup (« Elle représente à mes yeux l'exemple idéal de ce à quoi j'aimerais arriver », précise Lotti), la Honda Civic Type-R (également présente en... WTCC), la Ford Focus RS, l'Opel Astra OPC, la Mercedes CLA AMG présentée il y a quelques mois, la VW Golf GTI, l'Alfa Romeo Giulietta Quadrifoglio, etc. Une BOP pour des Touristes, on a vu que c'est exactement ce à quoi songent les dirigeants du WTCC. Marcello Lotti les a-t-il battus au sprint ? On peut le penser. Ce faisant, le promoteur italien ne facilite pas la tâche de la FIA, logiquement « censée » soutenir les maîtres d'œuvre du... FIA-WTCC dans la création d'une catégorie TC2 articulée sur le même canevas que ce TC3 (dont le nom a été officiellement déposé).

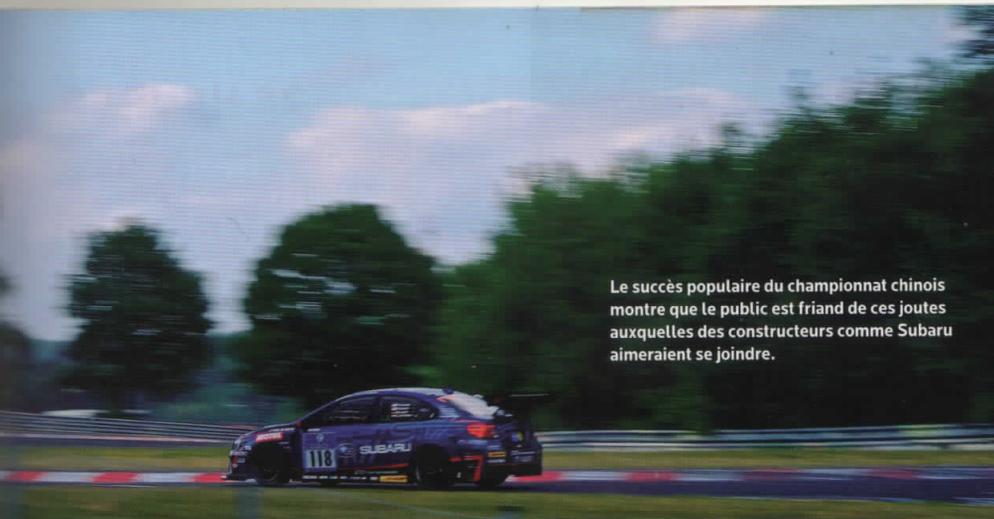
En fait, le parallèle avec le GT est tentant. On trouve face à face le GTE strictement défini par la fédération et le GT3 cher à Stéphane Ratel. Le

premier repose sur un règlement technique précis (même si une BOP intervient) tandis que le second est basé essentiellement sur une Balance Of Performances (même si les règles du jeu sont entérinées par la FIA). Les joutes GTE sont d'un très haut niveau mais cette catégorie ne se produit que sur la scène mondiale où trois marques seulement sont aux prises. En revanche, le GT3 connaît un succès planétaire, contribue à l'essor de divers championnats nationaux et internationaux, et peut se targuer de la présence d'une douzaine de constructeurs. Ne parlons pas des coûts : si le GT3 commence à dérapier sérieusement (420.000€ pour la future McLaren), il reste loin du GTE (880.000€ pour une Porsche RSR).

### Vide réglementaire

Reprenant les principes de base qui réussissent à SRO, Marcello Lotti veut donc les appliquer à une catégorie TC3 dont il espère qu'elle connaîtra le même destin que le GT3. Dans la foulée, il rêve que son « enfant » suive la courbe ascendante des Blancpain GT Series.

Force est d'admettre que la formule privilégiée par le promoteur italien ne manque pas d'atouts. D'abord, elle « ratisse large » en intéressant de nombreuses marques qui auront a priori les mêmes chances de succès alors qu'elles adoptent des solutions techniques variées. La BOP permet effectivement d'envisager une confrontation entre des tractions, propulsions voire 4X4, à moteur atmo ou turbo, type berlines 2, 3, 4 ou 5 portes, qui



Le succès populaire du championnat chinois montre que le public est friand de ces joutes auxquelles des constructeurs comme Subaru aimeraient se joindre.



seront toutes amenées artificiellement au même niveau. Pour autant que les budgets nécessaires restent raisonnables, des équipes privées pourront même se lancer seules dans l'aventure en tentant de développer « leur » auto.

Autre intérêt du TC3, il comblera un vide réglementaire. La FIA n'ayant légiféré que pour le haut de gamme (le TC1, hors de prix) et ayant négligé le bas de l'échelle, un promoteur national désireux aujourd'hui de mettre sur pied un championnat Tourisme viable doit élaborer lui-même ses propres règles. Parfois ça marche, le BTCC est là pour le prouver ; mais très souvent ça foire, les exemples sont légion pour le démontrer (Superstars, Silhouettes, STCC, etc). Proposant une « plate-forme » fiable, la catégorie TC3 peut combler ce vide et contribuer à relancer des joutes nationales. Avantage supplémentaire : comme c'est le cas avec les GT3, les propriétaires de TC3 pourront aligner leurs autos sur plusieurs scènes si la sauce prend dans de nombreux pays.

### Question de look

Ne donnons pas dans l'angélisme : Marcello Lotti n'a pas trouvé la recette magique d'un simple claquement des doigts et son initiative ne présente pas que des avantages.

D'abord, il est impératif que ces berlines de course coûtent beaucoup moins cher que leurs « cousines » Grand Tourisme ; un prix de 120.000 € semble constituer une base raisonnable.

Par ailleurs, le règlement doit être conçu de telle manière que les voitures en lice soient vraiment spectaculaires. Sur ce point, le parallèle avec le GT3 n'a pas cours : par essence, les Grand Tourisme sont agressives et l'ajout de quelques ap-

pendices aéros suffit à leur donner une « gueule » d'enfer. Ce n'est pas automatiquement vrai des berlines, on l'a vu avec les WTCC ancienne génération auxquelles on reprochait une allure trop banale malgré leurs ailerons, splitters et jantes 17 pouces. Quand il cite la SEAT Leon Racer comme « exemple à suivre », le promoteur italien joue sur du velours car la traction espagnole a été dessinée pour la course. C'est vrai aussi de l'Opel Astra OPC en version Cup, de la Mercedes CLA AMG voire de la BMW M235i Racing (déjà nettement plus sage en terme de look). Ça l'est moins des autres modèles cités auxquels il ne suffira pas de greffer un aileron pour les transformer en « bêtes de course » aux yeux du public.

Par ailleurs, la mise en œuvre d'une BOP pour des berlines posera de nouveaux problèmes, notamment en fonction des caractéristiques mécaniques de base (traction, propulsion, 4x4) et des types de carrosseries (2 ou 3 volumes) qui réclament une approche différente question aéro. Toutefois, au contraire des GT dont le moteur peut être avant, central ou arrière, la répartition du poids ne varie guère en Tourisme puisque la mécanique est toujours placée à l'avant.

D'autres écueils ne manqueront pas de se dresser sur la route des initiateurs de cette nouvelle catégorie. Gageons qu'ils en ont mesuré la difficulté. Pour notre part, nous suivrons de près l'évolution du projet tant nous avons le sentiment qu'il peut avoir des retombées positives, au plan belge notamment.

Reste aussi à espérer qu'il ne débouche pas sur un conflit entre promoteurs dont le sport automobile n'a vraiment pas besoin actuellement !

## LA MISE EN ŒUVRE D'UNE BOP POUR DES BERLINES POSERA DE NOUVEAUX PROBLÈMES, NOTAMMENT EN FONCTION DES CARACTÉRISTIQUES MÉCANIQUES DE BASE ET DES TYPES DE CARROSSERIES.

## TOUR D'EUROPE

### L'exception britannique...

Une fois de plus, la Grande-Bretagne fait figure d'exception dans le paysage automobile européen : il faut en effet traverser le Channel pour trouver le seul championnat Tourisme « tendance sprint » réellement digne d'intérêt. Pour le reste, c'est le désert, ou presque... Etat des lieux.



**BTCC** : une trentaine de concurrents s'affrontent dans des joutes très musclées au volant de voitures spectaculaires, conçues selon les normes NGTC (New Generation Touring Car) propres au championnat. Utilisant un moteur 2.0 turbo et de nombreuses pièces communes (transmission, freins, direction, amortisseurs), ces Toyota Avenis, BMW Serie 1, MG6, VW Passat, Honda Civic et Tourer (break), Ford Focus, Mercedes Classe A, Audi A4, Proton Gen-2 et Chevrolet Cruze sont confiées à des « furieux » comme Colin Turkington, Jason Plato, Matt Neal, Alain Menu, Fabrizio Giovanardi, Andrew Jordan et consorts. La recette est bonne car le British Touring Car Championship demeure la référence sur le Vieux Continent.

**STCC** : la compétition suédoise réservée à des Silhouettes mécaniquement identiques (châssis Solution F, moteur V6) se meurt tout doucement. Les courses opposent une douzaine de concurrents mais la sauce ne prend pas. Là comme ailleurs, le concept Silhouette a fait son temps...

**EuroV8** : sous ce nom se cachent les anciennes Superstars Series dont le promoteur Maurizio Flammini a jeté le gant il y a quelques mois. Un autre Italien, Daniele Audetto, avait annoncé une renaissance « avec des capitaux asiatiques » mais il a postposé l'opération à 2015... Un championnat a quand même lieu cette saison avec l'essentiel du peloton vu l'an dernier : BMW M3, Camaro, Audi RS5, Mercedes E63, etc.



**ADAC Procar** : regroupant quelques vieilles BMW 320, des Mini et des Ford Fiesta, la joute allemande ne présente aucun intérêt.

**Mitjet** : les petites Silhouettes made in France connaissent un réel succès dans l'Hexagone, surtout depuis l'introduction d'un bloc 2.0 plus puissant que le 1.3 de moto. Occupant une « niche » bien à elle, la formule ne séduit cependant que les Français.

**Nascar Euroseries** : de plus en plus internationale, cette compétition occupe une autre « niche » et le qualificatif Tourisme est difficilement applicable à ces grosses Silhouettes à moteur V8.

**Coupes monomarches** : SEAT Leon Racer, Renault Clio, VW Polo et Golf, Abarth Trofeo (en voie d'extinction...), il y a l'embaras du choix pour les fans de sprints opposant des voitures identiques. Mais précisément, elles sont identiques...

**CITE&CER** : la compétition italienne d'endurance réunit un plateau sympa avec des SEAT Leon Supercopa et Racer, BMW M3 E46 et E92, Peugeot RCZ, Renault Clio, Honda Civic et Alfa Romeo 147 ; mais, à l'instar de son homologue espagnole (Campeonato de España de Resistencia, CER) qui attire en plus quelques Ginetta et GC-V6, elle ne déplace pas les foules. Dans les deux cas, l'endurance est privilégiée.