



## Essai Racecar au Vigeant: le tonnerre et l'éclair à la Française



En cette semaine de la rentrée, quoi de mieux pour se motiver qu'un essai d'une voiture de course? Vous me direz que nous avons beaucoup de chance au Blog Auto à grignoter les canapés avec [Sébastien Bourdais](#) le dimanche et à chausser les botines Sparco le mercredi d'après. Après

qu'Alain Dalbéra ait réussi à se faufiler entre les malabars du service d'ordre de Red Bull, j'ai essayé de faire pareil à bord de la Racecar entre les averses qui tombaient sur le Limousin! Au final, quatre tours de prise en main de la première voiture [française inspirée de la NASCAR](#) sur le circuit (très trempé) du [Val de Vienne](#).

Lancé et fabriquée par le [Team FJ](#), duquel il faut saluer l'audace, la Racecar impressionne au premier abord par son niveau de finition par rapport aux NASCAR de short track, que j'ai pu voir aux USA. Basée sur le châssis de ces dernières, la Racecar a été revue à fond pour nos circuits routiers. Ainsi les suspensions avant sont bien symétriques et le pont arrière est tenu en latéral par une liaison de Watts à la place d'une barre Panhard.



Après une première séance de photos, durant laquelle Christophe Tinseau, pilote de développement de la Racecar, fait chauffer la belle petite à carrosserie Dodge, j'enfile ma combinaison pour découvrir celle qui est en quelque sorte la petite fille de [la Charger du Blog Auto](#).



L'accès au cockpit se fait comme sur la grande par la fenêtre latérale. Tout est un peu plus petit et plus moderne, mais l'ambiance générale d'une NASCAR est bien là. Je m'attache, aidé par l'un des technicien de l'équipe FJ et je mets en route le V8 d'une pression de démarreur.

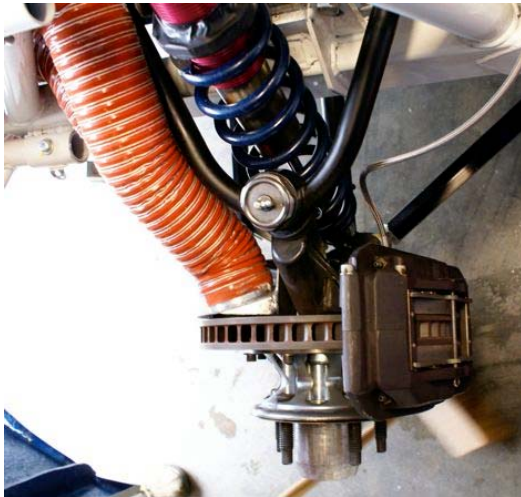


Le moteur glou-gloute bien comme ça se doit pour un V8 et l'embrayage tri-disques sec se laisse engager sans difficulté. Et c'est parti pour un tour de reconnaissance du circuit du Vigean. Christophe Tineau m'a précédé expliqué les points de passage des rapports, ce qui rend l'exercice plus facile. Après ce tour, sous une fine averse bien présente, c'est parti pour tâter un peu du potentiel de la Racecar! Je pousse la deux à fond en sortie du dernier droite pour démarrer mon tour lancé.



Avec son V8 Chevrolet de 5,7 litres à carter humide, bridé à 6.000 tours/minute et développant 450 chevaux, ça accélère correctement, mais ça ne vous scotche pas vraiment au siège. C'est comparable à l'accélération d'une 911 Carrera 2 avec en prime le bruit du V8! Arrive le freinage après la passerelle de la ferme. Surprise! Ca freine comme une voiture de course européenne: net, droit et avec un bon mordant malgré la piste détremmée!

De quoi mettre même des pilotes débutants en confiance. Allez, on rétrograde jusqu'en deux (merci le pédalier moderne pour un talon-pointe très facile) et on tourne à droite. Là, re-surprise! Ca tourne comme un kart. Un kart un peu gros de 1100 kg certes, mais c'est indéniablement l'effet que ça donne. Les excellents Michelin de Speedcar y sont pour quelque chose, mais on constate également que les épures de train avant sont très bien faites pour le routier.



Et on enchaîne par un virage à gauche. Encore une fois rien à redire! Au risque de me répéter, ça tourne comme en karting, la direction assistée aidant là où il faut. Je continue ainsi jusqu'à la longue ligne droite où je m'attends à des réactions moins douces lors du freinage au bout, lorsque je lâcherai l'accélérateur à fond de 4ième. Encore re-re-surprise: avec ses étriers 6 pistons sur disques de 12 pouces, elle freine bien et droit, tellement que l'on n'est même pas tenté de vouloir s'aider du frein moteur!



En la poussant un peu plus dans les parties sinueuses avant de revenir à la ligne droite des stands, la Racecar manifeste un sous-virage assez

prononcé, brouttant sur les pneus si on s'obstine. Ce n'est pas de mon goût, mais ce réglage fut choisi pour cette première journée d'essai en vue de préserver la machine des hardeurs de la vingtaine et journalistes et pilotes invités à ce premier essai. Je continue d'enchaîner mes tours et je serai bien resté en piste jusqu'à épuiser le contenu du réservoir de 100 litres, si l'humidité environnante n'avait pas fini par embuer mon pare-brise et me força à rentrer aux stands.



En conclusion, je dois féliciter le [Team FJ](#) pour le package très sympa et abordable qu'ils ont réussi à concocter. La Racecar est saine, facile à piloter, d'un prix abordable, correctement motorisée et offre un grand plaisir de pilotage. Vivement le début de la série lors des coupes de Paques à Nogaro!

Par Christophe Schwartz le 4 septembre 2008

Classé dans: [Divers](#) | [Dodge](#) | [Essais](#) | [Nascar](#) | [Sport auto](#)