

# La découverte des Formule France

Par Stéphane VIGLINO



Suite au sondage effectué par le comité au sein de l'écurie, nous avons relevé que les meutards étaient intéressés pour louer des voitures de courses lors de nos sorties circuits.

Certains membres ayant loué des Formule Ford chez Griffon les années précédentes, nous avons pu proposer une grande nouveauté, la location de sessions de Formule France lors de notre sortie du Jeune Genevois au circuit de Charade. Ces autos construites autour d'un châssis tubulaire étaient donc une découverte pour tous.

Le moteur donne 200ch et 17m/kg de couple pour un poids de 450 kilos, donc un rapport poids/puissance de 2,9kg/ch ! La boîte à vitesses est une séquentielle à six rapports avec une vitesse maxi de 225km/h et il faut seulement 4,1sec à cet engin pour atteindre les 100km/h.

Présentation faite, passons à la pratique.

Nous commençons par effectuer deux tours en passager dans une Clio RS, afin que le moniteur nous présente les détails et points clés de ce magnifique circuit situé en Auvergne.

Ensuite nous prenons place en passager dans une Formule France, notre tête casquée à fleur du montant du pare-brise, le siège baquet du pilote étant positionné au centre de la voiture. Nous sommes donc assis à gauche du moniteur sur un semblant de siège et une fois le premier tour bouclé, nous pouvons échanger notre place avec celle du moniteur.

Pour le premier départ, seul au volant, il s'agit de ne pas caler car il faut mettre 4500trs/min puis lâcher doucement l'embrayage jusqu'à ce qu'il croche,

# La découverte des Formule France suite

avant de tout lâcher. Nous voilà au volant d'une Formule France sur ce circuit de Charade, une auto de course sans assistance au freinage, une boîte séquentielle et une transmission par chaîne. Pour un bon fonctionnement, il faut taper dans les freins pour freiner la voiture et tirer sèchement sur le levier pour monter les rapports. C'est sport !

L'école de pilotage de Charade nous a donc mis à disposition plusieurs autos et le comportement de celles-ci change d'une à l'autre... Une freine beaucoup de l'arrière, d'autres ont peu de frein sur l'arrière. Les moteurs ont également tous un rendement différent. Sur ce tracé vallonné, nous passons trois fois la 6<sup>e</sup> vitesse et seulement une fois la 2<sup>e</sup>. Quel rythme ce circuit !

Malgré le faible poids de cette formule, nous sentons un léger allongement de la pédale de frein dans la descente, où l'on déboule à 190km/h, mais cela redevient

normal au freinage suivant... Le moteur 1300cm<sup>3</sup>, provenant de la moto Suzuki Hayabusa, prend 10'900trs/min. Un vrai plaisir ces hurlements. Cette monoplace est un pur bonheur à piloter. Imaginez rouler dans une auto ayant des freins, un moteur performant, des amortisseurs ne permettant pas la prise de roulis au contraire de beaucoup de nos autos de tourisme même améliorées.

Au niveau du chronomètre, les voitures de tourisme, présentes ce jour-là, sont restées à quelques secondes de ces Formule France. Par contre, comparant nos chronos par rapport aux manches du championnat de France de l'époque, nous avons constaté qu'une seule chose: ces pilotes avaient certainement trouvé un raccourci 😊😊

A titre de comparaison, ces engins roulent dans les temps d'une Ford 1800 Zetec. Mais peu importe, car l'essentiel, c'est que les sensations sont vraiment là.

