

Loisirs - Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Les journées Passion Renault Sport, c'est la formule concoctée par la marque au losange pour regrouper ses clients de la branche sportive sur les plus beaux circuits du monde. A titre privé, j'avais pu découvrir le magnifique tracé de Spa Francorchamps en 2015. Cette année, la manifestation prend ses quartiers en Autriche, dans la région du Spielberg, sur le très rapide tracé du RedBull Ring. Au menu : du roulage sous toutes ses formes !



Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Sandro Zangrando, Patrick Schneuwly

A cause d'un banc de brouillard persistant sur l'aéroport de Vienne et deux heures de route pour se rendre au circuit. Il est 12h30 lorsque nous arrivons enfin dans le paddock sur le RedBull Ring, heureusement, les sessions de roulage sont concentrées sur l'après-midi. J'ai tout juste le temps de manger une spécialité avant d'attaquer le programme d'expérience de conduite.



Présentation

Pour participer au JPRS (Journée Passion Renault Sport), il faut être propriétaire d'un modèle sportif de la gamme Renault. Cela ne concerne pas seulement les toutes dernières nées, mais aussi les quelques raretés que je vois débarquer sur le parking ! Clio Williams dans un état proche du neuf, Spider, R5 Turbo ou encore R19 16S.

Seule condition en plus du badge : pouvoir venir par la route. En effet, les voitures de compétition clients ont leurs événements dédiés. Durant la journée, 3 groupes de roulage sont formés pour que les clients puissent rouler six fois vingt minutes sur la magnifique piste autrichienne homologuée pour la F1.

En tant que journaliste, mon programme diffère un peu de celui des inscrits locaux. En effet, cinq ateliers m'attendent, avec une auto différente à chaque fois. Au menu : de la route, de la piste et un gymkhana. Je me réjouis d'avance !





- Mégane GT

Tout fraîchement présentée à Francfort, la nouvelle Mégane 4 RS nous nargue depuis son box qu'elle ne quittera pas. En attendant sa présentation à la presse, Renault compte sur cet événement pour faire monter la sauce avec les innovations Renault Sport que l'on retrouve sur toute la gamme et en concentré sur la nouvelle venue.

Revenons à la Mégane GT que nous avons essayé en 2016. Avec ses sièges sport et sa boîte EDC, on a déjà un savoureux mélange de dynamisme dans une berline. Ajoutez-y le 4Control et voici, avec un peu moins de performances, une projection assez claire de ce qui nous attend avec la RS. L'itinéraire de l'essai nous amène sur la route étroite et sinueuse qui fait le tour du circuit avant de le quitter à l'opposé de l'entrée principale. Le revêtement est en mauvais état, la suspension et le châssis, déjà rigide sur cette version GT, ne suivent pas pour filtrer les secousses.

Les enchaînements de virages sont avalés avec une agilité stupéfiante. J'avais apprécié ma première expérience du système 4Control sur la Talisman. Avec le châssis plus court de la Mégane, l'effet de la rotation inverse des roues arrière à basse vitesse fait braquer très court. En épingle c'est un régal. De plus, la boîte EDC suit le mouvement, avec rétrograde au bon moment pour ressortir sur le couple du 1.6 de la Mégane GT. Maintenant, j'attends la 4 RS de pied ferme.

- Clio RS Trophy 220

Après un peu plus d'un an d'attente, c'est l'heure de mes retrouvailles avec la petite bombe. Je l'avais quittée pas loin de Toulouse sur le circuit de Haute-Saintonge après cinq tours trop courts, mais carrément alléchants. Ici, ma session ne dure pas vingt minutes, mais je prends pour la première fois la piste après

avoir visité Spielberg à deux reprises.

La Clio est ici dans sa version la plus sportive, évolution de celle essayée par Wheels And You en 2015, en mode Sport et avec interventions de l'électronique réduites au minimum. En roulant sur la pitlane, je jauge la pédale de frein : le mordant met du temps à arriver, on sent que la voiture est mise à rude épreuve depuis le matin. L'instructeur me demande combien je connais la piste et combien il doit avoir peur. Je le rassure en lui disant que je sais où je vais et que je n'aime pas prendre de risques inutiles.

Première montée après les stands, je me fais poser par un participant et sa Mégane 3 RS. Je lui fais l'aspiration pour ne plus quitter son pare-chocs. Bien que dubitatif sur les freins, je constate qu'ils tiennent bons et les performances sont là. Les 220 chevaux et la différence de poids me permettent de rester dans le sillage de sa grande sœur plus puissante. Mon sourire de l'essai précédent est de retour, la direction est un régal et le côté Sport de la Clio s'exprime pleinement. On me fait déjà signe de ralentir et quitter la piste. Misère, ce sera toujours trop court !

Avec sa dose de chevaux en plus, son châssis sport ou cup, je pense de nouveau à la nouvelle RS pleine de promesses.

- Twingo GT

La petite citadine à moteur arrière a aussi son exécution dynamique, nous l'avons découverte il y a quelques mois. Elle a son coin de parking réservé pour y faire un gymkhana et nous faire découvrir la boîte EDC qui lui a dernièrement été greffée. Deux demi-tours enchaînés sur une place de six mètres par cinq, vous y croyez ? Twingo le peut.

- Clio Cup

Même si les voitures de courses ne peuvent pas s'inscrire à l'événement, Renault en a quand même une triplette dans son semi-remorque pour faire des tours de manège. Après un peu d'attente, je prends place dans un baquet passager. Enjamber l'arceau pour s'y installer et serrer le harnais six points annonce la couleur.

C'est la première fois que je me retrouve à bord d'une voiture de course sur un circuit. J'attends beaucoup de grip et de gros freinages pour justifier les slicks et la caisse intégralement vidée. L'accélération est vigoureuse et plus pêchue que dans la voiture de série. Arrivée au point culminant du circuit, premier freinage bien anticipé afin de monter les disques en température.

La Clio Cup est équipée d'une boîte de vitesse séquentielle qui demande d'utiliser l'embrayage sur la pitlane. Le reste du temps, mon pilote exécute quelque freinage du pied gauche pour augmenter le rythme. Une fois chaud, le freinage est efficace, mais finalement pas aussi impressionnant qu'attendu. La vitesse de passage en courbe est, elle, plus élevée et le harnais me retient dans mon siège, la sensation que j'attendais. Derrière le volant, mon chauffeur se régale et n'hésite pas à grimper sur les vibreurs. La caisse est secouée dans tous les sens, tant le châssis et la suspension sont raides. On reconnaît la patte du constructeur de Boulogne-Billancourt en la matière.

- R.S.01

J'aurais pu faire le déplacement rien que pour elle. Cette voiture de course sortie en 2014 est la vitrine de la branche sportive de Renault. Voilà ce qu'ils font lorsqu'ils ont carte blanche pour créer une voiture de compétition client qui aura eu son propre championnat, donc ses propres règles d'homologation. Un châssis monocoque en carbone fabriqué par Dallara, un V6 bi-turbo de 3.8l issu du groupe, suivez mon regard, en position centrale arrière, un système de suspension à double triangulation Öhlins et des freins carbone céramique de 380 mm, rien que ça !

Sur la fiche d'homologation on peut lire 1'100 kg pour 550 ch, boîte séquentielle longitudinale 7 vitesses, vitesse maximale de plus de 300 km/h. Pour la mettre en perspective avec d'autres voitures de course, on pourrait la décrire comme un prototype LMP3 fermé. Autre catégorie plus proche des voitures de série, elle est, en l'état, trop radicale et trop rapide pour courir avec des GT3. Moyennant un lest de 45 kg, l'installation de disques de freins en acier et une réduction drastique des appuis aérodynamiques, des équipes privées ont engagés des R.S.01 dans cette catégorie. Vous avez dit extrême ?

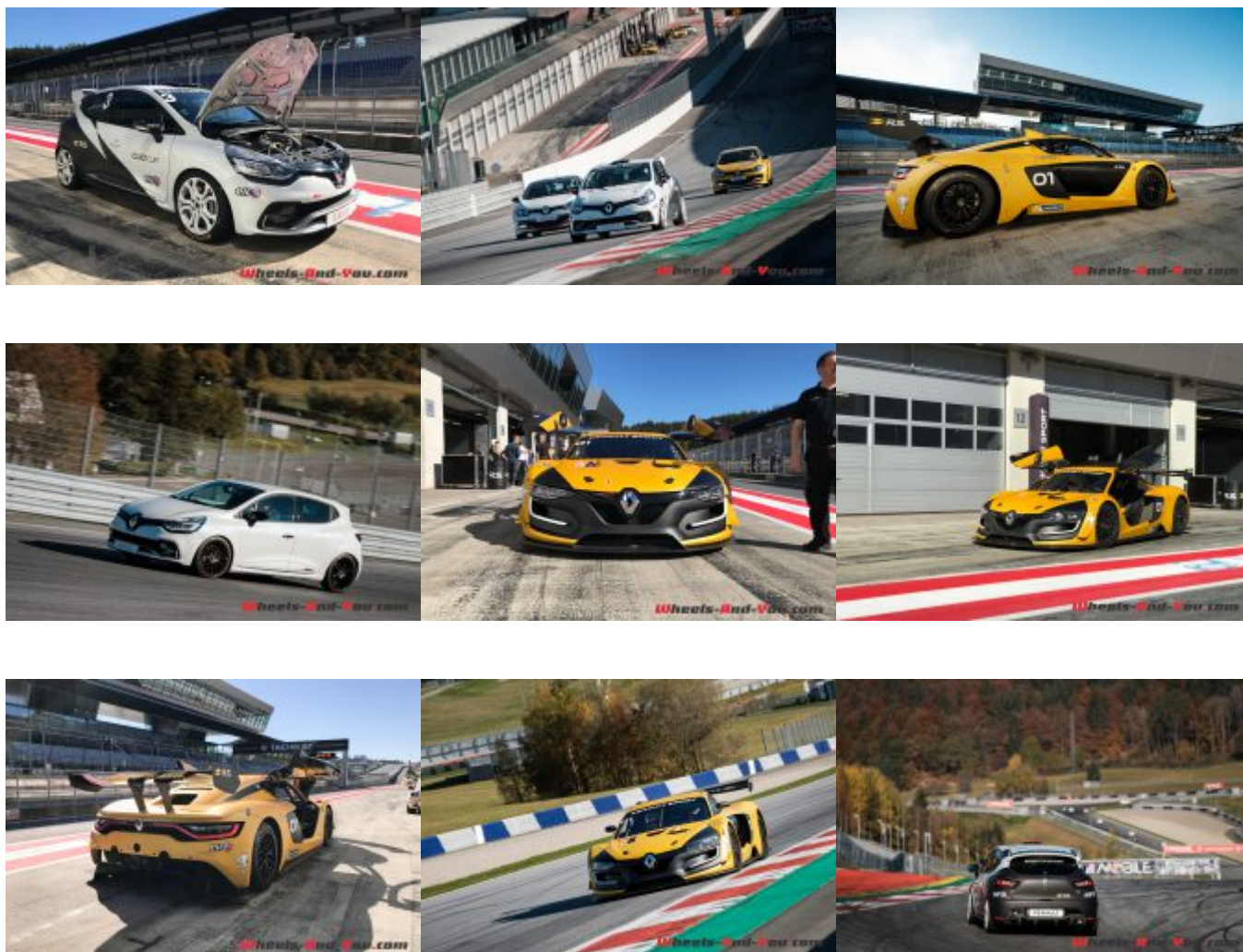
Je découvre avec amusement que l'autocollant 93 de sa participation au

Goodwood Festival of Speed 2016 est toujours en place. J'avais déjà vu cette voiture à cette occasion, ce sont donc des retrouvailles ! C'est Laurent Hurgon, l'un des pilotes de développement de Renault, qui est installé au volant de la voiture depuis le début de l'événement. En pitlane, le balai de Clio et de Mégane passe inaperçu, mais lorsque le proto fait un fly by sur la ligne droite, je me retourne encore pour la regarder, même après dix passages. Le V6 qui hurle en approchant du rupteur avant le passage non moins discret du rapport suivant est jouissif à entendre.

Les portes s'ouvrent vers le haut, façon Gullwing, pour vous donner une chance d'y prendre place. Je dis bien une chance car, avec un casque et plus d'1m80, sans une certaine souplesse c'est impossible. Il faut idéalement commencer par placer ses deux pieds à l'intérieur, seulement le passage de porte est très épais et la dite porte empêche de se tenir droit à côté de la voiture ! Imaginez la scène. Bien qu'elle soit équipée de deux baquets, il n'y a nulle part où prendre appui avec les pieds. C'est le harnais qui me retient.

Pas le temps de m'habituer, Laurent envoie déjà fort alors qu'il ne fait que chauffer les pneus. L'accélération est phénoménale, chaque passage de rapports met mes cervicales à contribution. Confiné dans cet habitacle de carbone, je n'ai tout simplement aucune idée de la vitesse à laquelle on roule. Premier gros freinage, tout mon corps se déplace une fraction de seconde de plus tandis que la voiture décélère. Je comprends immédiatement que sans les pieds pour s'appuyer, c'est difficile et que mes sangles ventrales ne sont pas assez tendues.

Alors que les slicks Michelin gagnent en adhérence, le rythme augmente. Je pensais pouvoir suivre la trajectoire et mémoriser les points de freinage du pilote, mais il n'en est rien. Trop occupé à me cramponner, je vois tout juste le paysage défiler. La composante physique nécessaire au pilotage de la R.S.01 est impressionnante. Après trois tours, je ressens de la fatigue en étant simple passager. Je m'imagine ce que Laurent Hurgon vit depuis plusieurs séances au volant du bolide : un sport d'endurance, un vrai.



Conclusion

Le constructeur au losange est à quelques semaines de faire essayer la dernière Mégane RS et nous fait languir d'une belle façon. En l'espace d'une journée, j'ai vu ce que le bureau dédié au sport peut faire sur la piste, de la Clio Cup à la F1 sagement exposée dans son box. En parallèle, ce développement n'est pas vain car on retrouve cet héritage sportif dans la gamme Renault dès l'exécution GT.

Un surplus de fougue pour une Clio RS Trophy, le 4Control et le châssis amélioré de la Mégane GT, l'aura de la R.S.01, le mélange s'annonce prometteur. Seul obstacle encore à venir : la concurrence. En effet, elle ne s'est pas reposée depuis Mégane 3 RS en sortant des tractions toujours plus puissantes, à l'image de Seat, VW et Honda. Dès la sortie de la française, la lutte sera acharnée.

Il y a une autre conclusion, plus personnelle, à tirer de cette journée. La Clio Cup me paraît accessible en termes de conduite. Après acclimatation à la boîte je fais

quelques tours de piste sans difficultés. La R.S.01 en revanche, c'est une autre ligue. Elle est réservée à une élite expérimentée qu'on appelle les pilotes et dont je ne fais clairement pas partie.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation à cette journée Passion Renault Sport au RedBull Ring.

