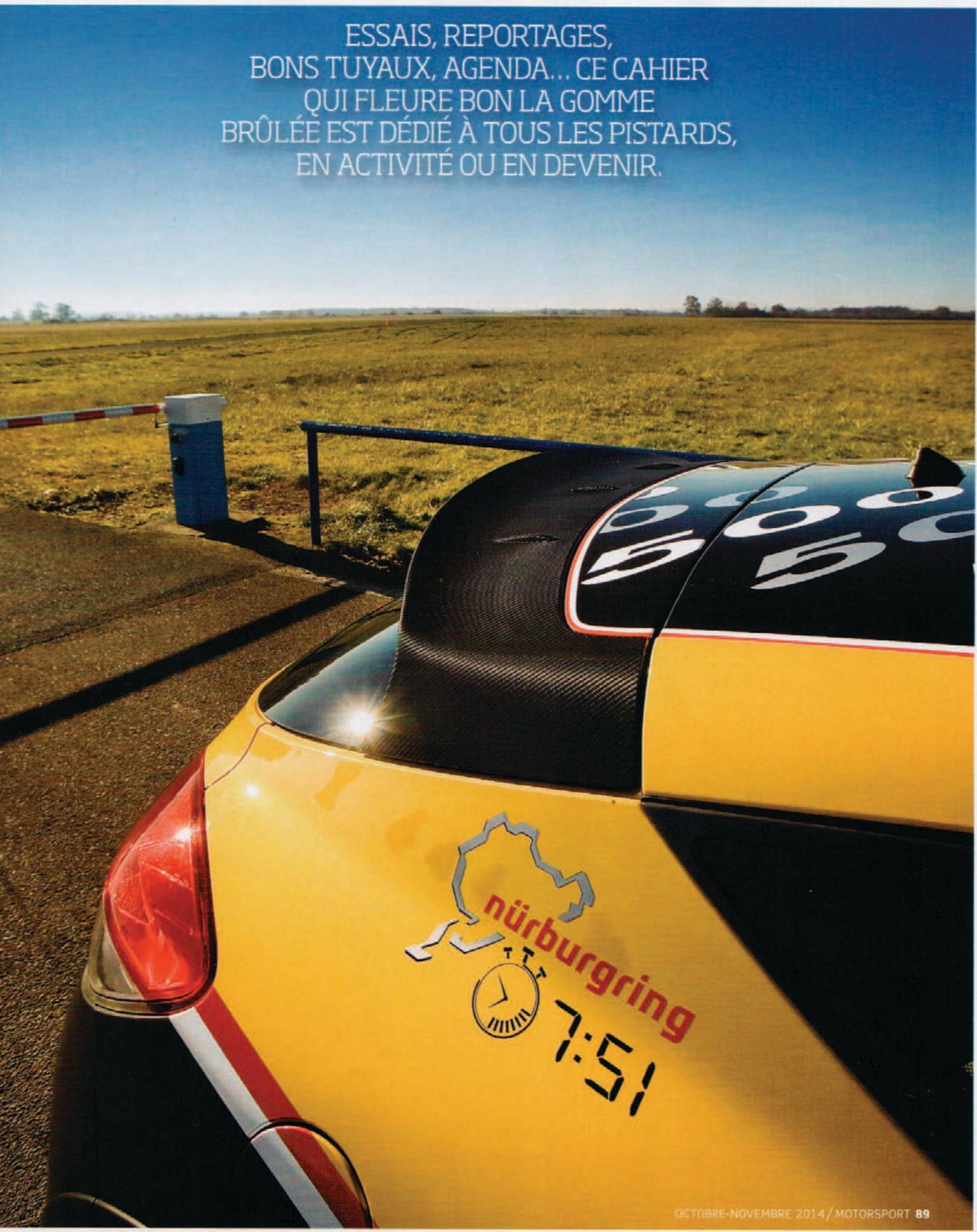


EN PISTE

LE CAHIER DU GENTLEMAN DRIVER

ESSAIS, REPORTAGES,
BONS TUYAUX, AGENDA... CE CAHIER
QUI FLEURE BON LA GOMME
BRÛLÉE EST DÉDIÉ À TOUS LES PISTARDS,
EN ACTIVITÉ OU EN DEVENIR.



Méga



Les sorciers de Dijon Auto Racing ont imaginé la traction ultime : une Mégane R.S. allégée de 100 kg et catapultée par le quatre cylindres d'origine gonflé à 500 chevaux. Ne souriez pas, ça marche !

TEXTE NICOLAS GOURDOL PHOTOS YANNICK PAROT

EN BREF

Moteur » 4 en ligne, turbo

Cylindrée » 1 998 cm³

Puissance » 500 ch

Poids » 1 280 kg

1 000 m DA » 22"3

trac!



Quand on est un préparateur français installé à Saint-Apollinaire, dans la proche banlieue de Dijon, annoncer que l'on vise un record sur le Nürburgring avec une Mégane de 500 ch suscite davantage de perplexité et de railleries que d'admiration et de respect. Aurélien Bucher en a fait l'expérience amère mais motivante. Le garçon a

le goût du risque et des challenges. Son projet fou s'est concrétisé au mois de juin dernier. La petite équipe débarque alors sur l'enfer vert comme un club de foot amateur au Stade de France. La structure RSR Nürburg et son patron Ron Simon, grand spécialiste du Ring, sont mis à contribution pour régler l'auto et faire un temps, le tout en à peine deux jours avec une météo capricieuse et au milieu du trafic. Facile! La super Mégane claquera *in extremis* un chrono de 7'51". Rappelons que la R.S. d'origine détient le record des tractions de série en 8'08". Aurélien est persuadé qu'il est pos-

sible de gagner de grosses poignées de secondes et compte bien le prouver au printemps prochain. En attendant, c'est sur nos bases habituelles que nous avons rendez-vous avec cette compactes des familles plus puissante qu'une Ferrari F40!

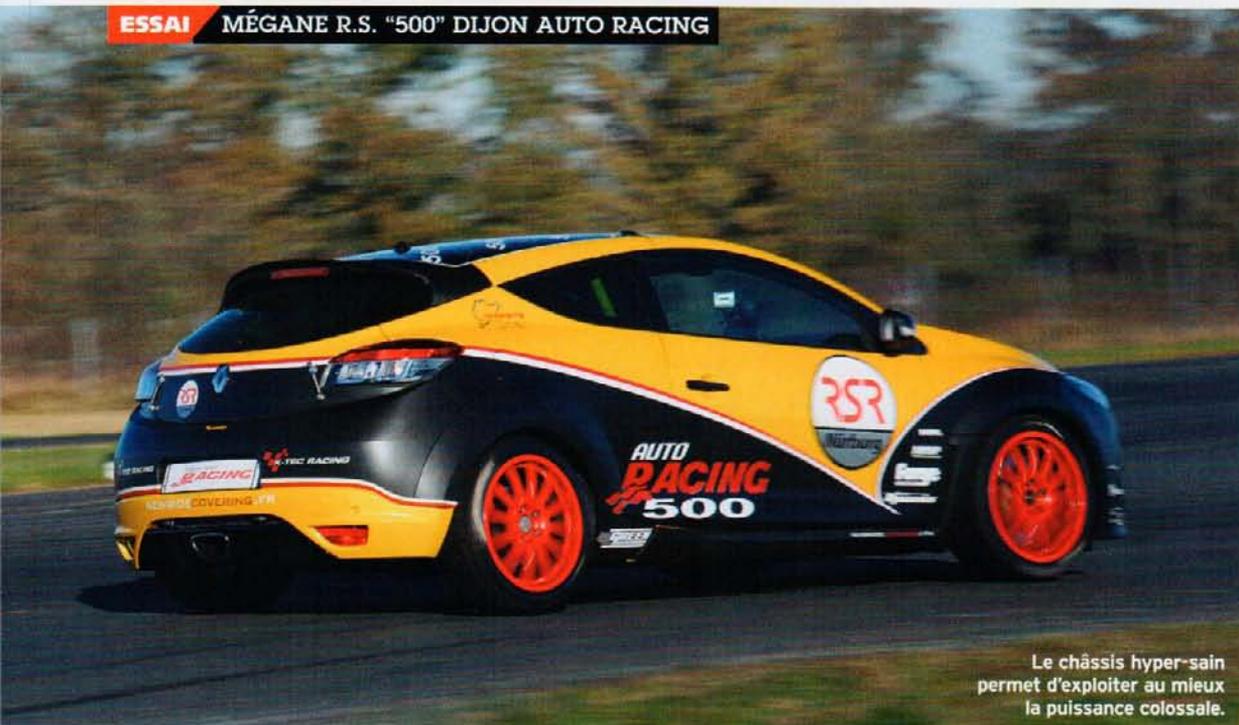
Extérieurement, rien ne laisse supposer de la monstruosité de la préparation. Pas de look kit car ou de parachute sur le hayon, la carrosserie est strictement d'origine, hormis une prise d'air additionnelle percée dans le bouclier avant et un becquet spécifique en carbone. En bonne pistarde, la R.S. 500 est vidée, arceautée, rabaisée et posée sur quatre slicks. Sous le capot, les tubulures d'admission modèle poids lourd et le filtre à air gros comme un ballon de rugby annoncent la couleur, mais pas au point d'imaginer le quatre cylindres d'origine capable de sortir plus de 250 ch par litre de cylindrée...

566 chevaux au banc

Ce résultat à peine croyable est le fruit d'une longue expérience. La Mégane R.S. et Dijon Auto Racing, c'est une vieille histoire d'amour, passionnelle et explosive. En 2011, le préparateur nous

avait déjà confié une R26.R développant plus de 380 ch. Le résultat ne manquait ni de panache ni de sérieux. Encouragé par le potentiel inespéré du F4RT, Aurélien décide de repousser les limites du bloc. Deux moteurs (seulement) seront sacrifiés avant d'atteindre 566 ch sur le banc! S'ils étaient Allemands, nos Dijonnais auraient leur statue. À l'usage, la puissance est limitée à 500 ch pour 51 mkg de couple, quand la dernière 911 GT3 se contente de 45...

L'essentiel de la prépa repose sur un énorme turbo Garrett soufflant à 2 bars. L'échangeur et l'équipage mobile ont été mis à l'échelle. Le bloc a même été retailé pour faire passer les bielles en bas de chemise. Les coussinets sont renforcés, les bielles ergotées, les arbres à cames et ressorts de soupapes changés afin de supporter un régime maxi repoussé d'un millier tours, soit 7 600. La cocotte-minute peut-elle tenir plus d'un tour de Ring avant d'exploser? La réponse est oui. Le préparateur l'a prouvé en enchaînant les track days. Il est même possible de louer l'auto pour des sessions encadrées par un moniteur. Pour deux tours à Dijon, il vous en coûtera 179 euros. Un moyen >>



Le châssis hyper-sain permet d'exploiter au mieux la puissance colossale.

efficace de faire taire les mauvaises langues et d'amortir au passage un projet qu'Aurélien préfère ne pas chiffrer... Le budget conséquent n'a toutefois pas permis de changer la boîte et le différentiel, qui restent strictement d'origine. Et ça tient ? « Pour l'instant oui », me lance Aurélien, calme et pragmatique. Ce sont les ingénieurs du Technocentre qui vont être fiers. Dijon Auto Racing explore des limites qui vont bien au-delà de l'imagination et des prérogatives des ingénieurs de Renault.

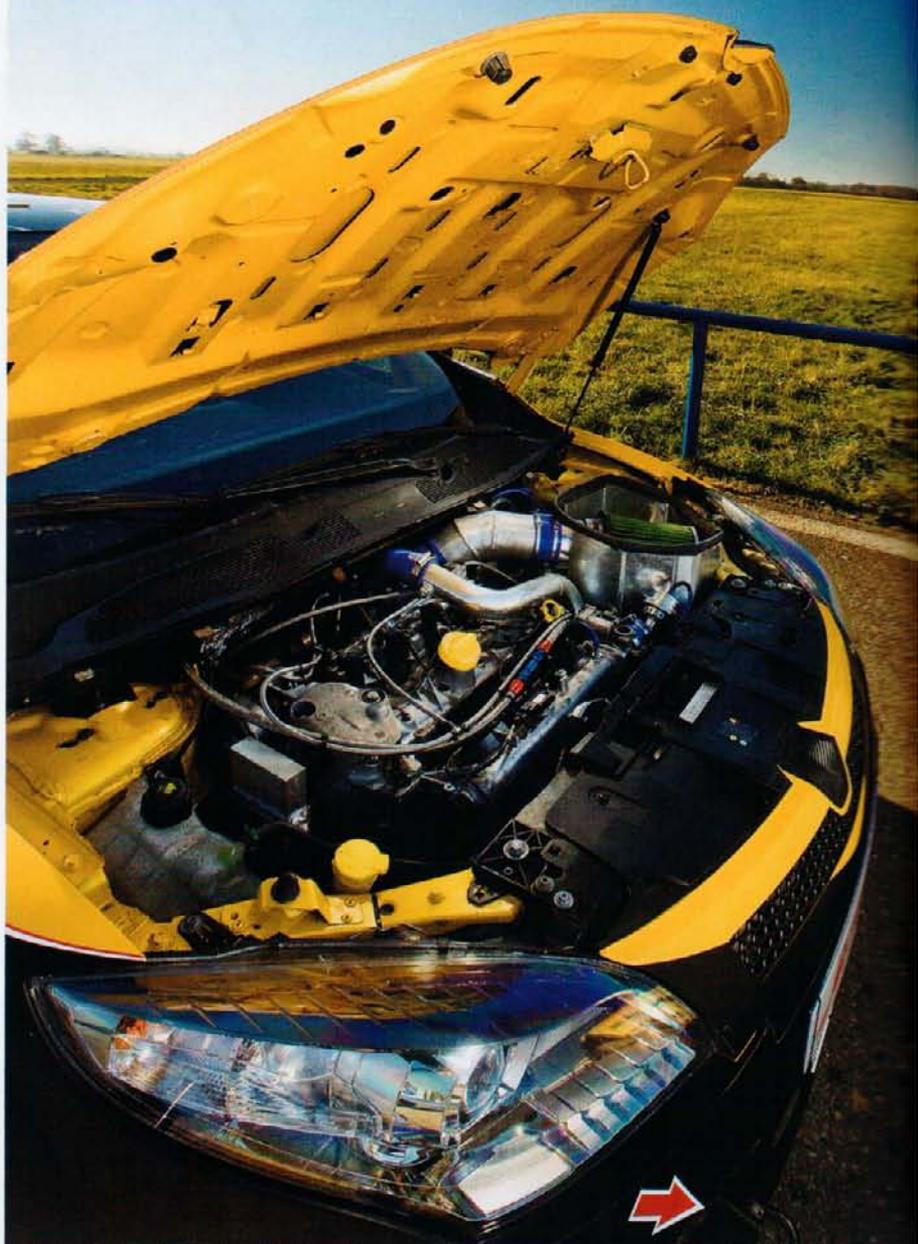
Comme un ouragan

Une traction de 500 ch, comment ça marche ? Premier élément de réponse à Lurcy-Lévis, sur la grande ligne droite. Calé au fond d'un baquet emprunté à la R26.R, on opère la mise à feu grâce à un bouton greffé sur la console centrale. La ligne d'échappement Akrapovic (Dijon Auto Racing est importateur officiel) crépite bruyamment. En l'absence d'isolant, le cockpit se mue en caisse de résonance vibrante. Le ralenti du moteur est hésitant. Pour l'ambiance course, on est servi. Nous commençons sagement par les reprises de 80 à 150 km/h, histoire de s'acclimater. Sagement est le mot approprié. Cette mesure s'effectue sur les deux derniers rapports, à des régimes auxquels le gros turbo commence juste à siffloter. 30" pour atteindre 150 en 6, c'est deux fois plus que d'origine... Le calme avant l'ouragan, au-delà de 5000 tours. La poussée est aussi violente, jouissive et déroutante qu'on peut bien l'imaginer. Cela donne 7"1 de 140 à 200 km/h, le temps réclamé au dixième près par la dernière 911 Turbo S.

Reste le plus délicat : passer 500 ch sur le train avant d'une GTI lors d'un départ arrêté. Il faut doser, bien sûr, mais inutile d'être une ballerine. Les slicks et l'autobloquant encaissent le choc de façon presque surnaturelle. Tout se joue aux alentours de 3000 tours. Au-dessus, l'auto cire encore en troisième mais ne reste pas sur place. En dessous, le régime s'effondre et le turbo tarde trop à sonner la charge. Le mode d'emploi est vite assimilé. Aussi dingue soit-elle, l'accélération est moins sidérante que l'ambiance cataclysmique qui règne dans l'habitacle. Le souffle dévastateur du turbo, l'accès de rage du quatre cylindres et les puissantes déflagrations au lâcher de gaz procurent une décharge d'adrénaline renouvelée à chaque passage de rapport. Mémorable !

Compte tenu de la motricité forcément limitée, le 0 à 100 km/h réalisé en 5"4 n'est pas très parlant. Retenez plutôt les 13"0 de 0 à 200, et le mille mètres départ arrêté bouclé en 22"3. A titre de comparaison, la dernière Corvette réclame quatre dixièmes de plus pour parcourir la même distance... Pour mémoire, la R26.R de 384 ch concoctée par Dijon Auto Racing franchit le kilomètre DA en 23"9. »

Revu en profondeur, le 2,0 litres d'origine voit sa puissance doubler !



L'ACCÉLÉRATION EST MOINS
SIDÉRANTE QUE L'AMBIANCE CATAclySMIQUE
QUI RÉGNE DANS L'HABITACLE



ÇA CHAUFFE LES AVANT-BRAS, PICÔTE LES CERVICALES, MAIS ON EST LOIN DU RODÉO SAUVAGE FUMANT

TOP CHRONO



Le projet Nürburgring sous-entend que nous n'avons pas simplement affaire à un fabuleux dragster. L'auto a été développée comme une authentique pistarde. Elle est montée sur amortisseurs KW modifiés et bénéficie d'un carrossage négatif de 4,5° devant et 2,5° à l'arrière. La mise au point châssis n'est pas la spécialité

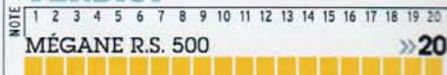
maison, et la tentative de record sur la Nordschleife a permis de trouver un bon compromis sur les conseils avisés de Ron Simon. Le résultat force le respect. Sur la piste club de Magny-Cours, l'auto fait montre d'un bel équilibre. Le train avant engage avec panache et la poupe ne bronche pas. Cette neutralité est appréciable compte tenu de la puissance à passer par terre. Là encore, je suis bluffé par la relative (j'ai bien dit relative) sérénité avec laquelle l'auto se pilote à la limite. Ça chauffe les avant-bras, picote les cervicales, mais on est loin du rodéo sauvage fumant. Les pneus avant tatouent chaque sortie de virage mais tiennent bon et permettent d'exploiter une mécanique qu'il convient de garder dans les tours. Au-delà des sensations hors du commun, le pilotage à proprement parler de cette bête de course est jouissif. Seul bémol: le freinage. Les disques avant et le circuit complet ont été remplacés par des pièces issues de la course, mais l'assistance et le pédalier sont, eux, restés d'origine. Résultat: une forte propension au blocage. Aurélien a heureusement trouvé une astuce pour me permettre

de claquer sereinement un chrono, et quel chrono! 1'21''10, cela place la Mégane survoltée à une poignée de dixièmes des meilleures GT de la planète, et six secondes devant la R.S. de série. J'aurais sans doute pu faire mieux si la durite de descente de turbo n'avait pas lâché trop tôt, comme pour nous rappeler le caractère artisanal et jusqu'au-boutiste de cette formidable réalisation. ■

| TECHNIQUE | |
|------------------------------|---|
| Moteur | 4 en ligne |
| Cylindrée (cm ³) | 1 998 |
| Suralimentation | turbo Garrett GTX3076 + échangeur air/air |
| Pression maxi (bar) | 2,0 |
| Puissance maxi (ch à tr/mn) | 566 à 7 100 (bridée à 500) |
| Puissance au litre (ch) | 250 |
| Couple maxi (mkg à tr/mn) | 61,1 à 5 700 (bridé à 51) |
| Couple au litre (mkg) | 25,5 |
| Régime maxi (tr/mn) | 7 600 |
| Boîte de vitesse | 6, mécanique (série) |
| Blocage de différentiel(s) | mécanique GKN (série) |
| Pneumatiques | Michelin, slicks |
| Dimensions avant/arrière | 24 / 64 R 18 |
| Poids (kg) | 1 280 |
| Suspension avant | McPherson (triangles) + barre antiroulis amortisseurs KW carrossage modifié |
| Arrière | essieu déformable ressort amortisseur KW séparés carrossage modifié |
| Freins avant (ø en mm) | disques PFC (348) |
| Arrière | disques origine (290) |
| Etriers AV/AR (pistons) | fixes/flottants (4/1), série |

| PERFORMANCES | |
|-------------------------|-----------------|
| Vitesse maxi (km/h) | non mesurée |
| De 0 à 100 km/h | 5"4 |
| à 160 km/h | 9"0 |
| à 200 km/h | 13"0 |
| De 0 à 400 m | 12"8 (199 km/h) |
| à 1 000 m | 22"3 (247 km/h) |
| De 80 à 150 en 5"/6' | 15"0 / 30"0 |
| De 140 à 200 en 5"/6' | 7"1 / 11"5 |
| Conso. essai (l/100 km) | NC |

VERDICT



La beauté du geste méritait à elle seule la note maximale mais Dijon Auto Racing a fait mieux que s'aventurer là où personne n'était allé, le préparateur réussit l'exploit d'ajouter à son délire la dose de sérieux et de savoir-faire qui rend le projet absolument irrésistible.

Pour en savoir plus sur Dijon Auto Racing et ses trois franchises, rendez-vous sur le site www.dijonautoracing.fr



Entièrement vidée et arceauée, l'auto perd au final 100 kg par rapport au modèle de série.