Premier contact – Donkervoort D8 GTO-JD70 : Licence de pilote requise !

Il y a des autos qui vous interpellent dès la simple prononciation de leur nom. Donkervoort en fait partie, que l'on connaisse ou non ce petit constructeur néerlandais. Laissez-moi vous présenter tout cela et plus particulièrement la dernière-née, la D8 GTO-JD70.



- 5 cylindres, turbo, essence, 2'480 cm^3
- 415 ch de 5'850 à 7'000 t/min
- 520 Nm de 1'750 à 6'350 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 280 km/h
- 0 à 100 km/h en 2.7 sec.
- Poids : 695 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'836/1'850/1'081
- Conso. mixte : 7.7 l./100 km
- Emissions de CO_2: 191 g/km
- Dès EUR 163'636.36 (hors TVA)

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière

Ce constructeur automobile, ou devrais-je dire cette manufacture, a été créé il y a un peu plus de 40 ans, en 1978 pour être précis, par M. Joop Donkervoort. L'histoire a commencé lorsque son fondateur, qui venait d'acquérir l'exclusivité d'importation des Lotus Seven aux Pays-Bas, a constaté qu'elles ne pourraient pas être homologuées dans son pays.

A ce moment, il décida de créer sa propre marque et c'est ainsi que la S7, puis la S8 virent le jour. Ayant possédé personnellement une S8, je peux vous dire que les autos étaient très proches de leurs cousines anglaises. Mais au fil des années, Joop et ses équipes ont fait évoluer leurs produits pour obtenir, déjà depuis un certain temps, quelque chose qui n'a plus grand chose à voir avec ce qu'on trouve encore de nos jours chez Caterham.

Dernier modèle en date, la D8 GTO a débarqué fin 2011 et, depuis, elle se bonifie au fil des ans. En cette année très particulière, c'est la déclinaison GTO-JD70 qui est présentée et que j'ai aujourd'hui la chance de découvrir pour Wheels And You.

A noter que son petit nom, JD70, rend hommage au 70ème anniversaire de son créateur.



Esthétique

Si vous cherchez une auto qui en jette, je crois que vous avez trouvé la perle rare. Le look de la Donkervoort D8 GTO est tout simplement hallucinant. Hyper basse et proportionnellement assez large, son gabarit total n'est pas très imposant, mais son style dégage une bestialité unique.

Pas vraiment adepte des voitures noires, de surcroît pour un véhicule « passion », j'avoue que la teinte sied assez bien à cette D8 GTO. Les commentaires sont unanimes, toutes les personnes croisées font référence à Batman. C'est vrai qu'une fois les portes ouvertes vers le haut, elle a un petit air de chauve-souris.

Reste que personnellement j'opterais plutôt pour une couleur vive, par exemple le vert lime utilisé sur notre auto pour relever quelques détails, comme les pinces de freins et le nom de la marque sur les flancs.

Donc, en matière de design, c'est un peu comme si vous preniez une baignoire et que vous lui mettiez des roues à chaque extrémité, puis que vous arrosiez le tout avec des anabolisants. Mais pas juste un petit jet, non là vraiment vous y allez avec la lance à incendie, débit maximum. En fait, ça dégage quelque chose d'unique et difficilement descriptible, je vous laisse juger avec les photos et en vrai c'est encore plus impressionnant. Croyez-moi, lorsqu'on roule avec cet engin, difficile de passer inaperçu, même s'il fait nuit et que l'auto est noire.

Sur le principe, ça reprend le concept d'une Seven. Un long capot, avec les roues avant hors carrosserie et le poste de pilotage placé quasiment sur l'essieu arrière. Les petits phares au regard acéré, l'immense calandre béante, encore plus prononcée sur cette déclinaison JD70, et les différentes prises d'air, que ça soit sur le capot, mais aussi sur le bas de la carrosserie pour améliorer l'aérodynamisme, confèrent à notre D8 GTO un caractère très affirmé. Pas de doute, si vous la voyez dans votre rétro, vous allez vous poussez. Autre spécificité du modèle GTO-JD70, l'échappement latéral côté passager.

Si l'avant paraît relativement fin, c'est totalement l'inverse pour l'arrière. C'est large, avec des grosses ailes et un nouveau double diffuseur, ainsi que quatre petits phares ronds, le tout accentuant encore un peu plus cette sensation.

La Donkervoort D8 GTO est donc un roadster et la capote se démonte entièrement, à la main, pour venir prendre place dans le coffre. A noter que ce dernier propose un volume 250 litres, c'est plutôt généreux vu l'esprit de la voiture. De mon point de vue, un tel engin se roule décapoté tout le temps et cela même si l'air est plutôt frais en ce beau week-end de novembre. Je n'imagine donc même pas installer le toit, une bonne veste et une casquette font l'affaire, sans compter qu'il y a quand même un chauffage.





L’habitacle est plutôt restreint et, pour s’installer à bord, il faut littéralement se laisser glisser dans la voiture. C’est une question d’habitude et il y a deux trois choses à assimiler pour rentrer et sortir, mais avec un peu d’entraînement, ce n’est plus un souci. La position de conduite est quasiment celle d’une monoplace, avec les jambes à l’horizontale. Une fois installé, on a le sentiment d’être au volant d’une voiture de course et c’est d’ailleurs un peu le cas, j’y reviens dans un moment.

Devant mes yeux, le tableau de bord en carbone regroupe les différentes commandes, avec notamment un écran en lieu et place des compteurs. Plein de petits interrupteurs et boutons pour gérer l’essentiel, il n’y a d’ailleurs que ça et c’est très bien ainsi. Pas de système de navigation, pas de radio, pas de Bluetooth, cette Donkervoort mise tout sur le plaisir de conduite ultime, c’est à dire la communion entre le pilote et l’auto. On retrouve quand même en option sur notre voiture, une climatisation et une caméra de recul.

Les sièges au look original sont recouverts d’Alcantara noir avec les surpiqûres et logos en vert lime, c’est de très bonne facture. Le confort est certes subjectif, mais lorsqu’on est dans un tel engin, franchement, ce n’est de loin pas la priorité.



Sous le capot

Depuis 1999, Donkervoort équipe ses voitures de motorisations Audi et pour la D8 GTO lancée fin 2011, il s'agit du cinq cylindres 2.5 turbo. Initialement proposé avec 380 ch, pour cette édition JD70, il voit sa puissance augmentée à 415 ch, pour un couple de 520 Nm.

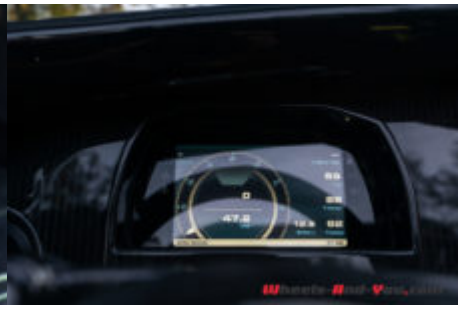
La cavalerie est distribuée sur les roues arrière exclusivement via une boite manuelle 5 rapports. Quand on sait que le joujou annonce un poids à vide de 695 kg, ça laisse présager des sensations exceptionnelles. A titre de comparaison, vu qu'elle dispose du même moulin, mais avec « seulement » 400 ch, la TT-RS Roadster essayée en début d'année pèse presque une tonne de plus. Moi qui étais resté sur ma faim avec l'allemande, je pense que je ne vais pas être déçu avec cette néerlandaise, ça va déménager. Bon, c'est sûr qu'avec 95% de la carrosserie en carbone, la Donkervoort se la joue poids plume.

Quelques chiffres pour vous faire rêver. Le 0-100 km/h est abattu en 2.7 secondes et, après 5 secondes de plus, vous êtes à 200 km/h. Le constructeur nous indique aussi que cette D8 GTO-JD70 prend plus de 2G d'accélération latérale avec les pneus de route standard. Enfin, je vous laisse observer le profil des Nankang AR-1 montés d'origine, ce ne sont de loin pas les pneumatiques d'une voiture lambda.

La fiche technique nous annonce une consommation en cycle mixte de 7.7 l/100km, mais franchement quelle importance. Sur une telle voiture à vocation

100% plaisir, je ne vais personnellement pas me soucier de cela. Toutefois, on peut imaginer qu'avec cette mécanique provenant de chez Audi, il y a sûrement moyen de rester raisonnable. Enfin je veux dire que le moteur est capable de l'être, mais est-ce que vous vous le serez en étant derrière le volant, j'en doute sérieusement.







Au volant

Me voilà assis aux commandes, le harnais bien attaché, il ne reste plus qu'à faire rugir la bête. Petit bémol, mais compréhensible, la clé vient bien évidemment du groupe VW et, à part le logo Donkervoort dessus, c'est la même que sur la Polo de Madame ou Monsieur tout le monde. Bon, une fois qu'elle est insérée dans le contact, situé au centre, sous le tableau de bord, on ne la voit plus, donc on oublie vite ce détail.

On désactive le coupe-circuit au moyen d'un interrupteur de type aviation caché sous un clapet de sécurité rouge, tout un programme. Je tourne la clé et le 5 cylindres se mets à ronronner. Une sonorité grave et rauque, j'aime beaucoup. Le tout petit sélecteur de boite tombe parfaitement dans ma main droite et j'enclenche le premier rapport. Quel régal ce levier, avec débattement ultra court et verrouillage super ferme. Le volant recouvert d'Alcantara me convient également, toutefois, avec sa taille très réduite et aucune assistance dans la direction, les manœuvres demandent une certaine vigueur. A cela vous rajoutez un rayon de braquage ridicule, ça promet ! Au final, ce n'est en fait plus un souci

une fois lancé sur la route.

J'aborde les premiers kilomètres avec prudence, installé aussi bas sur la route et autant en arrière dans l'auto, ça demande un temps d'adaptation. Malgré cela, je perçois immédiatement des sensations uniques, je fais corps avec la voiture. Je constate aussi très rapidement qu'il faut véritablement conduire car les larges pneumatiques réagissent à toutes les aspérités de l'asphalte. Cette Donkervoort demande toute votre attention et c'est une bonne chose, on retrouve le véritable plaisir de conduite.

Nous sommes en novembre, il fait beau, mais les routes sont froides, je me dois d'être encore plus attentif car il n'y a quasiment aucune assistance. J'augmente le rythme et les émotions suivent de manière exponentielle. Oh là là, quel régal de rouler ce missile sol-sol. Tout en restant relativement humble, je sollicite un peu plus l'accélérateur, mais toujours en ayant le volant droit dans l'axe de la route. C'est enivrant et je lâche encore un peu plus la bride. L'effet est direct, ça patine sur les trois premiers rapports et cela sans jouer au fou. Quelle bestialité ! La poussée est ultra violente et se fait de manière brutale. Il est impératif d'être bien à son affaire, sinon c'est le drame.

J'avale quelques virages et l'auto se comporte à merveille, elle aime ça et elle en redemande. Le sinueux c'est son terrain de jeu favori, mais je reste modeste. N'étant pas pilote et de surcroît sur route ouverte, la sagesse est de mise. Je remarque également qu'en adoptant une allure plus cool, notre Donkervoort se conduit avec facilité. L'embrayage n'est pas trop dur et la direction, ferme et précise, se gère assez bien en roulant.

C'est aussi cela qui est bluffant, alors que cette D8 GTO-JD70 offre des performances de dingue, elle peut aussi se conduire tranquillement, profitant de la magnifique météo. Bon j'avoue, c'est quand même difficile de se retenir, les sensations qu'elle procure sont tellement ensorcelantes que j'ai vite fait de basculer du côté obscur de la force.

Ah oui, j'allais oublier, il y a aussi un mode Sport, des fois que ça ne soit pas assez explosif. Clairement, c'est effectivement encore plus sauvage, le diable envahit l'habitacle. Ma raison me fait basculer assez rapidement à nouveau en mode Normal, pour autant qu'on puisse définir qu'une telle auto soit « normale » bien entendu. Mais je testerai bien tout cela plus longuement dès le retour des

températures estivales et bien évidemment sur un circuit.











Verdict

Véritable machine à sensations, cette Donkervoort D8 GTO-JD70 est une pure merveille. Il me semble difficile de trouver une autre auto qui vous procure une telle émotion avec autant de détermination. Reste que le prix du jouet est à la hauteur du feeling qu'il vous procure, puisque le ticket d'entrée est d'un peu plus de 160'000 euros, hors TVA.

Pour ce tarif, vous aurez un panel de supercars très attirantes, que ça soit chez McLaren, Porsche ou Ferrari, voire même plus modestement chez Lotus. Toutefois, pour avoir eu la chance d'en conduire bon nombre, croyez-moi, aucune d'elles ne distille l'excitation de cette démoniaque néerlandaise !

Notez encore que cette D8 GTO-JDO70 sera produite à seulement 70 exemplaires et que plus de la moitié a déjà trouvé preneur. Tout récemment, Donkervoort a également annoncé l'arrivée de la D8 GTO-JD70 R, une version réservée à la

piste, encore plus performante. Il y a fort à parier que le sorcier des Pays-Bas nous propose d'autres autos tout autant diaboliques et palpitantes ces prochaines années. On ne peut que s'en réjouir tant la production automobile de nos jours laisse de moins en moins de place à la passion.







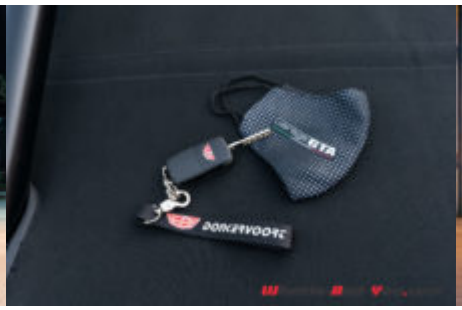







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements au Garage GTA à Plan-les-Ouates, importateur Donkervoort pour la Suisse, pour le prêt de cette Donkervoort D8 GTO JD-70.





A lire aussi

Présentation – Nouvel agent Donkervoort à Genève

Evènement – Donkervoort fête son 40ème anniversaire !

Présentation – Donkervoort D8 GTO-RS

Nouveauté – Donkervoort D8 GTO Edition Bare Naked Carbon









Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com