

MEKA Mag

N°41

ÉDITION GUADELOUPE - 2^e TRIMESTRE 2024

IRL : ÉSSAI - ITV - LÉGENDE - DÉCOUVERTE - EVENT
SIMRACING : PORTRAIT - IRACING - LMU - RENNSPORT



BIEN PLUS QUE DES **IDÉES LUMINEUSES!**



nuage
communication

3617 HOUELBOURG JARRY - 97122 BAIE MAHAULT - CONTACT 0590 38 30 74 - SOFIA@NUAGE.BIZ

CONTACT

MEKASPORT

Association loi 1901

SIRET : 911 188 217 00010

RNA : W9G1003706

SIÈGE SOCIAL : Im. Simkel, Bld

Houelbourg Z.I. Jarry - 97122 Baie-

Mahault - Guadeloupe

Tél : 0590 38 30 74

Mail : contact@nuage.biz

L'ÉQUIPE

DIRECTEUR DE PUBLICATION :

Olivier RATEAU - olivier@nuage.biz

RÉDACTION

Romaim, Olivier RATEAU

contact@nuage.biz

DIRECTION COMMERCIALE

Sofia RATEAU - sofia@nuage.biz

SECRÉTARIAT DE DIRECTION

0590 38 30 74 - contact@nuage.biz

CRÉDIT PHOTO

Olivier, Romaim RATEAU, Joanne BLANC,

David MOLLEMA of EPE,

PILOTES TEST

Romaim RATEAU, Kevin VIEMONT,

Thomas SIROS

MAQUETTE ET MISE EN PAGE

Nuage

Tous droits réservés pour tous documents ou textes publiés dans MEKAmag. La reproduction totale ou partielle des documents, textes, articles ou photos publiés dans MEKAmag est strictement interdite sans l'accord écrit de MEKAmag (conformément à la loi du 11 mars 1957 sur la propriété littéraire et artistique). La rédaction n'est pas responsable des textes, photos, illustrations des publicités qui restent sous la responsabilité des annonceurs et n'engagent pas la responsabilité de l'éditeur. Les prix et tarifs possiblement indiqué dans MEKAmag sont donnés à titre indicatif.

ABONNEMENT

- 5 numéros - 25€
- 10 numéros - 40€

Réglement par chèque à retourner à :

MEKASPORT Service abonnement

3617 Bld Houelbourg ZI Jarry - 97122

Baie-Mahault - Guadeloupe

abonnement@nuage.biz

ÉDITO

Toujours passionnant de réaliser ce numéro de MekaMag.

De belles mécaniques, avec la séduisante C-HR GR-S, de belles rencontres avec le portrait croisé des frangines les plus attachantes du sport auto, de la nostalgie avec la légendaire Z900 et sa descendance, de la technologie avec une machine de supermotard survoltée et de belles aventures à vivre avec le mode d'emploi pour participer à une course de karting mythique.

Sans oublier notre nouvelle passion virtuelle avec quelques belles pages consacrées au Simracing. Vous découvrirez le portrait d'une star américaine de la discipline, la découverte du nouveau mode « Tempest Weather System » sur iRacing et la découverte de deux nouvelles plateformes de simulation prometteuses.

En bref, toujours ce même engouement de notre part pour partager avec vous ces quelques pages consacrées à notre passion commune pour la mécanique.

Nous vous souhaitons à tous une bonne lecture de ce 41ème opus de votre MekaMag.

En attendant, roulez prudent, sauf si vous aussi êtes adepte du SimRacing ou tout est permis !

SOMMAIRE

ÉSSAI

TOYOTA C-HR GRS

ESSAI DU NOUVEAU SUV TOYOTA

P-4

STORY

LES SOEURS BRUMIER

JILL ET ADY SE CONFIENT SUR LEUR PARCOURS SPORT AUTO !

P-6

Legend

50 ANS D'ÉCART !

KAWASAKI Z900 RS 1ÈRE GEN VS NEW GEN

P-8

DÉCOUVERTE

STARK WARS

LE JOUET DES GRANDS ENFANTS EN DÉVELOPPEMENT !

P-10

POSTER

TESTING DAY

CLIN D'OEIL POUR LA STARK

P-12

EVENT

24H DU MANS OPEN KART

COMMENT ON S'Y PREND POUR Y PARTICIPER ?

P-14

PORTRAIT

JOSH MERTZ

LA VOIX DU SIMRACING

P-16

ENQUÊTE

SIMRACING

LES NOUVEAUTÉS DU DÉBUT D'ANNÉE

IRACING : TEMPEST WETHER SYSTEM - ENFIN LA PLUIE !

LE MANS ULTIMATE : LA BONNE SURPRISE PAR STUDIO 397 !

RENNSPORT : L'OPUS QUI TENTE DE SE FAIRE SA PLACE...

P-18



**TÉLÉCHARGEZ
VOTRE MEKAMAG
EN FORMAT DIGITAL**

TOYOTA C-HR GR S



Il y a des véhicules qui, au premier coup d'œil, ne vous laissent pas indifférent. C'est l'effet que m'a fait le nouveau Toyota C-HR GRs

Cette nouvelle génération de la berline compacte coupée à succès de Toyota, se distingue par ses lignes tendues et ses arêtes vives qui permettent au dessin global de sortir du lot. Son allure particulière ne trompe pas, c'est bien un C-HR. Mais ce qui me titille le plus, c'est le blason des sportives de la gamme Toyota qui nous donne encore plus envie de l'essayer.

Après un excellent accueil auprès de la concession Carmo de Jarry, Teddy me propose d'immatriculer provisoirement une GR pour pouvoir nous la mettre à disposition. Comme à mon habitude, j'en fais d'abord le tour pour la scruter sous tous les



angles avant d'en ouvrir la porte. Côté finition, rien à dire, elle est agréable à regarder sous toutes les coutures et quelques détails, comme les poignées de porte rétractables, nous démontrent les efforts consentis par le constructeur pour doter leur nouvel opus d'équipements des plus modernes.

Extérieur je valide : s'ouvre à moi l'habitacle qui m'invite dans un intérieur très accueillant. Le style est à l'opposé des lignes tendues de la carrosserie. A bord, c'est plus sobre, plus cosy, et dans cette version GR, le logo sur le volant et les inserts rouges donnent une touche de sportivité à cette C-HR. Les sièges sont confortables et ajustables

électriquement pour le conducteur, l'ergonomie est bonne et la lecture des informations bien répartie entre les 2 écrans.

Sous le capot, rien à voir : c'est une usine à gaz mais peu importe, une fois le capot refermé, la mécanique fait allégeance au blason Gazoo Racing.

Le 4 cylindres 2L de 152ch, couplé à un moteur électrique de 113ch le tout connecté à une transmission CVT fait bien son affaire, l'accélération est franche, les reprises canons, mais soyons clair, l'esprit GR dans ce C-HR, c'est plus le côté finition exclusive et dynamique plus musclé que la version

standard. Ce n'est donc pas une sportive pure et dure comme peut l'être la YARIS GR, mais une berline compact confortable et dynamique à souhait qui s'avèrera très agréable à vivre au quotidien.

O.R.



Les Soeurs BRUMIER

Jill

Ady



Quand on parle aujourd'hui des sœurs **BRUMIER**, on aborde le sujet des rallyes dans son aspect le plus passionnel.



Baignées depuis leurs plus jeunes âges dans le milieu des sports mécaniques, les frangines sont rapidement devenues les coqueluches de tout l'univers du rallye. Leur bonne humeur, leur accessibilité et leur joie de vivre ont apporté une véritable fraîcheur dans ce monde plutôt cloisonné du rallye. Pour nous faire une idée plus précise de leurs personnalités, nous les avons rencontrées pour une petite itv croisée.

JILL, ADY, COMMENT A COMMENCER VOTRE AVENTURE DANS LE RALLYE ?

Ady : La course automobile est une histoire de famille, notre père faisait de la course automobile et on a été baigné dans cette ambiance depuis notre plus jeune âge. On avait envie nous aussi de s'impliquer dans ce sport. Et quand je suis rentrée de métropole à la fin de mes études notre père nous a dit, bon, maintenant c'est à votre tour de poursuivre l'aventure familiale. Jill avait très envie aussi de se lancer depuis longtemps donc on a décidé de s'engager toutes les deux.

Jill : Oui c'est vrai que l'envie de me lancer en compétition auto me trotte dans l'esprit depuis quelques temps donc quand Ady est rentrée, il nous paraissait naturel de se lancer dans le bain toutes les deux. Nous avons appris les bases de pilotage avec Gary Maya, qui nous a permis de faire nos premiers pas à Merlande, qui était à l'époque le meilleur moyen d'apprendre à maîtriser une voiture de course.

Ady : ah oui, et avec notre père aussi on a appris beaucoup de choses, notamment dans la gestion des courses et dans la façon de prendre les notes pour les spéciales. C'était fun, on a passé d'excellents moments entre fou-rire et frustration, car faire du rallye n'est pas juste monter dans la voiture et s'élancer en spéciale. Il y a tellement d'à côté que cela nous paraissait parfois bien compliqué.

Jill : En même temps, on était en famille donc on a pu partager beaucoup de choses ensemble et au final, on a décidé d'aller au bout et comme on est toujours bien encadré, c'était vraiment passionnant de se lancer là-dedans.

QUELLE EST VOTRE RÔLE DANS L'ÉQUIPE ?

Jill : En fait, nous avons une approche très différente, moi je suis un peu « frileuse » et j'ai un peu peur de la vitesse, oui, c'est paradoxal de se lancer là-dedans avec tant d'appréhensions, mais c'est justement ce dépassement de soi dont j'avais besoin. Donc dans la voiture, je laisse volontiers le volant à Ady qui est bien plus téméraire que moi.

Ady : C'est vrai que nous sommes très différentes mais nous sommes de fait très complémentaires. Je suis plus jeune que Jill de 9 ans, et du coup, je suis peut-être un peu plus tête brûlée que ma sœur. Donc en générale je conduis et Jill me copilote. Mais ce n'est pas systématique car il nous arrive d'échanger nos places dans la voiture parce que contrairement à ce qu'elle dit, elle a plutôt un très bon coup de volant.

Jill : Il faut préciser aussi que notre approche du rallye est particulière, nous n'avons aucune prétention à aller gagner des courses, notre vision du rallye est surtout de s'engager dans une discipline difficile et exigeante pour notre plaisir avant tout. C'est pour cela que nous avons choisi une « petite » voiture qui correspond parfaitement à nos attentes. Pour nous le rallye c'est une compétition certes, mais c'est surtout la possibilité pour nous de vivre des moments de communion dans un milieu qui nous passionne depuis toujours.



QUELLE SONT VOS PIRES MOMENTS VÉCUS EN RALLYE ?

Jill : En fait, pour moi, chaque engagement à un rallye me stresse énormément, je me demande à chaque fois, mais qu'est-ce que je fais là, tellement de paramètres entre l'organisation, la gestion du carnet et la boule au ventre à chaque départ. Mais j'ai vraiment besoin de ces sensations pour me dépasser et ma petite sœur m'aide beaucoup à me détresser et au final c'est ce dépassement de soi qui me plaît vraiment. A signaler que les choses évoluent, au départ de la course de côte de Bananier, où j'étais pilote, je n'ai vécu aucune appréhension et aucun stress. Peut être l'accomplissement d'un long travail sur moi-même (rires)

Ady : Moi mon pire moment a certainement été notre sortie en fin du Martinique Rallye Tour 2019 où, suite à une rupture du système de freinage, je n'ai pas pu éviter une sortie de route. Mais ce qui m'a terrifié, ce n'est pas de casser la voiture, mais de voir tout ce public, placé dans un endroit pourtant interdit, que je n'allais pas pouvoir éviter. Les cris et les bruits des chocs des spectateurs que nous avons renversé m'ont mis dans un état second, je tremblais de partout en sortant de la voiture et je pensais que j'avais tué quelqu'un. Je pensais vraiment que c'était terminé pour moi et que je ne pourrais plus reprendre un volant en course mais mon entourage était là pour me faire déculpabiliser et surtout me pousser fort pour que l'on répare la voiture et que je me remette au plus vite au départ d'une course.

QUELS SONT VOS PROJETS POUR L'AVENIR ?

Jill : On a pas de programme particulier, comme ça on ne se met pas de pression, on va voir en fonction des épreuves à venir. Je vais peut-être monter au côté de mon compagnon, Nicolas Loubert, pour la prochaine course et après faire quelques courses de côtes. C'est vrai que mon expérience à Bananier m'a plutôt motivé à continuer. En tous cas, je resterais impliqué dans l'univers du rallye qui nous apporte tant de plaisir.

Ady : Alors moi, je suis un peu à la croisée des chemins. J'aime vraiment ces moments partagés avec ma sœur et toutes les personnes qui nous accompagnent lors des courses, mais j'aimerais bien me lancer dans d'autres projets. D'autant que la course automobile coûte quand même cher et que j'aimerais bien acheter une maison et peut être faire autre chose. Mais bon, je me connais, avec Jill c'est fusionnel donc je pense quand même remonter prochainement à ces côtés. De plus, j'ai aussi d'autres opportunités pour copiloter d'autres pilotes comme je l'ai fait l'an dernier en montant au côté de Philippe Ninou dans sa puissante Skoda R5.

Ces quelques instants passés avec les frangines, ont grandement augmenté leurs capital sympathie, et nous avons tous hâte de retrouver les sœurs Brumier sur les routes prochainement. Leur bonne humeur et leur passion en font aujourd'hui des personnalités incontournables des sports mécaniques.

O.R. - Crédit Photo : Joanne BLANC

Z900RS *Legacy*



50 ans séparent ces deux Z900. Si la nouvelle version reprend quelques figures de style de la version originale, les deux machines n'ont pas grand-chose en commun si ce n'est ce style roadster au look ravageur qui a fait la légende de la 900Z1.





Et dire que Kawa a bien failli annuler le projet de gros roadster 4 cylindres 4 temps qui devait être présenté en 1969, après la sortie surprise de la Honda CB 750 FOUR présentée en 1968. Ce premier gros roadster 4 cylindres 4 temps de grande série allait conquérir les motards de l'époque.

Après mûre réflexion, les experts de Kawasaki décidèrent de reporter la sortie de leur propre gros roadster, pour peaufiner leur projet et installer une équipe d'ingénieurs aux États Unis afin d'être au cœur de ce qui s'avère être le plus gros marché pour ce type de moto.

Après avoir étudié de près les avantages et les déconvenues de la Honda, la riposte Kawasaki allait s'avérer être l'une des plus époustouflantes machines du début des années 1970.

Présentée en 1972, la 900Z1 était à l'époque un roadster à l'allure des plus modernes dont les lignes firent l'unanimité. Mais le succès immédiat de la Z1 venait aussi, et surtout de son moteur 4 cylindres double arbre à came de 900cc qui

développait 82 chevaux et pouvait propulser la Z à plus de 200Km/h.

Depuis, le monde de la moto a bien changé. Les machines d'aujourd'hui, à cylindre égale, sont plus puissantes, plus légères, plus fiables et plus sûres, mais question look, les formes saillantes et les positions de conduite privilégiant l'efficacité avant tout, peuvent frustrer les motards nostalgiques qui ont rêvé étant jeune des courbes de la 900Z1. Oser produire une machine néo rétro peut vite être un piège car la clientèle de ce genre de machine est une niche qui ne garantit pas la rentabilité.

Kawasaki, à l'approche des 50 ans de la sortie de la Z1, a eu une démarche intelligente. Plutôt que de développer une réplique de la machine des années 70, ils partirent sur la base de la Z900 roadster 2018 qu'ils ont relooké à l'ancienne avec phare rond, bloc compteur en forme d'obus avec affichage façon analogique, réservoir goutte d'eau et dossier de selle, tout en gardant châssis et moteur du Z900 roadster. Le résultat a conquis, comme dans les années 70, le cœur des amoureux

de ces machines aux allures d'antan mais aux performances d'aujourd'hui.

Encore proposée au catalogue Kawasaki, la Z900RS poursuit sa carrière avec un succès certain et il se dit qu'elle pourrait rester encore longtemps sur le marché populaire des néo rétro.

Quant à savoir quel est la meilleure des deux, il n'y a pas vraiment débat. La 900Z1 originale est une légende, qui plus est très recherchée. Elle est l'icône des années 70 et malgré le poids des années, la conduire reste très agréable.

La Z900RS, c'est plus une série limitée de la Z900 roadster qu'une véritable réplique. Malgré tout, le dessin de l'ensemble réservoir, cache latéraux, selle, et dossier sont parfaitement réalisés. Le look est là, là s'arrête la ressemblance. Question budget, il reste encore quelques 900Z1 sur le marché mais elle se négocie au environ de 25 000€ pour une machine d'origine en bon état. Quasiment le double du prix de la dernière Z900RS neuve.

O.R.

STARK



Réchauffement climatique, effet de serre, pollution, les griefs à l'encontre des véhicules à moteur ne manquent pas. Pas sûr qu'aujourd'hui la fabrication de véhicules électriques soit vraiment vertueuse, mais bon, il paraît qu'on y passera tous (snif). Alors pourquoi ne pas se lancer dans le développement d'une machine de cross électrique, pour la tester en Super motard.

Pour ce faire, il faut une moto et un pilote. Pour la machine, c'est Alexandre HAYOT qui a fait rentrer une Stark Future, et le développement est assuré par le pilote Anton HAFEKOST. Nous les avons rejoints pour une des séances d'essais pour nous faire une idée des avantages et des inconvénients d'une telle machine.

D'abord, un petit tour de la machine. A la base, une Stark Future version motocross avec une fiche technique impressionnante. Puissance max 80ch, couple 938Nm, poids 118Kg, plus de 100 modes de pilotage et une autonomie... qui dépend de l'utilisation des modes de pilotage ! Pour l'adapter en SuperMotard, ils ont monté des roues de 18

pouces chaussées de pneus slick, un ensemble freins avant Beringer, un kit Holeshot et une couronne plus petite.

Mais avant de défier les pilotes du plateau de Supermotard, il a fallu régler nombre de problèmes. Alexandre HAYOT : « Ce qu'il y a de génial avec cette technologie, c'est que l'on a une grande latitude de réglages pour rendre le comportement du moteur au goût du pilote. De plus, avec la télémétrie, on peut avoir une idée précise des ajustements à apporter. Là c'est clair que le plus compliqué va être de trouver le meilleur mode pour ne pas perdre de puissance en fin de course. »

Anton HAFEKOST : « Côté pilotage, il a fallu s'habituer à l'absence de boîte de vitesses, de bruit moteur et surtout à la commande de frein arrière au guidon mais aussi à un centre de gravité élevé. Rien de réhabilitaire, au contraire, elle s'avère particulièrement agile dans les parties sinueuses. Côté puissance et couple, c'est linéaire mais ça envoie grave. Il nous reste à trouver les meilleurs réglages pour la course de dimanche afin de voir où on se situe côté performance face aux meilleures machines du plateau du championnat. »



C'est bon, Anton a bien la Stark en main, Alexandre a réglé les problèmes de générateur, objectif course pour valider tout ça.

Le dimanche suivant, la Stark fait son effet dans le paddock de cette course de Supermotard. Les curieux y vont de leurs commentaires mais tous attendent de la voir en piste au milieu des autres motos.

Alex de son côté est inquiet, lors des essais libres, la télémétrie confirme la forte consommation d'énergie sur ce tracé. Il va falloir trouver le bon compromis entre puissance et longévité.

Première manche, Anton est bien placé sur la grille, au baisser du drapeau. La Stark s'élance comme expulsée d'un lance pierre et se pointe au premier virage dans le top 5, puis termine le premier tour dans le top 3. Anton pilote avec aisance et bataille en piste aux avant-postes pendant les 10 premières minutes de course. Ensuite, la batterie a commencé à faiblir obligeant le pilote à choisir un mode dégradé pour finir la course qu'il terminera en 7ème position.

Deuxième manche, Anton et Alexandre optent pour une puissance réduite pour espérer garder plus d'énergie pour la fin. En vain, la machine est parfaite et efficace lors de la première moitié de course et ensuite, la puissance s'écroule. La 11ème place à l'arrivée de cette deuxième manche offre tout de même une 9ème place au générale pour l'équipe.

En résumé : de nombreux points positifs ont été appréciés ce dimanche et une longue liste de questions et de données à étudier et à partager avec le constructeur, afin de trouver des solutions pour offrir plus d'autonomie à la moto en condition de course.

En tout cas, bravo Alex et Anton pour votre audace et rendez-vous très bientôt pour suivre l'évolution de ce beau projet.

O.R.





Testing en couche de soleil !
Développement de la Stark avec Anton HAFEKOST et Alexandre HAYOT



24h

LE MANS OPEN KART

LES 24H DU MANS POUR TOUS



Les courses d'endurance sont fascinantes, car elles se courent en équipe et qu'une course de 24h promet toujours des surprises. Bien sûr, concourir aux 24h officielles n'est pas des plus faciles. D'abord parce qu'il faut être expérimenté pour y prendre part et qu'il faut, à moins d'être pilote pro, sortir une forte somme d'argent pour engager les frais de course. Pour info, engager une Porsche 992 GT3R coûte environ 300 000€ (inscription à la course, location de la voiture de course, consommables, équipe stand, transport, assurance, hébergement...) Sans compter le parcours préparatoire que doit effectuer chaque pilote amateur en justifiant un certain

nombre d'épreuves afin de valider ses capacités à courir aux 24h...

Mais si vous désirez tenter l'aventure aux 24h du Mans de façon bien plus accessible, il y a les formules OpenKart proposées par le centre de karting du circuit du Mans.

Le principe de l'OpenKart est de mettre à disposition des équipes inscrites tout le nécessaire pour courir. Un Kart SodiKart tiré au sort, un stand, un espace camping, l'assurance et le prêt de casque et de combinaison. Le tout pour un budget d'environ 4 000€ en fonction de la course choisie.

Le calendrier propose plusieurs dates avec des courses de 4, 6, 12 ou 24h.



2 dates sont au programme chaque année pour les 24h, une en Juin l'autre en Septembre. Pour les ultramarins, il faut bien sur rajouter les frais de voyage, de location de voitures, d'hébergement et les frais de bouche. La formule idéale est de constituer une équipe de 4 à 6 pilotes accompagnés d'un team manager expérimenté car les règles de l'openKart sont simples mais il y a de nombreux éléments à gérer comme le temps de piste, le temps des arrêts au stand, la gestion du panneautage et les choix stratégiques. Malgré la simplicité de la formule OpenKart, il faut s'y prendre très tôt afin de réserver votre place car

les demandes sont nombreuses et le nombre de kart est limité à 40 machines. Constituer donc votre équipe avant la fin de l'année et collecter déjà les fonds car l'inscription à la course n'est validée qu'après le paiement. Côté budget pour un séjour de 5 jours, une équipe de 5 pilotes, un team manager et un responsable de stand, avec les transports et les hébergements et la location du kart, comptez 20 000€ à diviser par le nombre de pilotes. Ce qui en termes de prix/sensation est tout à fait accessible. Dernière petite précision, n'attendez pas de miracle côté classement : le niveau des équipes,

qui participent toute l'année au championnat OpenKart est des plus affûtés. Allez-y pour le plaisir de rouler sur un double tour d'horloge dans un des environnements les plus mythiques des sports mécaniques.

O.R.



Josh Mertz

LA VOIX DU SIMRACING

*Rencontre avec un Champion et
Organisateur de Courses de Simracing*



Dans le monde du SimRacing, où la vitesse est reine et la compétition féroce, il y a des noms qui se démarquent, et celui de Josh Mertz résonne comme un écho dans les compétitions virtuels. À 27 ans, originaire du nord-ouest de l'Indiana aux États-Unis, Josh incarne la passion et l'engagement qui animent cette communauté de passionnés de simulation de course automobile.

Josh a plongé dans le monde du SimRacing dès son plus jeune âge, se souvenant avec émotion de ses débuts en 2007 même s'il nous à raconter avec une touche d'humour son vrai début à l'âge de trois ans en 1999 sur NASCAR Racing 2. Depuis lors, sa passion pour la simulation de course n'a cessé de croître, évoluant vers la fondation de la NASA (North American Simracing Association) en 2012. Depuis, Josh et son équipe organisent des courses, gagnant en popularité et en renommée dans la communauté SimRacing. Son palmarès impressionnant parle de lui-même : 7 fois champion NASA Rallycross Supercars, avec plus de 40 victoires et plus de 90 podiums à son actif, ainsi que trois titres consécutifs en tant que champion NASA Rallycross Lites. Pour Josh, le SimRacing est bien plus qu'un simple passe-temps

: c'est une passion qui a façonné sa vie et lui a offert des opportunités incroyables.

Mais Josh n'est pas seulement un pilote émérite ; il est également connu pour sa voix dynamique et captivante lors de ses commentaires en direct. Depuis 2012, il anime des événements en direct, ajoutant une touche d'excitation et de professionnalisme à chaque course. Son style de commentaire, naturel et spontané, captive l'audience et donne vie à chaque virage et dépassement.

Pourtant, malgré son succès et son talent inné, Josh reste humble. Il avoue être un grand procrastinateur, écrivant souvent son script d'introduction à la dernière minute avant une diffusion en direct. Mais cette spontanéité et cette confiance en soi se traduisent par une expérience authentique et immersive pour les spectateurs. Josh reconnaît également l'importance de son équipe. Ses co-caster, Justin Robichaud et Cody Erdmann, ainsi que Bryan Sawyer, qui gère la production, sont des partenaires indispensables qui contribuent au succès de chaque diffusion en direct.

Aujourd'hui, Josh trouve plus de satisfaction dans l'organisation et le commentaire des courses que

dans leur participation. Pourtant, l'esprit compétitif qui l'anime depuis ses débuts reste bien présent. Chaque dimanche soir, il échange son micro contre un volant et se lance dans la bataille sur la piste virtuelle, prouvant qu'il est à la fois un organisateur émérite et un compétiteur redoutable.

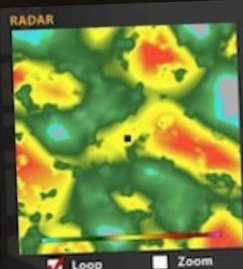
Josh partage sa vision de l'avenir du Simracing. Pour lui, le SimRacing pourrait devenir une alternative viable à la course automobile réelle, offrant une expérience aussi immersive mais sans les nuisances sonores et environnementales. La compétition reste la même, mais les circuits sont virtuels, ouvrant ainsi de nouvelles perspectives pour les passionnés de sport automobile à travers le monde.

Dans un monde où la frontière entre virtuel et réel s'amenuise de plus en plus, Josh Mertz incarne la passion, le dévouement et l'innovation qui font du SimRacing une communauté unique et dynamique.

R.R. - Crédit Photos : David MOLLEMA of Epic Photography and Events



**iRacing révolutionne
l'expérience de
simulation de course
avec l'introduction du**
TWS
TEMPEST WETHER SYSTEM



CURRENT CONDITIONS
Weather constant / dynamic sky
2018-05-15 06:54:38
Foggy, 70 °F, track 69 °F
Winds NE, 5 mph
RH 100%, 29 in. of Hg Rising

FORECAST

TIME	CONDITIONS
6:30 AM	Foggy
6:45 AM	Foggy
6:54 AM	Foggy
7:00 AM	Foggy
7:15 AM	Foggy
7:30 AM	Foggy
7:45 AM	Foggy
8:00 AM	Foggy
8:15 AM	Foggy
8:30 AM	Foggy
8:45 AM	Foggy
9:00 AM	Foggy

TEMP	PRECIP	WIND
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
70 °F	100%	NE 5 mph
71 °F	100%	NE 5 mph
71 °F	100%	NE 5 mph
71 °F	100%	NE 5 mph
71 °F	100%	NE 5 mph
71 °F	0%	NE 5 mph

iRacing, le leader mondial de la simulation de course en ligne, a franchi une nouvelle étape révolutionnaire dans le monde du sim racing avec le déploiement de son système météorologique «Tempest». Cette mise à jour tant attendue, introduite lors de la saison 2 de 2024, apporte une dimension réaliste supplémentaire aux courses virtuelles en permettant aux pilotes de faire face à des conditions météorologiques dynamiques, notamment la pluie et le brouillard.

La pluie, longtemps réclamée par la communauté des joueurs, est enfin une réalité sur les pistes d'iRacing. Grâce au «Tempest Weather System», les pilotes peuvent désormais ressentir l'impact des gouttes de pluie sur leur pare-brise, anticiper la formation de flaques d'eau sur la piste et ajuster leur stratégie de course en conséquence. Cette immersion météorologique réaliste crée une expérience de conduite authentique et exigeante, où la gestion des pneus et la recherche d'adhérence deviennent des éléments clés de la compétition.

L'introduction de la pluie n'est que la première étape de l'évolution du système météorologique d'iRacing. Le «Tempest Weather System» simule de manière réaliste divers phénomènes météorologiques, allant du brouillard épais aux changements soudains de température. Cette variété de conditions météorologiques offre aux pilotes une expérience de course toujours plus diversifiée et stimulante, où chaque course peut devenir imprévisible et pleine de rebondissements. L'impact de ce système, va au-delà de l'aspect visuel. Les effets sonores réalistes permettent aux pilotes d'entendre la pluie battante sur leur carrosserie, les projections d'eau des pneus et les conseils météo de leur spotter. Cette immersion sonore contribue à créer une atmosphère immersive et palpitante, où chaque bruit et chaque sensation renforcent l'expérience de simulation de course.

En plus des effets visuels et sonores, le «TWS» offre également des fonctionnalités pratiques pour aider les pilotes à gérer les conditions météorologiques



changeantes. Un radar météo intégré fournit des informations en temps réel sur les conditions météorologiques actuelles et prévues, tandis que les messages radio du spotter aident les pilotes à prendre des décisions éclairées concernant leur stratégie de course et le choix des pneus.

En conclusion, l'introduction du système météorologique «Tempest» marque une avancée majeure dans le domaine de la simulation de course en ligne. Avec des conditions météorologiques dynamiques, des effets visuels réalistes et des fonctionnalités pratiques, iRacing continue de repousser les limites de l'expérience de simulation de course, offrant aux pilotes du monde entier une expérience de course virtuelle inégalée.

R.R.

Pilotes test : Romain R. Kevin V. Thomas S.





THE OFFICIAL GAME OF THE FIA WO



Le Mans Ultimate (LMU) a fait son entrée fracassante dans le monde du simracing en tant qu'early access, promettant une expérience de course ultime inspirée du légendaire circuit des 24 Heures du Mans. Développé par Studio 397 en collaboration avec Motorsport Games, LMU s'annonçait comme une version améliorée de RF2 (rFactor 2), arborant fièrement le contenu du Championnat du Monde d'Endurance de la saison 2023.

Dès les premiers instants, LMU se démarque par une refonte des menus, offrant une expérience plus intuitive, bien que parfois complexe à naviguer. Les options de réglage du Force Feedback (FFB) laissent à désirer, nécessitant des ajustements manuels constants, ce qui peut être fastidieux pour les pilotes désireux de changer de voiture. Malheureusement, les réglages FFB et FOV ne sont pas enregistrés pour chaque véhicule, ce qui peut frustrer les joueurs en quête d'une personnalisation approfondie. En termes de ressenti, LMU offre une expérience de conduite satisfaisante, bien que quelques

imperfections subsistent. Les effets de pneus sont parfois exagérés, mais les voitures de catégories GTE et LMP2 offrent un comportement représentatif des autres simulations. Cependant, les hypercars semblent souffrir d'un manque de feedback de la piste, donnant l'impression d'une suspension trop indulgente pour des bolides de ce calibre.

Sur le plan sonore, LMU excelle avec des moteurs parfaitement reproduits, ajoutant une dimension immersive à chaque course. Graphiquement, le jeu brille, à condition d'avoir un ordinateur puissant pour supporter les détails. Malheureusement, les courses contre l'IA peuvent être compromises si les spécifications techniques ne sont pas adéquates. Malgré son statut d'early access, LMU suscite des attentes élevées en tant que support officiel des prochaines Le Mans Virtual. Cependant, l'absence de fonctionnalités telles que les courses en équipe en ligne et la présence persistante de bugs hérités de RF2 ont déçu certains joueurs.

En dépit de ses défauts, LMU promet des mises à jour régulières avec l'ajout progressif de nouveaux contenus, notamment des voitures de catégorie GT3 et des circuits supplémentaires, en cohérence

LE MANS[®] ULTIMATE

WORLD ENDURANCE CHAMPIONSHIP



avec les championnats WEC et ELMS. Néanmoins, la véritable valeur de LMU reste sujette à débat, certains considérant qu'il s'agit simplement d'un reskin de RF2 adapté aux exigences de l'ACO. Malgré un lancement chaotique, LMU continue d'évoluer grâce aux efforts soutenus de Studio 397 pour améliorer l'expérience de jeu et corriger les problèmes rencontrés. Alors que la version finale reste sans date annoncée, les joueurs peuvent s'attendre à une simulation plus aboutie dans un avenir proche.

Le Mans Ultimate peut être perçu comme un «add-on» de RF2 pour les passionnés de courses d'endurance, offrant une expérience immersive pour les amateurs de GTE, GT3, LMP2 et hypercars. Bien que des améliorations soient nécessaires, LMU reste une option attrayante pour les simracers cherchant à vivre l'excitation des 24 Heures du Mans depuis chez eux. Et avec une possible version console en perspective, LMU promet d'être un incontournable pour les adeptes de simulation sur toutes les plateformes.

R.R.
Pilote test : Kevin V.



LM LE MANS
ULTIMATE

WORK IN PROGRESS



RENNSPORT

LA COURSE VERS L'EXCELLENCE DANS LE SIMRACING ?

Rennsport, actuellement en phase de beta fermée, ambitionne de devenir la référence en matière de simulation de course, s'appuyant sur l'impressionnant Unreal Engine 5. Cependant, malgré les attentes suscitées par les vidéos promotionnelles, la réalité graphique du jeu ne semble pas à la hauteur des promesses, avec une qualité visuelle décevante une fois sur la piste.

Si la représentation des véhicules reste fidèle à ce que l'on trouve dans d'autres simulations, les défauts d'optimisation et de détails sont malheureusement apparents, surtout lorsqu'on pousse les graphismes en mode EPIC, loin des standards actuels du genre.

En matière sonore, des améliorations sont en cours, bien que le niveau ne soit pas encore à la hauteur de références comme RF2, iRacing ou LMU. Les moteurs semblent étouffés et manquent de puissance, bien que les développeurs travaillent activement à les améliorer, comme en témoignent les récentes mises à jour sonores pour des voitures telles que la Porsche 911 GT3R et la BMW M4 GT3. Du côté de la physique, des aspects positifs côtoient des points négatifs. Si le comportement des voitures GT3 peut parfois sembler irréaliste avec des dérives inexplicables de l'arrière, le Force Feedback montre des progrès, reconnaissant automatiquement la plupart des volants et proposant des réglages de base cohérents, bien que limités en termes de personnalisation. Le retour d'informations des pneus est particulièrement bien réalisé, offrant une sensation réaliste sans empiéter sur d'autres aspects du FFB.

L'expérience utilisateur est également un point fort, avec des menus clairs et intuitifs, réduisant le temps passé à configurer son matériel. De plus, les temps de chargement rapides permettent aux joueurs de se lancer rapidement sur la piste, sans attendre de longues minutes dans les stands.

Un espace communautaire prometteur laisse entrevoir la possibilité de mods, témoignant de la volonté de Rennsport de rester ouvert aux contributions de sa communauté.

Malgré ses ambitions et son modèle économique prévu en free-to-play, Rennsport peine encore à atteindre son plein potentiel. Des inquiétudes persistent quant à l'introduction probable de lootbox dans le jeu, soulevant des questions sur l'équilibre entre accessibilité et monétisation.

À l'heure actuelle, Rennsport se trouve encore loin de ses objectifs, en étant seulement à la version 1 de sa beta. L'early access est prévue pour 2024, suivi de la version finale en 2025. Le chemin vers l'excellence dans le simracing s'annonce long et semé d'embûches, mais Rennsport aspire à devenir la référence du genre, combinant accessibilité, compétition et engagement communautaire.

R.R.

Pilote test : Kevin V.





PERFECT IT'S RAINING



NOUVEAU
SIMULATION
DE PILOTAGE
SOUS LA PLUIE

MEKA
ESPORT

RENSEIGNEMENTS
0690 356 404
OLIVIER@NUAGE.BIZ