



ESSAI COURSE Beltoise BT01

CIRCUIT ÉLECTRIQUE

A court ou moyen terme, le sport automobile devra largement s'électrifier pour survivre. Julien Beltoise est l'un de ceux qui le pensent. Pour nous en convaincre, il nous a tendu le volant de sa BT01, une prometteuse voiture de course électrique.

Par Romain Vannier Photos Greg

80

D'aucuns estiment aujourd'hui que l'électrique est un fossesseur du plaisir automobile. Nous-mêmes, à Sport Auto, n'avons pas encore levé tous les doutes quant à la facilité de ce mode de propulsion de nous dresser les poils des avant-bras aussi droit qu'un bloc à combustion interne. Bien plus enthousiaste, Julien Beltoise pense que dans un futur plus ou moins proche, nos loisirs mécaniques trouveront justement leur salut grâce à la fée électrique. Le fils cadet du grand et regretté Jean-Pierre en sait quelque chose, lui qui exploite le circuit de Haute Saintonge, en Charente-Maritime, depuis 2009. « Entre la législation et la cohabitation avec les riverains, maintenir une telle activité n'est pas de tout repos », avoue-t-il. Mais plutôt que de s'appuyer sur son sort, le pilote-chef d'entreprise n'a pas tardé, il y a déjà une bonne poignée d'années, à prendre le taureau par les cornes en songeant à se confectionner son propre (sans jeu de mot) outil de travail : une GT 100 % électrique qui se prêterait autant aux stages de pilotage qu'à la compétition monotype. En bref, ainsi est née la BT01.

Devant la bête, les éventuelles interrogations soulevées par sa motorisation passent d'emblée au second plan. Et que la voiture soit esthétique ou non, là n'est pas non plus la question. Elle a surtout l'air d'aller vite, même à l'arrêt. Ça ne fait pas tout, mais c'est déjà ça. Avec ses allures d'Aston Martin Vantage GTE en réduction que lui donnent son énorme diffuseur et son aileron suspendu à des mâts en col de cygne, la création de Beltoise «Technology» fait très envie. Après trois tours de démonstration, lui-même au volant, et un rapide briefing sur le protocole de mise en route, Julien devance mon impatience en me proposant d'échanger nos places.

Changement de repères

Il suffit de basculer l'un des interrupteurs trônant sur la console centrale et d'appuyer sur le bouton D pour que la BT01 soit prête à en découdre – ce qui se confirme en silence par la mise au vert d'un voyant au combiné d'instruments numérique. Dès lors qu'elle roule, la voiture s'exprime bien plus bruyamment que sa mécanique le laisse présager. Le chuintement prévisible des premiers tours de roues dans la voie des stands se transforme, à mesure que l'allure augmente une fois en piste,

en un sifflement strident dont le volume s'approche de celui d'un bloc thermique à l'échappement franchement libéré. Véridique ! Souvent reconnue pour sa grande discrétion, la propulsion électrique met à mal les repères en général. Surtout lorsque, comme ici, la transmission ne compte plus qu'un seul rapport. Mais au cœur d'un cockpit sans fioriture, le rugissement de la paire de moteurs en prise avec l'essieu arrière résonne si fort qu'il permet autant de jauger sa vitesse que d'anticiper la saturation des gomme sous l'effet du couple immédiat. À la (re)mise des « gaz », les brèves notes sursautées de la mécanique signalent sans équivoque l'amorce d'un patinage – bien utile en l'absence de tout contrôle de traction. Si les 295 kW (soit 401 ch) cumulés des deux machines issues du championnat ETGR ne se laissent pas forcément dompter dès le premier tour, c'est plus sûrement le cas au deuxième et sans aucun doute au troisième. Après une rapide mise en confiance, abrégée par une position de pilotage confortable, l'accélération s'avère digne du moins de 4^e annoncé au 0 à 100 km/h. L'instantanéité de la réponse à l'accélérateur permet, avec un peu d'habitude, des extractions miraculeuses des portions les plus sinueuses. En prime, la poussée s'érode avec suffisamment de progressivité pour ne pas avoir l'impression d'avoir soudainement le vent de face au-delà de 160 km/h, comme certaines électriques le laissent parfois ressentir.

Dés évolutions en perspective

Assez instinctive côté prise en main, la BT01 l'est aussi grâce à son châssis extrêmement sain. Celui-ci se trouve en grande partie repris à la Ginetta G50, voiture largement répandue dans les différents championnats GT4. Ayant pris soin de ventiler ses sept modules de batterie en divers endroits de sa structure – sous sa baie de pare-brise, au dos du pilote et sous son capot arrière –, ce coupé électrique en conserve l'équilibre naturel de GT à moteur avant, c'est-à-dire gentiment sous-vireur en entrée de virage puis, à l'inverse, joyeusement survireur à la sortie. Mais il faut imprimer un bon rythme pour y être conforté. Faisant moins de 1,20 m de haut et ayant un poids raisonnable annoncé autour des 1 200 kg, la Beltoise campe solidement sur ses Michelin Pilot Sport Cup 2, de plus routiers et progressifs Pilot Sport «S» étant promis à la version école. En l'absence de la moindre aide à la conduite, l'ABS n'ayant pas non plus droit de cité pour le moment, le pilotage s'avère aussi excitant que gratifiant. ●●●



LE CHUINTEMENT PRÉVISIBLE DES PREMIERS TOURS DE ROUES SE TRANSFORME EN UN SIFFLEMENT STRIDENT DONT LE VOLUME S'APPROCHE DE CELUI D'UN BLOC THERMIQUE À L'ÉCHAPPEMENT FRANCHEMENT LIBÉRÉ.

81



La BT01 reprend la cellule et le châssis d'une Ginetta G50. L'habitacle reste minimaliste et ce n'est pas plus mal. La réserve d'énergie se répartit en sept modules : quatre sous la balle de pare-brise, un cinquième à bord et les deux derniers sous le capot arrière. Ce coupé conserve ainsi l'équilibre d'une GT à moteur avant.

TECHNIQUE

Moteurs : 2 électriques
 Puissance : 295 kW (401 ch)
 Couple max : 45,9 mkg
 Transmission : propulsion, 1 rapport unique
 Contrôle de stabilité/autobloquant : non/oui
 Poids annoncé : 1 200 kg Rapport poids/puissance : 3 kg/ch
 L x l x h : 4 550 - 2 050 - 1 180 mm
 Pneus : 265/35 R 19
 Capacité batterie : 46 kWh
 Prix : 150 000 € environ

PERFORMANCES ANNONCÉES

V. max. : 210 km/h 0 à 100 km/h : 3"9



qu'importe le mode de propulsion. L'expérience souffre seulement des faiblesses inhérentes au statut de prototype de cet exemplaire unique, comme l'assistance de direction faiblissante ou la pédale de frein, qui n'affiche pas la résistance attendue aux commandes d'un engin capable de filer avec les 200 km/h au moindre bout de ligne droite. « Je préfère un démonstrateur perfectible à une voiture parfaite mais encore à l'état de projet », concède Julien. Avec Spark, partenaire prestigieux déjà responsable de la construction des monoplaces de Formule E et des buggies du championnat Extreme E, ils ont donc pour l'instant renoncé à quelques raffinements, à l'image de packs lithium-ion mieux refroidis. Simplement alimentées en air, les cellules actuelles, en provenance de Williams, souffrent assez rapidement de leur montée en température. Ce qui n'est pas forcément problématique sur une journée de stage lorsqu'un pilote en remplace un autre toutes les 10 minutes à peu près, chaque session en piste étant espacée d'autant ; mais à rythme de course, les 46 kWh de capacité n'autorisent qu'une autonomie d'environ 15 minutes. Les 25 minutes seraient néanmoins largement à la portée de la BT01 après l'adoption prochaine d'un système de refroidissement liquide, selon ses concepteurs. Cette évolution pourrait en appeler une seconde : la récupération d'énergie au freinage, dont les conséquences sur la température des batteries seraient alors négligeables face au gain d'autonomie qu'elle apporterait. Cette sophistication se réserverait cependant à la version vouée à la compétition, ses répercussions sur l'équilibre de la voiture exigeant une bonne dose d'expérience. Pour ma part, je me contenterais déjà bien de pouvoir reprendre le volant d'une version plus modestement destinée à l'initiation. ●

Nos remerciements les plus chaleureux à l'équipe du circuit de La Ferté-Gaucher pour la qualité de son accueil sur ses pistes. www.circuitsfg.fr



L'AVIS DE ROMAIN VANNIER

Bien qu'électrique, la BT01 n'en néglige pas pour autant l'essentiel : les plaisirs du pilotage. Ses performances plus que suffisantes et son châssis laissent entrevoir le futur de nos loisirs mécaniques avec un certain optimisme. Il ne lui manque plus qu'un supplément d'autonomie.



Le combiné d'instruments numérique regroupe de nombreuses informations. Issus du championnat ETCR, les deux moteurs électriques sont en prise avec les roues arrière. Ici, pas de contrôle de traction ni d'ABS. Seul le pilote doit faire la différence. L'adoption de la récupération d'énergie au freinage est néanmoins à l'étude.



« JE PRÉFÈRE UN DÉMONSTRATEUR PERFECTIBLE À UNE VOITURE PARFAITE MAIS ENCORE À L'ÉTAT DE PROJET. »

Julien Beltoise