



# Transam



## Retour aux sources

Face à l'escalade technologique et financière du sport automobile moderne, des passionnés ont décidé de lancer une nouvelle formule en Europe. Nous avons essayé cette solution « brute de fonderie » pour mieux comprendre son intérêt...

**B**oîte séquentielle, anti-patinage, ABS, moteurs turbos à la gestion électronique compliquée... Aujourd'hui, quasiment plus aucune voiture de course n'échappe à ces développements plus ou moins récents. Forcément, cela a un double coût : financier et sportif. Le premier est évident puisque plus une voiture est technologiquement évoluée, plus elle coûte cher à l'achat et à l'entretien. Le second n'est pas plus compliqué à comprendre : avec les aides électroniques modernes, il est plus facile pour un pilote moyen (voir pas très bon) d'approcher les chronos des pros. Quand il suffit de pousser à fond sur la pédale de freins pour passer le virage à la bonne vitesse et qu'il suffit ensuite d'enfoncer l'accélérateur à fond en comptant sur l'électronique pour gérer la motricité, il est bien sûr plus facile de concurren-

cer les vrais pilotes. C'est en partant de ce double constat que quelques passionnés - dont l'ancien pilote belge de Formule 1 Eric van de Poele - ont décidé d'importer un concept américain et de créer une compétition européenne réservée à ces « Transam ». L'idée est franchement excellente, surtout que ces voitures très performantes malgré leur simplicité technique peuvent également participer à d'autres courses, notamment d'endurance. Il est donc possible pour les teams qui font l'acquisition de ces engins de les amortir tout au long de l'année, ce qui est important pour maîtriser les coûts. Par contre, les organisateurs du championnat d'Europe (qui se produira en lever de rideau des courses de camions, qui réunissent 60.000 spectateurs en moyenne !) soignent les détails. Par exemple, ils prévoient un coin « ostéo » pour les participants, avec l'aide de Renaud

Prats, ancien ostéopathe de l'équipe de France de VTT de descente.

### 4 vitesses

Un mot sur le Transam américain avant de passer à l'essai proprement dit de l'engin : il s'agit d'un championnat existant depuis des dizaines d'années, davantage tourné vers les circuits routiers, contrairement à son équivalent se déroulant majoritairement sur ovales, la Nascar. C'est rassurant : sur le circuit Paul-Ricard, où s'est déroulé cet essai, la voiture devrait pouvoir tourner... à gauche comme à droite ! Et puis, le constructeur en a déjà produit plus de 2.000 exemplaires. Les défauts de jeunesse doivent donc être gommés depuis belle lurette !

Le premier abord est déroutant lorsqu'on vient d'une GT moderne, comme c'est mon cas. Ici, quasiment aucun bouton. Le volant est à



**Difficile de faire plus simple : un volant, trois pédales, une boîte en H et c'est parti !**

l'ancienne, et je découvre avec amusement la simple boîte 4 en H. Même ma première voiture de course, une Peugeot 106, il y a 22 ans, comptait 5 rapports ! Mais il faut dire que le moteur d'origine GM, un 6,2 litres V8, possède un couple de camion, en plus de ses 525 chevaux. Pas la peine, donc, d'avoir une multitude de vitesses disponibles. C'est même plutôt une bonne nouvelle pour ce court essai car il va falloir me réhabituer à manier un levier ainsi qu'à doser l'embrayage au rétrogradage. Pas question, donc, de freiner du pied gauche comme avec les voitures modernes. Et franchement, effectuer de gros freinages du pied droit sans ABS quand on ne l'a quasiment plus fait depuis dix ans, ce n'est pas évident. Mais rappelons-nous que cette difficulté est justement le but recherché !

### Back to the roots

La position de conduite n'est pas idéale pour moi mais il y a évidemment moyen

de l'adapter à la morphologie de chacun en travaillant un peu. En attendant, je dois me contenter d'un confort approximatif mais c'est souvent comme cela lors de ces brefs « essais course ». L'embrayage est étonnamment facile à doser au démarrage et dès la première accélération, on sent que le rapport poids-puissance, avec seulement 1.130 kg à vide, est vraiment excellent. La poussée est comparable à celle d'une GT3 moderne. Au premier virage par contre, cela se corse ! Avec son châssis tubulaire relativement basique et ses pneus Hoosier même pas radiaux (à l'américaine, là aussi), on ressent un certain flou. Mais j'étais prévenu : la Transam ne se pilote pas comme une GT moderne. L'idée est de la « caler » sur ses suspensions puis de gérer la glisse à l'accélérateur. Il me faut un gros tour avant de prendre un peu confiance et commencer à attaquer. La tendance naturelle est au sous-virage mais avec

un peu d'audace, on provoque une légère glisse de l'arrière en entrée de courbe puis on essaye de maintenir cette attitude sans en faire trop. Pas si évident que cela quand on a été habitué à rouler le plus « propre » possible depuis tant d'années mais c'est plutôt sympa et rafraîchissant. La plus grosse difficulté vient plutôt du freinage, mais en grande partie car le pédalier ne convient pas à mes grands pieds, qui ont tendance à embarquer l'accélérateur dans l'opération. Une petite adaptation ergonomique serait donc nécessaire pour essayer d'aller chercher les chronos mais ce n'était évidemment pas le but de cet essai. L'objectif était de confirmer qu'il est tout à fait possible de prendre du plaisir à piloter une voiture puissante mais simplissime et pas chère pour son niveau de performances (120.000 euros). Mission accomplie ! ■

**Plus de renseignements**  
[www.transameuroracing.com](http://www.transameuroracing.com)



**Le gros V8 pousse très fort et l'absence de toute aide au pilotage rend les choses amusantes et intéressantes.**