

# Sportivement correcte

Par Yves Maroselli

Plus performantes que jamais, les voitures dites de sport sont paradoxalement de moins en moins souvent exploitables, si ce n'est sur circuit. Un terrain particulièrement exigeant où seules de très rares élues parviennent à tirer leur épingle du jeu. D'où la renaissance d'une catégorie de sportives radicales, dont la Lotus Exige Cup 240 est sans doute aujourd'hui le meilleur exemple.

L'automobile sportive telle que vous la conceviez vous paraît morte et enterrée. La répression routière – certes statistiquement payante, mais souvent aveugle car appliquée sans discernement – qui sévit ces dernières années vous démoralise. Cette histoire est pour vous. Car, il est temps que vous l'appreniez, cher lecteur désespéré, de plus en plus de passionnés réussissent à concilier rêve et réalité, voiture de sport et vraie vie.

Encore faut-il trouver bottine (ignifugée) à votre pied, la perle rare, soit une voiture homologuée sur route qui permette d'aller se faire plaisir le week-end sur circuit. Vous pouvez chercher, il n'y en a pas beaucoup: si la Porsche 911 GT3 et la Ferrari Challenge Stradale sont les premières qui viennent à l'esprit du fait

de leur notoriété, elles restent réservées aux plus fortunés.

Pour les autres, pas trop fauchés quand même, il y a les Lotus Elise et Exige, et notamment la récente 240R. Produite en série (très) limitée (à 50 exemplaires, déjà tous vendus), elle dispose d'une suralimentation par compresseur Roots portant la puissance du petit 4 cylindres 1800 Toyota de 192 à 243 ch, et le couple de 181 à 236 Nm. Heureusement, pour ceux qui se seraient réveillés trop tard, il y a Lotus Sports, le département compétition client chargé d'optimiser les productions de la marque pour une utilisation sur circuit.

Après l'Exige Cup de 192 ch, ces ingénieurs et techniciens ont logiquement développé une Exige Cup 240 reprenant la mécanique suralimentée décrite plus haut. Et c'est un modèle de ce type que Lotus

nous a permis d'essayer, aussi bien sur route que sur circuit.

La dotation comprend baquets, harnais 4 points, arceau, plaquettes Pagid, embrayage course, différentiel à glissement limité TRD (Toyota Racing Development) – dorénavant disponible en option sur les Exige/Elise et associé à un antipatinage déconnectable –, combinés ressort/amortisseur Eibach/Ohlins et barre antiroulis avant réglables.

Enfin, détail important dans l'optique d'une utilisation sur circuit, les moteurs dotés du kit compresseur décrit plus haut intègrent aussi un accumulateur de pression installé sur le circuit de lubrification afin d'écarter tout risque de déjaugage.

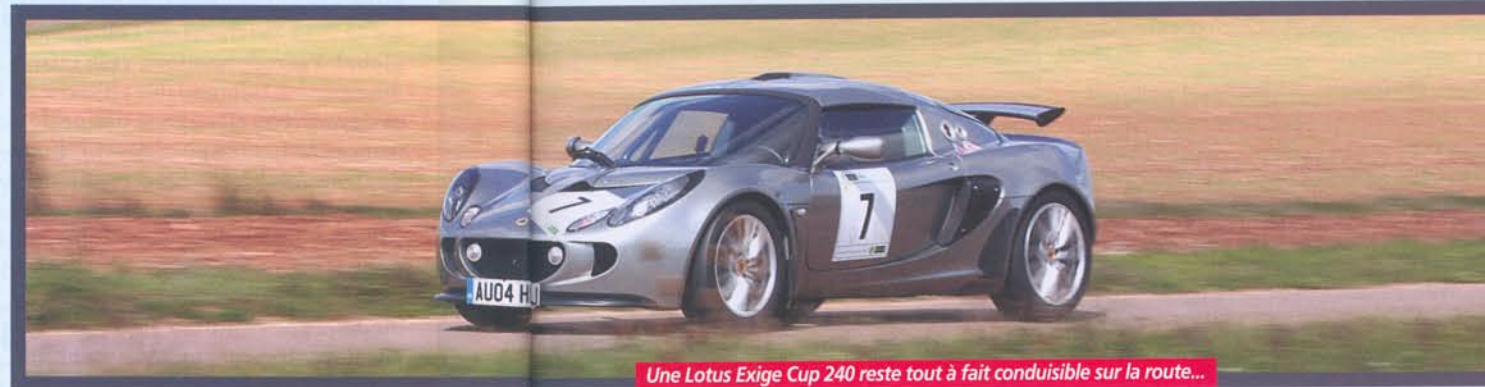
## J'AI FAIT UN RÊVE

C'est un dimanche matin comme les

Une Lotus Exige Cup 240 reste tout à fait conduisible sur la route...

## ESSAI HORS SÉRIE LOTUS EXIGE CUP 240

Photos: Sebastian Geisler



...si ce n'est concernant la visibilité arrière obstruée par l'échangeur des gaz d'admission.

autres. Le soleil levant souligne de sa lumière cuivrée les formes rebondies de la Lotus Exige. Le petit coffre disposé derrière le moteur suffit à peine à accueillir le sac de sport ne contenant pourtant que le strict nécessaire: un casque, une combinaison, une paire de gants, une de bottines, et de quoi se changer après avoir transpiré l'équivalent de deux bouteilles d'eau minérale.

Pas le temps de traîner, il faut prendre la route pour le circuit et arriver à temps aux vérifications techniques et administratives. Petite séance de gymnastique matinale pour s'installer à bord: c'est parti!

Le moteur Toyota 1.8 à compresseur démarre au quart de tour et les premiers kilomètres parcourus achèvent de réveiller le conducteur encore un peu dans les vapes. Les ressorts Eibach bien raides et les amortisseurs Ohlins fortement tarés y sont pour beaucoup, surtout à froid, mais l'ensemble se défige à mesure que la température et l'allure augmentent. Et cette rudesse qui pouvait paraître excessive sur les bouches d'égout abordées à basse vitesse devient une qualité sur la route, contribuant au superbe maintien de caisse de l'Exige Cup.

Sans assistance, la direction réclame aussi un effort auquel il faut s'habituer

### CARACTÉRISTIQUES LOTUS EXIGE 240

CARACTÉRISTIQUES	LOTUS EXIGE 240
<b>Moteur</b>	central transversal AR
Type	4 cyl. en ligne turbocompressé
Distribution	2 ACJ, 16 soupapes
Diagramme/levée variable	oui/oui, sur l'admission
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1796
Puissance maxi (ch/kW)	246/181 à 8000 tr/min
Couple maxi (Nm)	236 à 7000 tr/min
<b>Facteurs de performances</b>	
Valeurs spécifiques (ch/l - Nm/l)	137 - 131,4
Poids/puissance (kg/ch)	3,8
Aérodynamique: Cx/SCx	N.C.
<b>Transmission</b>	aux roues AR
Type	manuelle à 6 rapports
Différentiel autobloquant	TRD en option, série sur Cup
Antipatinage	—
Vitesses à 1000 tr/min (km/h) en 1 <sup>o</sup> /2 <sup>o</sup> /3 <sup>o</sup> /4 <sup>o</sup> /5 <sup>o</sup>	8/13/17/22/28/32
<b>Châssis</b>	
Suspension avant	triangles superposés inégaux, combinés ressort/amortisseur (réglables sur Cup)
Barre antiroulis AV/AR	oui (réglable sur Cup)/non
Freins avant (a/épaisseur en mm)	disques ventilés (282/26)
— étriers	fixés à 2 pistons
Freins arrière (a/épaisseur en mm)	disques ventilés (282/26)
— étriers	flottants à simple piston
Antiblocage/répartiteur électronique	oui, TRW/oui
Direction	à crémaillère
— nombre de tours	2,8
— braquage entre murs/traitoirs (m)	10,1/N.C.
Longueur/largeur/hauteur (mm)	3797/1727/1159
Empattement (mm)	2300
Voies AV/AR (mm)	1457/1507
Volume du coffre (dm <sup>3</sup> VDA)	112
Poids constructeur/contrôle (kg)	930/N.M.
— répartition AV/AR (%)	42/58
Pneumatiques	Yokohama A048 LTS
— dimensions AV	195/50 R16
— dimensions AR	225/45 R17
Capacité réservoir (l)	40
<b>Performances</b>	
Vitesse maxi (km/h)	241 à 7700 tr/min
<b>Accélérations (s)</b>	
— de 0 à 100 km/h	3,9
— de 0 à 160 km/h	9,9
<b>Consommation</b>	
Normalisée (l/100)	N.C.
Moyenne de l'essai (l/100)	N.M.
<b>Budget</b>	
Prix de base Exige 240R (€)	± 62.000
Prix de base Exige Cup 240 (€)	± 69.800
Puissance fiscale (CV)	N.C.
<b>Équipement et options (€)</b>	
Suspension réglable + Yokohama A048	± 3.600 (série sur Cup)
Différentiel autobloquant	± 1.650 (série sur Cup)
Antipatinage	± 750

La Lotus Exige (Cup ou pas) est sans doute aujourd'hui la voiture homologuée sur route la plus gratifiante à conduire sur circuit.

## LOTUS CUP EUROPE: COURIR SUR LES PLUS BEAUX CIRCUITS.

**S**pa, Monza, Nürburgring, Dijon... Vous rêvez de courir un jour sur ces circuits légendaires. Rien de plus simple: il vous suffit, pour participer à la Lotus Cup Europe, d'être propriétaire d'une Lotus de type 111 (Elise de toute génération, Exige, 240 ou 340R), sans aucun équipement particulier, et de vous présenter muni d'un simple casque à l'une des courses du calendrier (pas encore publié pour 2006). Il vous en coûtera 350 € de droit d'inscription et environ 20 € de licence pour le week-end pour participer à deux séances d'essai et une course de régularité d'une demi-heure chacune. Pour les courses de vitesses de la coupe (les deux mêmes séances d'essai, plus une longue course spécifique de 160 km), il faut cette fois disposer d'une Lotus Exige Cup MkII (192 ch, 59.800 €, ou 240 ch 69.800 €) équipée d'origine d'un arceau, de baquets, de harnais, d'un extincteur, et de combinés res-

sorts/amortisseurs réglables auxquels il faudra ajouter l'option gros réservoir pour disposer de l'autonomie suffisante. L'inscription est de 650 €, les combinaisons bottines et gants ignifugés sont obligatoires, comme la licence annuelle «pilote».

Pour tous renseignements supplémentaires, il suffit de contacter

– en France:  
Marcassus Automobile  
22, avenue Aristide Briand  
65000 Tarbes  
Tél.: +00.33.562.51.04.04  
Web: www.marcassus-lotus.com

– en Belgique:  
Lotus Thierry Verhiest  
Joseph Plateaustraat, 5  
B - 8400 Oostende  
Tél.: 059.51.81.55  
Web: www.lotus-verhiest.com



S'il ne facilite pas l'accès à bord, l'arceau de sécurité augmente la rigidité du châssis. Bien serrés, les harnais 4 points permettent au conducteur de faire complètement corps avec sa machine.



(principalement en manœuvre), mais l'ensemble se montre en retour incomparablement plus communicatif.

C'est étonnant comme la simple perspective de pouvoir pousser à l'envi sa mécanique dans ces derniers retranchements quelques heures plus tard, incite à la ménager le reste du temps. C'est donc à un rythme serein et attentif à toutes les réactions de la monture – un éventuel dernier réglage pourrait toujours être effectué – que le sinueux ruban asphalté de superbes départementales vallonnées à souhait est parcouru jusqu'à destination. Pour cette fois, c'est un monument du sport automobile français qui nous attend: le circuit de Dijon-Prenois.

### AU CIRCUIT... PAR LA ROUTE

Les organisateurs de la Lotus Cup Europe connaissent leur affaire. Les contraintes sont réduites au minimum (quelques minutes suffisent à s'inscrire et à faire vérifier la conformité de son auto), alors que le temps de pilotage est étiré au maximum – deux séances d'essai de 40 et 30 min, une course de 40 min. Juste le temps de saluer les autres sympathiques pilotes amateurs, et c'est le moment d'y aller. Le circuit de Dijon-Prenois, rapide et technique, est de ceux qui inspirent modestie et humilité.

Le virage suivant l'interminable ligne droite des stands paraît bien serré lorsque vous l'approchez à la limite du rupteur en 5<sup>e</sup> (soit à près de 230 km/h). Il se prend pourtant en 3<sup>e</sup> après un gros freinage accompagné d'un double rétrogradage. L'occasion de se remémorer la petite faiblesse récurrente des Elise et Exige depuis l'apparition de l'ABS: la pédale de gaz est

alors un peu trop haute pour permettre une exécution sereine du talon pointe; un défaut qui devrait être corrigé sur les modèles 2006 par l'adoption d'un nouveau pédalier à l'occasion du passage à la commande d'accélérateur électronique.

A cela s'ajoute une commande de boîte par câbles manquant singulièrement de précision dans le feu de l'action: deux bonnes raisons de rester concentré à l'abord des parties les plus techniques du circuit. Certes, le tracé de ce premier virage à droite autorise une trajectoire large à l'entrée, mais il faut impérativement aller chercher la corde en sortie, sous peine de se retrouver en mauvaise posture pour tout le rapide enchaînement suivant: un gauche/droite qui se «négocie» en 4<sup>e</sup>, suivi d'un freinage en appui pour un gauche en dévers en 3<sup>e</sup> plongeant dans une profonde cuvette.

L'agilité et l'équilibre naturel du châssis de l'Exige font ici merveille, tandis que les suspensions que l'on trouvait plutôt raides sur la route le paraissent beaucoup moins ici, laissant opérer de progressifs et téléphonés changements d'attitude du sous- au survirage au gré des transferts de charge. Un vrai jouet!

Petit bout droit en 4<sup>e</sup>, puis freinage et passage en 3<sup>e</sup> pour un virage à droite dit parabolique, relevé et en forte montée, à la fin duquel le survirage apparaît progressivement à mesure que l'auto se déleste, un peu comme à la sortie du Karusel sur le vieux Nürburgring. La montée qui suit précède un gauche en 3<sup>e</sup>, suivi d'un autre en 4<sup>e</sup> amorçant une descente. En bas, léger freinage pour un droite en 3<sup>e</sup>, puis c'est en 4<sup>e</sup> que se prend le vrai

juge de paix du circuit, l'interminable courbe à droite de Pouas, partiellement en dévers, qui conditionne toute la longue ligne droite.

Les points de braquage et de corde sont ici *non négociables*, parce que toute approximation nécessitant une réduction de la charge du moteur en plein appui ne serait pas seulement coûteuse en secondes, mais aussi potentiellement en facture de carrosserie, étant donné la vitesse pratiquée et l'absence de dégagement à cet endroit. Lorsque tout se passe bien, l'Exige avale cette sortie de courbe en généreuse dérive des 4 roues à 180 km/h, le pilote

### La légèreté de l'Exige Cup 240 garantit à son conducteur de conserver des freins pour rentrer chez lui.

gardant les gaz ouverts en grand depuis le point de corde. Un grand moment de bonheur.

S'il ne faut pas plus d'un tour pour se rendre compte que la Lotus Elise/Exige est sans doute la voiture de route du moment la plus gratifiante à conduire sur un circuit, il en faut quelques-uns de *rab* pour apprendre le tracé, en tout cas pour un pilote du dimanche raisonnablement laborieux.

### CONVIVIALITÉ

De retour dans le paddock, c'est l'occasion de faire plus ample connaissance avec les autres pilotes de la Lotus Cup et de discuter avec l'ingénieur dépêché par l'usine. Disponible et pédagogue, celui-ci vous guide dans les éventuels réglages à appliquer à votre engin, tout en vous rappelant avec un tact tout britannique que si cer-

tains défauts de comportement constatés ou interprétés comme tels apparaissent parfois difficiles à régler, c'est souvent parce qu'ils sont le fait de l'élément installé entre le siège et le volant... Une leçon d'humilité dispensée dans la bonne humeur qui permet en outre de mettre à profit ces week-ends de course amateur pour améliorer son niveau de pilotage.

Que demander de plus? Plus, justement. Plus d'autos et de formules permettant de vivre sa passion au quotidien, et pour un coût plus abordable. Car si les Ferrari Challenge Stradale et Porsche 911 GT3 restent inaccessibles au plus grand nombre, les Lotus Elise et Exige ne sont pas non plus encore tout à fait démocratiques, surtout dans leur version «Cup». En outre, une augmentation de l'offre serait moins aujourd'hui un improbable pari sur l'avenir que l'accompagnement d'un mouvement de fond qui voit se multiplier les circuits et les initiatives privées proposées pour rouler dessus.

La formule est connue, elle existe depuis les années 60 avec les coupes Renault 8 puis 12 Gordini, prolongées ces dernières années par les berlinettes Hommel (justement à l'initiative d'un ancien participant de la coupe R8 Gordini). Encore faut-il, pour la faire fonctionner, des autos vraiment sportives, c'est-à-dire performantes, et fiables dans leur usage «sportif». La légèreté de l'Exige Cup 240 garantit à son conducteur de conserver des freins pour rentrer chez lui le dimanche soir. C'est cette démarche là qui devrait aujourd'hui inspirer les constructeurs désireux de créer des automobiles «sportivement correctes». ■



La Lotus Exige Cup repart du circuit comme elle est venue, par la route!