

48-50 BOULEVARD SÉNARD. 92210 SAINT-CLOUD Contacts Tél. 01 47 11 20 43 de 9h à 12h.

Fax: 01 46 02 09 10. courrier@autoh.hommell.com Abonnements / 01 47 11 22 86

### **ADMINISTRATION**

AUTOhebdo est édité par la Société Française d'Édition et de Presse (Société du Groupe de Presse Michel Hommell). SAS au capital de 4 017 024 euros Siège social, 48-50 bld Sénard, 92210 St-Cloud - RCS Nanterre B333454148. (20 00) Principaux actionnaires Michel Hommell, SMA

Président Directeur général Michel Hommell Directeur général et Directeur de la Publication Jean-Claude Lebon RÉDACTION

Rédacteur en chef Philippe Séclier Rédacteur en chef adjoint Romain Bernard Grands reporters Éric Bellegarde Eric Briquet, Patrick Camus, Jean-Michel Desnoues, Michel Lizin, Jean-Marc Teissedre, Thibaut Villemant Chef de rubrique (World Racing & Courses France) : Jean-Claude Romec Reporters Jean-Luc Taillade, Jacques-Armand Dupuis, Pierre Tassel (web)
Secrétaire général de la rédaction Philippe Beauquesne

Secrétaires de rédaction Karol Alhaire.

Danièle Stancheva Assistante Sarah Slimani VISUEL

VISUEL
Directeur artistique Ivan Lecamus
Rédacteurs graphistes
Jimy Rullier, José Vilela, Yann Pesenti
Dessins Jean-Louis Fiszman
COLLABORATEURS

COLLABORATEURS
F. Hurel, P. Carles, J. Lillini, E. Naud
CORRESPONDANTS
R. Alezra, B. Gros, P. Ciret, G. Coeffe,
F. Fayman, B. Galand, T. Goubin, F. Guenot, A. Lauret, F. Lombard, B. Sailly, J. Teitgen, N. Thérier, T. Tsuzuki.

Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas renvoyés.

PUBLICITÉ

Profil 18/30, 134 bis Rue du Point du Jour 92 517 Boulogne-Billancourt Cedex. Tél.: 01 46 94 84 24. Fax: 01 46 94 00 90 Directeur commercial T. Remond Directeur du pôle auto X. Paindavoine Chef de publicité P.A. S. Piger INFORMATIQUE ÉDITORIALE

Directeur adjoint de l'informatique éditoriale C. Denis, assisté de F. Barrillet Directeur technique adjoint D. Leblay Responsable des développements informatiques P. Surbled Responsable pôle digital

Hélène Regnaud Chef de projet web Sabine Gros La Faige PETITES ANNONCES Responsable M.-B. Pinheiro

ABONNEMENT, VPC Service clientèle Tél.: 01 47 11 22 86

Directeur du service abonne P. Ribeiro Tél.: 01 47 11 22 96. Responsable du service abonnements M. Mascarade abonnements@sfep.fr RESPONSABLE PROMOTION

ET PARTENARIATS

Karine Léade - kleade@hommell.com
Tél.: 01 47 11 22 39 SALONS C. Gomes
FABRICATION L. Rossigneux
DIFFUSION C. Moal (01 47 11 20 58)

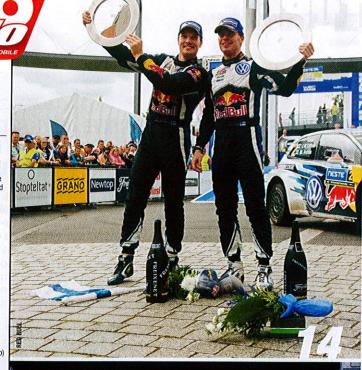
IMPRESSION Maury Imprimeurs S.A.S. Zone industrielle 45 300 Manchecourt. DISTRIBUTION Presstalis

AUTOHEBDO BELGIQUE Event Business s.a., rue J.-B. Baeck, 33 Bte 1, Bruxelles 1190. Tél.: 00.32. (0).2.332.39.39 Fax: 00.32. (0).2.332.51.15 Email: autohebdo@skynet.be Editeur responsable : Dominique Schwarts





Dépôt légal de parution. N° de commission paritaire : 0617K81794. N° ISSN : 0395-4366







# JEU CONCOURS AUTO hebdo Michel Vaillant

Ne manquez pas, dans le prochain numéro daté du 12 août, notre Quiz Spécial dédié au légendaire pilote de bande dessinée imaginé

Plus d'une centaine de lots, d'une valeur totale de plus de 3000 euros, seront à gagner. À vous de jouer!

### **N'ATTENDEZ PLUS!**

Chaque lundi, dès 22 heures, AUTO hebdo est désormais téléchargeable en version numérique sur iPad, tablettes Android, Mac et PC.

Voir nos offres d'abonnement page 71.

N° 2023 5 août 2015

## EN COUVERTURE **LE PARI OSÉ**

**DE TOYOTA EN WRC** 

8 BRIEFING 10

360°

RALLYE DE FINLANDE 14 Latvala rebondit

MONOPLACE **UNE PYRAMIDE** REDESSINÉE

SÉANCE D'ESSAI **MYGALE F4** 30

28

34

66

**PHOTOGRAPHIE DPPI, 50 ANS DANS LE VISIEUR** 

**CARNET DE VOYAGE PARIS-PÉKIN** 54

**WORLD RACING** & COURSES FRANCE 57 **DTM** RED BULL RING 58

F3 RED BULL RING 61 INDYCAR MID-OHIO 62 NASCAR. **V8 SUPERCARS** 

**ÉCHAPPATOIRE** 67

DÉBRIEFING 70

# **TO***hebdo.fr*



L'actu en direct sur le net

Pour trouver AUTOhebdo www.hommell-magazines.com / www.trouverlapresse.com ou abonnez-vous pages 56 et 71

Photo de couverture : Toyota Racing

Pour nous conformer à la Loi Évin du 10 janvier 1991, nous pouvons avoir modifié graphiquement certaines photographies diffusées dans ce numéro.



PREMIER ÉCHELON DE LA MONOPLACE MIS EN PLACE PAR LA FIA APRÈS LE KARTING, LA F4 SE VEUT ÊTRE UN OUTIL AUSSI SPORTIF QUE PÉDAGOGIQUE. RENCONTRE AVEC L'UNIQUE MODÈLE FRANÇAIS RÉPONDANT À CE NOUVEAU CAHIER DES CHARGES, PRODUIT À MAGNY-COURS, ET QUI EST PARTI À LA CONQUÊTE DU MONDE. ROMAIN BERNARDY PHOTOS D.R.

a success story est en cours de rédaction, mais le speech fait déjà plaisir à lire. Par un joli après-midi de juillet, une monoplace à la décoration un peu spéciale et flanquée d'un gros chiffre « 100 » sort des ateliers du constructeur nivernais

Mygale, avant d'être présentée à son nouveau propriétaire. Produire cent exemplaires d'une F4 – dénommée M14-F4, précisément – en l'espace

de quelques mois, le tour de force est singulier. Mais qu'est-ce qui a suscité un tel engouement ?

Certes, la FIA est à l'origine de la création de cette catégorie apparue en 2015, mais dans un paysage de la monoplace déjà bien établi, d'autres raisons doivent exister. Une première se dessine : le prix, capé par les instances dirigeantes du sport automobile mondial. 33 000 euros HT pour le châssis, auquel il faut ajouter les 9500 euros HT du moteur et environ 5000 euros HT pour un système optionnel d'acquisition de données avec

caméra intégrée. Soit un produit final facturé moins de 50 000 euros. Imbattable... mais pas simple à réaliser. D'où le fait que seuls trois constructeurs se soient risqués sur ce marché « low cost », Dome qui n'officie qu'au Japon, quand l'italien Tatuus et Mygale se partagent le reste du gâteau. « On s'est fait mal pour produire cette voiture, lance en guise d'introduction Bertrand Decoster, fondateur et patron de Mygale, mais c'est la force du Pôle de la performance de Magny-Cours. Il s'agit d'un projet collaboratif mené avec Oreca pour le moteur, Sodemo pour l'électronique



embarquée et le volant, ACE pour l'aéro pensée en CFD (dynamique des fluides assistée par ordinateur. Ndlr), Ligier et HP pour la partie composites et une multitude d'autres sous-traitants locaux. Toute une chaîne de compétences s'est mise en route, et elle a permis de bien absorber les choses. Seuls, nous aurions été incapables de produire autant de voitures en si peu de temps et à un tel prix. »

Mais les efforts paient, et la PME est passée de 23 à 45 salariés en l'espace de deux ans. Durant l'hiver, c'est au rythme de vingt voitures par mois que les F4 sortaient de la chaîne de montage. « Nous avons une grande expérience de ces rythmes de production, renchérit la directrice générale de Mygale et épouse du patron, Estelle Decoster. Par le passé, nous avons fabriqué plus de 700 Formule Ford et 400 Formule BMW. En Chine, marché que nous avons remporté, pour des questions de taxes, nous avons vendu 24 voitures que nous avons livrées en pièces détachées et assemblées sur place. Soit 82000 références ! Maintenant, nous visons le marché américain, qui vient de lancer son appel d'offres. »

L'un des points forts de la Mygale réside dans sa capacité à intégrer différents moteurs, afin de mieux coller aux contingences marketing de certains championnats. Ainsi, en Chine, cette F4 abrite un bloc Geely 2.0 litres atmosphérique quand, en Angleterre, c'est un Ford 1.6 litre turbo qui lui sert de cœur. Tatuus et Dome n'ont pas eu cette approche, préférant miser sur un seul motoriste : Abarth pour le premier, Toyota pour le second.

### **BELLE RÉALISATION**

La découverte visuelle de la Mygale constitue une autre surprise, car si elle se destine aux jeunes pilotes, elle n'a rien d'un petit gabarit. Son format en impose, et elle ne renvoie pas la sensation d'un jouet d'appel. Joliment dessinée, avec des flancs arrondis, son nez tombant dans l'air du temps et ses proportions bien équilibrées, elle dégage un tempérament bien affirmé. Et en y regardant de plus près, on constate que la réalisation est d'excellente facture. Voilà donc une très forte concurrence pour la Formule Renault 2.0, certes plus performante et plus chère aussi, mais qui faisait office jusqu'à aujourd'hui de porte d'entrée dans le monde de la monoplace. « Une telle voiture, il y a quelques années, aurait valu entre 75 000 et 80 000 euros HT, me lance Cyril Gay, chef de projet de cette F4 chez Mygale. Nous avons dû revoir tous nos processus de conception et de fabrication, mais c'est payant. Les marges sont très faibles, il faudra jouer sur le volume, mais le produit possède un rapport qualité-prix incrovable. Pour ce faire, la FIA a imposé

# SÉANCE d'**ESSAI** mygale f4

de recourir à des pièces issues de la série, comme les disques et étriers de frein ou les radiateurs, quand les porte-moyeux ou les triangles sont les mêmes aux quatre coins de l'auto. »

Mais finalement, le plus étonnant réside ailleurs, dans la sécurité. Le cahier des charges est si complexe qu'on aurait pu le croire utopique: coque carbone, panneaux latéraux anti-intrusion, câbles de retenue des roues, arceau renforcé, appui-tête en carbone, crash-boxes avant et arrière, boîte noire, coupure automatique du moteur si les pédales d'accélérateur et de freins dépassent un certain taux d'enfoncement, etc. Du jamais-vu à un tel prix. Même l'actuelle F3 n'est pas aussi bien pourvue sur ce plan...

L'installation à bord me déroute quelque peu tant l'espace dont je dispose est grand. J'ai de la place pour les coudes, certes, mais il faut surtout procéder au rapprochement du pédalier que je ne touche que du bout des pieds. La Mygale pare à toute éventualité et peut accueillir des gabarits allant jusqu'à 195 cm et 90 kg, ce qui n'est pas mon cas. « Étant donné que la voiture s'adresse à des pilotes d'environ 15 ans, il nous a fallu adapter la colonne de direction aux très petits gabarits, étant donné que nos

LA GLISSE EST NATURELLE, PROGRESSIVE ET NON PAS L'ŒUVRE D'UN DÉCROCHAGE BRUTAL DU TRAIN ARRIÈRE. VOILÀ UNE SUPERBE ÉCOLE DU PILOTAGE OÙ L'ON PEUT SE FAMILIARISER AVEC LES BASES DU MÉTIER

premiers pilotes font 145 cm et 45 kg... », m'avoue avec humour Cyril Gay, L'objectif avoué à demi-mot est la conquête, dans un second temps, des écoles de pilotage où tout un chacun peut venir s'essayer au pilotage d'un monoplace, juste pour le plaisir. Ce marché représente des milliers de voitures, à l'échelle de la planète, et la manne potentielle ne peut être ignorée. L'auto dans laquelle je prends place est celle ayant servi au développement. Aussi, elle est motorisée par un bloc Volkswagen 2.0 litres atmosphérique dérivé de la F3 et ne faisant aujourd'hui plus partie des moteurs homologués par la FIA, le constructeur allemand n'ayant pu se conformer au prix réglementaire de 9500 euros HT. Pour le reste, cette F4 va droit au but : pas de contrôle de traction, ni d'ABS ou de

cartes moteur à n'en plus finir, de direction assistée ou autres. Ici, il n'y a qu'un volant à tourner, des palettes pour monter ou descendre les rapports, et des pédales sur lesquelles appuyer. Contact.

### **BON ÉQUILIBRE**

La prise en main est l'affaire de quelques virages, histoire de sonder le mordant des freins, le grip des pneus Pirelli et le tranchant de la direction. Et déjà, la sensation est bonne, à l'exception de la piste, trop « verte » pour garantir un niveau d'adhérence optimal. Le moteur logé dans mon dos hurle étonnamment fort et sort ses 160 ch (eux aussi réglementés) sans sourciller, à ceci près qu'il avoue un léger temps de réponse lors de certaines remises en vitesse, obligeant de rester assez haut



dans les tours pour faire disparaître ce problème. Les rapports de la boîte Sadev claquent avec autorité (une sécurité à la descente empêche d'ailleurs les surrégimes) et l'on se surprend très vite à taper dans les freins et à vouloir sortir des épingles en glisse à la réaccélération. Preuve que l'équilibre est vraiment bon. Avec ses pneus de F3 très performants, je craignais d'avoir affaire à une monoplace au grip surdimensionné par rapport à sa puissance, mais ce n'est pas le cas. En l'absence d'une forte charge aéro, l'adhérence mécanique est franchement bonne et saine, autorisant de flirter avec les limites sans se faire peur.



La Mygale est engageante sans pour autant être plus physique qu'un kart, et l'excellente remontée d'informations dont fait preuve sa colonne de direction autorise des corrections immédiates au volant. Pointe de sous-virage dans les longues courbes rapides, léger survirage sur les freinages, à l'accélération ou sur certains délestages, on expérimente un peu tout lors d'un tour du circuit-école de Magny-Cours. Encore une fois, la glisse est naturelle, progressive, et non pas l'œuvre d'un décrochage brutal du train arrière. Voilà une superbe école du pilotage pour se familiariser avec les bases du métier. Il s'agit d'une suite logique au



karting, où les meilleurs sont déjà rompus à l'exercice de la mise au point. Sur ce point, la FIA a mis la flèche en plein dans le cœur de la cible. Car, contrairement à l'Autosport Academy, où toutes les monoplaces sont pourvues des mêmes réglages afin de mettre en exergue les seules qualités de pilotage, la F4 autorise déjà de jouer sur l'incidence des ailerons, le carrossage, la pince, la hauteur de caisse, la répartition de freinage, etc. Volant en main, jamais la sensation de me trouver aux commandes d'un engin sans saveur ou manquant de performance ne m'a effleuré. Pour preuve, la vitesse de pointe maxi est donnée pour 257 km/h sur une piste comme Monza... Et malgré ses 50 ch de déficit par rapport à une FR 2.0, la F4 by Mygale n'avoue qu'un retard de 2 secondes au tour sur le grand circuit F1 de Magny-Cours. Une paille quand on sait l'importance de la puissance, ici.

Aller vite restera un exercice compliqué et sélectif qui permettra l'éclosion de futurs talents et l'écriture de nouvelles histoires. Victorieuses elles aussi.

# Magny Cours MACTION PROJUGATED PARTION PROJUGATED



### TECHNIQUE

是是是是多么的是 使用 医胃性原理 (1) 使用 (1) (1) (1) (1)			
4 cyl. atmo ou turbo (long. centrale AR)			
Max 1600 cm3 (turbo) ou 2000 cm3 (atmo)			
ki 160			
SION			
Aux roues arrière			
es Sadev séquentielle à 6 rapports			
Monocoque carbone			
Disques acier, étriers à 2 pistons (AV et AR)			

DIMENSIONS	
Long/Larg/Hauteur (mm)	4341 x 1738 x 958
Réservoir (litres)	48
Pneumatiques	8" x 13" (AV) et 10" x 13" (AR)

amortisseurs réglables, barre antiroulis (AV/AR)

Titodinatiquoo	O A IO	(111) 01 10	100603	()
POIDS				
Constructeur mini (kg)				540
and the second second				

PRIX
FIA (euros HT) 33 000 (châssis) et 9500 (moteur)

Double triangulation,