

## Essai Secma F16 turbo

Soumis par mac rogers  
22-04-2018

Article 52 Avril 2018

3 jours pour  
la semaine...

... Mon corps  
contre le corps du turbo de la secma...

Si vous aimez ce qui n'est pas forcément politiquement correct ou plus simplement si l'ordre établi des choses ne représente pas une vérité toute faite à vos yeux, vous conviendrez avec moi que la SECMA est l'automobile sportive ce que le groupe Indochine est au rock and roll.

C'est français, percutant, et cela reste en vous pour de longs moments, longtemps après que la musique se soit tue ou que le moteur ait fait un coup.

Mais trois jours par semaine, c'est mon corps contre son corps... et je suis avec elle... Ces trois jours me laissent ce goût de silence, de manque. Un énorme paquet de sensations qui perdurent malgré la fin du court parcours effectué. Globalement, c'est ainsi que l'amour est perdu par beaucoup de

romantiques : la présence malgré l'absence. Ainsi, je pense que je resterai à habiter par la F16 turbo pendant de longs mois encore... Je raverai de ses coups de butoir entre mes reins que je pouvais commander l'envi de mon pied droit. Franchement, le F16 turbo, c'est l'acte...

2008/2018,

cela fait dix ans que je suis passé à Aniche pour approcher le Secma F16 afin de présenter aux adhérents du BPAF. Depuis cette petite boîte a fait du chemin et la famille s'est agrandie. Une fratrie avec une version au train arrière triangulé et une version par la suite plus orientée vers le tout chemin... Mais le dernier nœud de la gamme tient plus du père à papa. Un roadster un peu plus grand (20cm d'empattement supplémentaire), mais avec un moteur turbo compressé proposant le double de puissance que l'engin que nous connaissons. On passe ici de 105 à 205 cv et cela change... beaucoup de choses!

L'enjeu

de cet article est multiple : Je vous ferai part de mon avis concernant l'évolution de la gamme Secma. Les remarques faites depuis 10 années ont-elles été prises en compte ? Le F16 turbo est-il mieux fini, plus civilisé, s'adapte-t-il plus facilement au client moyen ? En a-t-on pour son argent avec ce nouveau modèle ? , ou plus exactement qu'a-t-on lorsqu'on acquiert un turbo ?

Je vous raconterai

également mon road trip de plus de 500 km en 3 jours. Vous pourrez alors vous faire un avis sur la facilité de la prise en main de la boîte et savoir si elle est suffisamment civilisée pour rouler sur nos routes françaises. Enfin, je vous dirai à quoi vous devez vous attendre en vous mettant derrière le volant de ce monstre. Je vous donnerai un aperçu de la face cachée de la force qui anime cette automobile...

Et je

reste certain que c'est ce côté noir qui vous attirera le plus, puisque en ce qui me concerne, c'est cette face démoniaque qui m'a conquis.

Au

volant de ma petite MX5 NCST, direction Tauriac, pour retrouver Benjamin de CAREVA automobile. Benjamin a eu la bonne idée de mettre le turbo F16 en location et j'ai sauté sur l'occasion pour me faire une idée de la boîte.

## L'engin

est neuf : 1700 km. Il rutille au soleil. Pourtant je ne suis pas impressionné par son esthétique puisque je l'ai longuement étudié sur les photos et qu'il est très proche de la version que j'avais vue à Clastre. Je reconnais que le rouge rubis donne un aspect plus qualitatif au turbo par rapport à son petit frère atmosphérique. Pourtant, le fait d'être câblé ne me donne pas de raison d'adhérer davantage à son design. Je suis un de ceux que l'avant ami 8 ne dérangeait pas, je lui trouve d'ailleurs plus de similitude avec certaines Alpha Romeo. C'est plutôt l'équilibre général qui me choque quelque peu, alors que je trouve la face avant assez séduisante. Il aurait fallu pour me plaire une ceinture de caisse plus haute pour que la cellule de pilotage soit coupée moins la ligne de la voiture... L'arrière lui aussi peut générer des critiques : lourdeur, choix des matériaux... Mais bon, les goûts et les couleurs sont ce qu'elles sont, et globalement, je trouve que la Secma turbo peut autant plaire qu'une Caterham ou qu'un X-Bow : Cette voiture a son identité personnelle et ne peut pas être confondue avec une autre. Dans ce segment, c'est ce qu'on lui demande. Dont acte : le design me convient.

## La

qualité perçue est plus élevée que celle du F16 athmo. Mais cela aurait été désastreux si cela n'avait pas été le cas. D'une part, parce que celle du F16 n'est pas aux standards de la construction automobile conventionnelle et parce que le prix fait un bond de plus d'un tiers.

De fait, les compteurs PSA, la petite casquette au dessus de ceux-ci, les vrais aérateurs et surtout la montre centrale (qui n'est pas un gadget) donnent un aspect plus classique à l'ensemble. Les sièges (enfin la couverture de la bassine roto-moulée) sont tissés et augmentent l'impression de qualité.

Plus qualitatif, soit ! Mais il faudra vous contenter du minimum en terme d'équipement (pas de clim, de régulateur, etc) et de plastiques durs, à l'ajustement artisanal. Je ne m'attendrai pas sur cette qualité maison. Il suffit de vous pencher sur le système de fermeture du coffre pour que vous sachiez si vous pourrez vous en accommoder ou pas.

Pour autant, il y a tout ce qu'il me faut. La place dans le coffre, qui manquait sur le précédent modèle. Mais aussi l'essentiel de ce qui fait une automobile. Un volant, agréable, mais pas forcément très qualitatif. Un levier de vitesse, qui remplit son office mais qui est un peu long et mon go. Un pédalier efficace, même si il est toujours calé vers la droite et que le pied gauche ne trouve pas d'appui le temps où il n'est pas sollicité. De ce point de vue, je ne retrouve pas les avancées promises en terme d'agrément de pilotage concernant la position de conduite et la taille de la cellule de pilotage.

Je suis plutôt petit de taille (1,68m) et trapu et je reste gêné par la bombance qui suit le passage de roue et qui tombe sur la pédale d'embrayage. Les pédales sont serrées et sur la droite, et pas forcément au même niveau. De fait, je suis levé aux pédales chinoises, et celui-ci est loin d'être le plus calcitrant que j'ai connu. Mais gare et ceux qui ne connaissent que les voitures de grandes séries. Un temps d'adaptation sera nécessaire.

L'embarquement est similaire et celui pour le F16, debout devant le volant, il faut plier les jambes pour s'appuyer sur le plat bord afin de se laisser glisser sur le siège. Celui-ci est fixe, c'est le pédalier que l'on règle pour être à distance des commandes. Pour moi, le réglage est presque à être fondé, il est à bonne distance pour un pilotage sportif et efficace au niveau des pieds. Il n'en est pas de même pour les bras... Le volant est trop loin pour moi. J'ai les bras quasiment tendus. Ce n'est pas vraiment une position favorable pour attaquer, d'autant que j'aime avoir les bras très fléchis. Qu'cela ne tienne, cette position invite au cruising et elle n'est pas incompatible avec la conduite sur route. Si je devais posséder cette voiture, je pense que je ferais des recherches pour augmenter l'épaisseur du coussin de dos.

Allez !

Je quitte Tauriac pour aller faire le plein. La prise en main est immédiate et très intuitive. Franchement, cette voiture en est une... C'est à dire que vous ne devez en aucun cas craindre de prendre son volant. L'absence d'assistance, (freinage et direction) ne pénalise aucunement le conducteur ou la conductrice. Aucun effort spécifique n'est requis. Le moteur démarre au quart de tour (sans avoir à samorcer la centrale antivol comme sur l'athmo, ouf!), les vitesses sont intuitives, l'embrayage précis et agréable. Les premiers kilomètres sont effectués à vitesse lente, la lecture des indications données par les compteurs et aiguilles sont bien lisibles car ceux-ci sont dans l'axe de vision du pilote. Il y a tout ce qu'il faut : vitesse, tour/mm, jauge, température...

la petite casquette attachee (sans les attacher) les difficultés de lecture des indications sont claires. Et du fait de ma taille, je dois avancer un peu le volant pour voir toutes les informations. La sélection des vitesses est traditionnelle et se fait intuitivement. Pourtant le guidage n'est pas sans reproche. Il faut garder l'esprit que le levier doit être guidé quelque peu sur la grille. Autant la sélection est aisée et ne nécessite aucun effort, autant les ressorts de guidage ne placent pas forcément le levier en face du bon rapport. J'ai bien conscience que je suis dur avec cette très bonne boîte de vitesse. Et effectivement, il ne m'est jamais arrivé sur les 600 km d'engager un mauvais rapport. Toutefois, l'honnêteté m'oblige à reconnaître que plusieurs fois (surtout sur le passage 5eme/4eme), j'ai à chercher le bon rapport, alors que sur d'autres voitures, le fait de pousser le levier suffit pour engager le bon rapport. Cela fait aussi parti du côté sportif de la voiture, et pour ce qui me concerne, c'est un paramètre que le pilote a plaisir à prendre en compte.

Du fait

de cette facilité de prise en main, et comme la qualité du revêtement est bonne, au bout de quelques kilomètres, je peux envisager d'atteindre les vitesses permises un peu plus rapidement que jusqu'à présent. Mon pied droit s'aggrave au delà du quart de la course de l'accélérateur, et là, je comprends pourquoi je vais passer trois excellents jours au volant de cet engin. Mais n'anticipons pas ! Il faut d'abord aller chercher de l'essence et choisir l'itinéraire qui m'amènera à Bordeaux, première étape de mon périple.

J'ai

donc roulé sous le soleil, sans toit ni porte de Tauriac à Bordeaux, puis le lendemain jusqu'en Dordogne près de Mussidan, avant de rentrer en Charente vers Aigre. Le troisième jour, je rends la voiture de nouveau en Gironde. J'aurai fait plus de 500 km. Je me propose de restituer ici les sensations que cette voiture m'a données. Le filtre est celui de ma personnalité et je ne prétends pas avoir une objectivité qui étouffe l'affectif. Tout au contraire, mon avis est empreint de cette part de moi-même à laquelle parle en priorité cette automobile : l'être humain que nous sommes tous.

Tout

d'abord, je voudrais parler du confort de roulage. Pour une voiture de sport capable d'abattre le 0 à 100 en 4,5s, c'est une auto très confortable, qui absorbe très bien les irrégularités de la route. Le confort d'amortissement est bon, voire très bon. Rouler sans toit n'a pas que des avantages... On profite des senteurs environnantes, bien sûr, et les colzas exhalent en cette saison. Mais les remous sont trop forts et la casquette ne tient pas sur la tête sans capuche. Cela tombe bien ! Le soleil tape si fort, qu'être un peu couvert ne peut pas me faire de mal. Le vent reste désagréable et vient s'insinuer sous les lunettes de soleil. Après avoir parcouru 150km, cela est franchement gênant. La protection offerte

par le pare brise n'a rien à voir avec celle de mon cabriolet Mazda.

Malgré tout, la Secma F16 turbo est une auto facile, agréable, qui donne beaucoup de plaisir. A 90km/h en 6eme vous êtes à 2000t mm.

Pour le reste du plaisir, tout dépend de la lourdeur de votre pied droit. Car enfin, il faut parler de l'essentiel : le plaisir d'avoir en main une boîte de course d'aguisée en voiture en plastique (je n'ai pas dit : Oui-Oui).

Le secret de cette automobile, c'est son turbo et son poids. Passé le quart de la course d'accélérateur, les durites de l'arbre changeur montent en pression. Après un décalage qui tend vers la seconde, la foudre se change, le turbo entre en scène, et le secma F16 turbo devient une fusée sur terre. C'est hallucinant. Je retrouve la sensation que j'avais eu à bord de l'Ariel Atom. Poids similaire, architecture comparable en terme de répartition des masses, moteur turbo compressé. Un peu plus de poids, un peu moins de puissance, mais la même sensation d'être assis dans un missile sol/sol. Peu d'engins donnent cette sensation d'être collé au siège, d'accélérer sans discontinuer pendant un laps de temps suffisant pour que ce soit vous-même et pas l'engin qui crie grâce. Impossible de garder le pied sur l'accélérateur assez longtemps pour explorer les capacités de la voiture. Je ne suis pas assez fou pour le faire en dehors d'un circuit et avec un temps de prise en main correspondant à l'exigence du bolide.

Ce que je peux vous dire, c'est que le temps mis pour passer de 80 à 150 avoisine les 4 secondes en 5eme. Le moteur est d'une souplesse incomparable... La sixième vous permet de rouler de 80 à 240 ? Hors de question en tout cas d'atteindre la limite en ce qui me concerne. Il faut juste que je me surveille constamment, pour rester dans les limites du raisonnable (sinon du permis) tellement l'invitation à la transgression est forte.

Les dépassements sont jouissifs. Cette voiture est une M'auto. L'avant se soulève à la sollicitation de l'accélérateur, le turbo se met en charge et siffle la flagration de sa libération, c'est le double effet à kiss cool. L'arrière vous prend en charge et vous pousse sans manquement vers l'avant qui semble fuir devant vous.

Pour cette raison, je ne conçois pas cet engin sans différentiel à glissement limité. Sans Torsen, la prépondérance du train arrière est telle, que la roue intérieure au virage riperaït dès la prise d'appui et que la voiture perdrait sa motricité. Ici, avec les excellents pneus Michelin Pilot3, la voiture est collée à la route et je sens la gomme mordre le bitume sans ripage excessif. Il fait beau. Les conditions sont parfaites. Impossible ici de chercher les limites. Les seuls moments où le train d'avant crochera un peu, c'est sur revêtement dégradé avec un peu de gravier. Cela s'anticipe très bien, mais pour jouer avec cette puissance, il me faudra plus de temps.

D'autant que le décalage entre la commande de l'accélération et l'arrivée de la puissance du turbo aux roues demande un peu d'attention et d'expérience. L'accumulateur est devant, le moteur derrière, et le temps de mise en pression existe. Je n'ose imaginer l'arrivée de la cavalerie en virage le jour où la route sera mouillée et que le Torsen rigidifiera le train arrière. L'engin reste pointu à piloter.

Mais quel dégât, quel jouet ! Même en respectant les limitations de vitesse, on ne s'ennuie jamais avec un tel outil entre les mains ! C'est une usine à sensations fortes selon que vous avez le pied léger ou pas...

Forcément, on se dit que l'univers de cet engin est le circuit. C'est certain, la Secma F16 turbo tiendra la dragée haute à beaucoup de voitures prestigieuses. Je peux même vous assurer qu'elle jouera avec les plus rapides de n'importe quel plateau.

De la même façon que l'athlète en remonte à des voitures typées sport sur circuit, la turbo pourra jouer avec n'importe quel engin sportif.

Mais les mêmes problématiques surgiront alors. Ces autos ne sont pas forcément faites pour cela, et la configuration du châssis devra supporter l'effort demandé. Au fil du temps, il n'en sera capable qu'avec une surveillance et un soin particulier, voire des modifications dont la nécessité verra le jour sous la contrainte. Je ne peux faire ici que des suppositions, en constatant le bon équilibre de cette auto réglée pour la route, et en entendant les divers grincements des éléments du châssis qui encaissent les vicissitudes d'une route à l'ordinaire.

Je peux vous assurer que je m'en souviendrai longtemps de ces trois petits jours passés au volant du F16 turbo. A l'issue de la mi-journée du 2eme jour, j'avais déjà dépassé le quota de kilomètres compris dans mon forfait. Qu'à cela ne tienne, aucun regret.

Aucun des petits défauts inhérents au véhicule, pas plus que la conjonctivite qui me guette due au vent latéral gêné par l'absence de toit, rien n'est rédhibitoire au point de ne pas conseiller cet engin. Pour qu'il vous plaise il suffit que vous l'abordiez en sachant que vous l'aimerez pour les mêmes raisons que vous lui trouverez des défauts. L'analogie avec le groupe Indochine est pertinent et nous le reprendrons ici dans cette conclusion. Ce groupe a été consacré, moqué, et a souffert de son non-classement dans une catégorie déterminée. Ni rock, ni populaires, les chansons d'Indochine ont pourtant un succès considérable due à leur valeur intrinsèque. La valeur du Secma c'est son style : atypique, anarchique, attachant, hallucinant. Ni rutilante, ni valorisante, elle reste sportive, et exclusive. Je ne suis pas sûr qu'elle soit la plus efficace sur le circuit, mais ce que je peux vous assurer, c'est qu'à chaque instant que vous la piloterez sur route ouverte, vous aurez entre vos mains le volant d'une voiture à minima sportive et performante tout en pouvant cruiser à 90km/h sans vous ennuyer.

De part sa conception, les masses sont réparties sur l'arrière. De ce fait, vous piloterez un bolide qui allège son train avant en mordant l'asphalte juste derrière vos fesses. Cela vous propulse comme une fusée et vous devez alors maîtriser un missile que vous chevauchez plus que vous ne le dirigez.

Et si vous oubliez votre pied droit... Vous risquez de le prendre... Dans ce qu'il est convenu d'appeler : l'accident du pied droit !

Bonne bourrée !



