

DÉCOUVERTE



EXCLUSIF

Beltoise BT01

ELECTRIQUE MAIS SPORTIVE

Une GT de course sans aucune émission ni hurlement de moteur, c'est le pari de cette BT01. Cet engin, qui sera dédié autant à la course qu'aux stages de pilotage, est français, et porte un nom célèbre : Beltoise. Essai sensations.

178 L'AUTOMOBILE MAGAZINE

NE2_beltoise_VF_CC_VF.indd 178

07/06/2021 14:34:2



L'AUTOMOBILE MAGAZINE 179

DÉCOUVERTE

L'électrification, c'est aussi l'avenir du sport automobile. La preuve, la Formule 1 et le championnat du monde d'endurance (WEC) sont déjà convertis à l'hybridation. Le WRC y passera l'an prochain et la Fédération internationale automobile (FIA) vient d'annoncer, après la Formula E et l'Extreme E - championnat 100 % électrique inspiré du rallye-raid - une nouvelle catégorie GT... elle aussi zéro émission. Bref, le monde de la course doit s'adapter, se placer à l'avant-garde technologique tout en continuant à faire vibrer les amateurs de sensations fortes.

Cette tendance, Julien Beltoise l'a bien comprise, et veut en être l'un des acteurs. Le plus jeune des deux fils du regretté Jean-Pierre Beltoise (pilote moto, puis auto jusqu'en Formule 1 avec notamment deux victoires) a lui aussi été pilote de course, comme son grand frère Anthony. Aujourd'hui, le benjamin de la famille gère le circuit de Haute Saintonge (Charente-Maritime), où se déroulent des stages de pilotage et de sécurité routière, et se retrouve confronté à l'image jugée par certains

"polluante et bruyante" de cette activité. D'où l'idée de se lancer dans l'aventure de la création d'une GT de course 100 % électrique. Pour cela, sa société, Beltoise eTechnology, s'est entourée des meilleurs spécialistes, notamment Spark Racing Technology. Ce nom ne vous dit peut-être rien, mais il s'agit d'une entité créée par Frédéric Vasseur, acteur majeur de la course au plus haut niveau depuis des années et actuel patron de l'écurie Alfa Romeo en F1. Spark Racing Technology, basée en région parisienne, est le concepteur des Formula E et Extreme E, rien de moins. Pour sa BT01, Julien Beltoise a établi un cahier des charges adapté à son activité, les stages de pilotages donc, mais aussi à une éventuelle formule monotype de course en

lever de rideau des compétitions internationales, laquelle pourrait être complémentaire, mais un cran en dessous, de la future catégorie GT électrique annoncée mi-mai par la FIA. L'objectif est de proposer des performances comparables à celles des autos de la catégorie GT4 (0 à 100 km/h en moins de 4 s) avec, pour l'activité stage



3,7 SECONDES POUR PASSER DE 0 À 100 KM/H: LA POUSSÉE DES BLOCS ÉLECTRIQUES VOUS COLLE AU SIÈGE SANS PRÉAMBULE



laire d'origine Ginetta (un constructeur de voitures de circuit anglais), l'ont élargi devant et adapté derrière l'habitacle pour implanter motorisation et autres organes électriques. Enfin, pour obtenir une répartition homogène des masses (48 % devant, 52 % derrière), les 415 kg de batterie sont répartis en sept modules : quatre à l'avant, un dans le tunnel central, et les deux derniers derrière les sièges. Les 46 kWh alimentent deux moteurs électriques couplés qui délivrent aux roues arrière 290 kW, soit 395 ch, et 430 Nm de couple via un réducteur à rapport unique. Le tout ne pèse "que" 1 200 kg.

Il est maintenant temps de tester sur piste ce qui se cache sous cette robe bleue aux faux airs d'Aston Martin. Contact, en silence, forcement, bouton de marche avant enclenché et je quitte les stands dans un très léger sifflement. Si, de l'extérieur, ce bruit n'affolera pas les tympans, dans le cockpit, l'ambiance course est au rendez-vous, grâce au hurlement strident des moteurs jusqu'à 12 500 tr/min, et de la pignonerie du

de pilotage, une disponibilité de ces performances durant un peu plus de trois heures par jour... avec des sessions roulage de 10 à 12 minutes. De quoi laisser le temps, pendant le changement de pilote et avec une recharge rapide, de remettre assez d'énergie dans la batterie pour qu'elle tienne la journée. Pour contenir les coûts, les ingénieurs de Spark sont partis d'un châssis tubu-

Une fois l'arceau franchi, on est bien dans une voiture de course. Si une formule monotype voit le jour, l'arceau tubulaire sera remplacé par une coque carbone. La BT01 disposera d'un ABS carbone, donc réglable, mais pas d'un antipatinage. Ici, le pilote doit bosser...



BELTOISE BT 01

réducteur de la transmission. Les sensations sont aussi de la partie avec une poussée très vigoureuse et instantanée, trait de caractère typique des blocs électriques. Au point de déborder assez facilement l'adhérence du train arrière en sortie de courbe, et tracer de jolies virgules au sol si on ne dose pas l'accélérateur avec finesse - malgré d'adhérents Michelin Pilot Sport Cup 2.

Bref, ce qu'il faut pour faire de cette création Beltoise une bonne voiture-école, réactive, impliquante, où il faut bosser au volant et mettre en application la théorie apprise en salle de cours. Bien sûr, à cause du rapport unique, le brio impressionne moins passé les mi-régimes (au-delà de 120-130 km/h) mais, à condition que les lignes droites ne soient pas interminables, cette BT01 continue d'accélérer suffisamment fort jusqu'à un peu plus de 200 km/h.

Électrique oblige, il n'y a pas de commande de boîte, mais un écran et des basculeurs pour mettre en route les moteurs. Quatre modules de batterie sont installés devant, un autre dans le tunnel central, et les deux derniers derrière l'habitacle.

Évidemment, ce premier et unique prototype reste à peaufiner. L'assistance de direction, encore très insuffisante, m'a détruit les bras en seulement six tours de ce sinueux tracé du circuit de La Ferté-Gaucher. Et puis, le freinage souffre d'une attaque à la pédale spongieuse et manquant de mordant, qui n'incite pas à essayer de freiner tard. Bref, rien de rédhibitoire avant la production des huit premiers exemplaires attendus d'ici fin 2022 pour les écoles de pilotage. À un tarif estimé entre 150 000 et 180 000 €, Julien

Beltoise reconnaît que le coût d'exploitation de cette BT01 serait 10 à 15 % plus élevé que celui d'un équivalent thermique. Mais il compte sur l'aspect écoresponsable de cette BT01 pour que les clients acceptent de payer leur stage un peu plus cher, d'autant que l'absence de bruit pourrait séduire les circuits, qui ont souvent maille à partir avec leur voisinage. Souhaitons que ce courageux projet, en outre à forte teneur française, passe le drapeau à damier. // TEXTE C. CONGREGA - PHOTOS C. CONGREGA ET CONSTRUCTEURS

