



LA SCG003S A LA CONQUETE DU NORDSCHLEIFE : SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS REVELE LA VOITURE DESTINEE A DEVENIR LA PLUS RAPIDE DES ROUTIERES SUR LE CIRCUIT DE NÜRBURGRING NORDSCHLEIFE.

La Scuderia Cameron Glickenhaus SCG003S s'annonce dès à présent comme la routière la plus rapide jamais réalisée, capable de parcourir le circuit légendaire de Nürburgring Nordschleife en un délai record. La Scuderia a déclaré qu'elle pourra vaincre de quelques trente secondes le record actuel des voitures de production. L'objectif annoncé est stupéfiant : 6'30'', à savoir 20'' de plus que le record exceptionnel de 6'11'', établi par Stefan Bellof en 1983. De quoi battre à plates coutures le record de référence actuel, qui est de 6'57''. Ce temps attendu pour le tour de la nouvelle SCG003S est une projection des données réelles obtenues par la SCG003C pendant les courses sur le circuit de Nürburgring, compte tenu de la différence significative entre la voiture de course et la routière. Cette dernière ayant davantage de puissance et de couple et étant plus légère, puisque le poids de la voiture de course est imposé par le règlement (puissance : 800 vs. 550HP – couple : 850 vs. 600Nm). La SCG003S sera également la routière possédant la plus importante accélération latérale. Son aérodynamisme à l'avant-garde lui permettra d'obtenir une adhérence en courbe supérieure à 2g, grâce à des niveaux de charge aérodynamique sans précédents pour une voiture routière dérivée d'une voiture de course. La SCG003S a passé tous les crash tests prévus par les standards FIA et elle est bâtie avec une architecture modulaire, ce qui permet de la réparer plus rapidement – et à un coût moindre – par rapport aux autres hypercars présents sur le marché. Scuderia Cameron Glickenhaus affiche une grande confiance quant aux



niveaux de sécurité offerts par la SCG003S. Elle est équipée d'arceaux et d'une cage de sécurité faciles à monter ; son système anti-incendie, ses suspensions et son châssis sont dignes des voitures de course, d'où le plus haut niveau de sécurité possible pour les passagers.

SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS RÉVÈLE LA SCG003S AU SALON DE L'AUTO DE GENÈVE EN AVANT-PREMIÈRE MONDIALE

Scuderia Cameron Glickenhaus (SCG) révèle sa première routière, la SCG003S, en avant-première mondiale au Salon International de l'Auto de Genève 2017.

La SCG003S est directement dérivée de la SCG003C, véritable voiture racing qui a participé à une série de courses d'endurance, notamment les célèbres 24 heures du Nürburgring où elle a conquis la première classe de sa catégorie.

James Glickenhaus a fondé SCG, dont le siège est à New York, pour concevoir et faire courir des voitures « sur mesure ». Le « S » de « SCG003S » signifie « Stradale » (Routière), alors que le « C » veut dire « Compétition », en hommage aux pilotes italiens des années 1960, légendaires car ils étaient tout aussi à leur aise sur la piste que sur les routes. La SCG003S sera également la routière possédant l'accélération latérale la plus importante. Son aérodynamisme spectaculaire lui permettra une adhérence en courbe supérieure à 2g, grâce à des niveaux de charge aérodynamique sans précédents qui la rapprochent des prototypes sportifs. Sa vitesse maximum sera de plus de 350 km/hm, son accélération 0-100 km de moins



de 3". D'après les temps actuels de la SCG003C sur le Nürburgring Nordschleife, le tour équivalent en piste de la SCG003S pourra tourner autour de 6'30", établissant ainsi la nouvelle référence pour les voitures de production. Le véhicule est réalisé artisanalement en Italie par Manifattura Automobili Torino (MAT), en employant une monocoque en fibre de carbone et un moteur 4.4L TT d'une puissance de plus de 800 chevaux avec un couple de 850 Nm.

La voiture pourra être amplement personnalisée, avec notamment la conversion pour la conduite à droite, l'adaptation de l'habitacle du conducteur, les intérieurs sur mesure ; mais la partie mécanique pourra également être modifiée, de manière à offrir à chaque client une expérience de conduite exclusive. La SCG003CS (Compétition Routière), également exposée à Genève, a elle aussi été réalisée par MAT pour James Glickenhaus, le propriétaire de la Scuderia. C'est un one-off de course autorisé à la conduite sur route, un exemple de la personnalisation extrême que l'on peut obtenir non seulement en partant d'une voiture routière neuve, mais aussi d'une voiture de course ayant fait ses preuves. A l'intérieur, elle est habillée de cuir chamois bleu ciel, dont le style sportif descend de la SCG003C, gagnante des 24 heures de Nürburgring dans sa catégorie. Sa carrosserie est en carbone apparent, uniquement recouvert d'une peinture transparente aux reflets bleus. Pour parachever le look, l'aile arrière et des suspensions de course soumises à un léger réglage pour optimiser l'utilisation de la voiture sur route.

Munie de jantes avant de 19 pouces et arrière de 20 pouces sur lesquelles elle monte des pneus Dunlop, la SCG003CS est encore plus extrême et rustique que sa sœur routière et donne une idée de ce à quoi l'on peut s'attendre au plus haut niveau de performances. Ses origines de compétition n'ont pas empêché la



SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS

MEDIA INFORMATION

03/2017

2017 GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

PAGE 4

SCG003CS d'obtenir son immatriculation dans l'état de New York et son autorisation à la conduite sur route. La toute nouvelle SCG003S, qui partage son ADN sportif et son aspect mythique, est également autorisée à la conduite sur route. James Glickenhaus, fondateur de Scuderia Cameron Glickenhaus, commente : « Nous sommes absolument enthousiastes d'être à Genève pour présenter la SCG003S pour la première fois. La SCG003CS, exposée elle aussi à Genève cette année, a reçu un excellent accueil lors de sa première présentation à «The Quail» dans l'attente de la version routière. Nous espérons remporter le même succès à Genève. »



LA SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS (SCG)

C'est pour donner une vie et une dimension dynamique à sa passion pour les courses d'endurance que James Glickenhaus a fondé la Scuderia Cameron Glickenhaus. C'est la seule entreprise au monde à produire et faire courir ses propres one-offs. Depuis plus de 40 ans, James Glickenhaus construit et modifie des voitures ; il a débuté avec une Lola T70 Can-Am qu'il a transformé en routière avec quelques petites modifications. Sa passion l'a entraîné jusqu'à réaliser en 2011 le plus célèbre one-off des dix dernières années, la Ferrari P4/5 by Pininfarina. Ensuite, James Glickenhaus a relevé le gant de participer à la plus difficile des courses d'endurance de notre temps : les 24 Heures du circuit de Nürburgring. Pour ce faire, il a constitué une équipe avec Paolo Garella, ancien responsable des Projets Spéciaux Pininfarina, et commencé à courir sur « l'Enfer vert », tout d'abord avec la P4/5 Compétition (une version de course sur mesure de la Ferrari P4/5 by Pininfarina) puis, à partir de 2012, avec la P4/5 Compétition M, une version hybride de la P4/5C, qui a remporté la Coupe des énergies alternatives de la FIA ; sur tous ces véhicules, SCG a tenu à imprimer sa marque. Par la suite, Glickenhaus a lancé le développement de sa première voiture en propre, la SCG003C, qui a participé aux 24 heures de Nürburgring en 2016 et remporté la course dans sa catégorie. Non content des succès obtenus avec les voitures de course, SCG a alors conçu la version routière de la SCG003S (S signifie Stradale - Routière), ce qui ramène James Glickenhaus à l'époque où il transformait les voitures de courses en voitures de route. Son inspiration lui vient toujours des voitures routières et de course légendaires des années 1960, qui pouvaient parcourir aussi bien les pistes que les



rues. Il débute aussi sa collection de voitures, qui comporte de véritables bijoux, chacun représentant une époque différente de l'histoire de l'automobile, quand voitures de courses et routières se ressemblaient davantage. Ce sont ces jours, désormais disparus, que James Glickenhaus a décidé de faire revivre. Le résultat, aujourd'hui, c'est la SCG003S, un véhicule inimitable, qui associe la technologie d'avant-garde – jamais encore employée sur une routière – et les valeurs traditionnelles du sport. Plutôt qu'une voiture, c'est la réalisation d'un rêve, qui fait revivre l'expérience profonde des courses sur route. En parvenant à se battre sur la piste contre les meilleurs constructeurs du monde, SCG a écrit sa propre histoire et proclamé la pureté de sa mission ; la SCG003S occupera à tout jamais une place unique dans l'histoire de l'automobile.



LA MANIFATTURA AUTOMOBILI TORINO (MAT)

Le constructeur Manifattura Automobili Torino (MAT) permet aux rêves automobiles de s'incarner en offrant des possibilités de réalisation qui paraissent proprement incroyables.

L'entreprise travaille dans la région de Turin, berceau de l'industrie automobile italienne et du design ; elle a rassemblé une équipe de talents extraordinaires, dont la qualité a été essentielle pour la réalisation de la SCG003S.

A l'heure actuelle, il s'agit du seul constructeur automobile qui conçoit, développe et construit des voitures de course et de luxe en un exemplaire unique, avec un niveau de compétence sans égal.

Chacun des programmes développés par MAT est exclusif, fondé sur les désirs du client. Que l'on parte d'un croquis esquissé sur une feuille blanche ou que l'on modifie une voiture déjà existante, les services de MAT vont du design et de la conception jusqu'à la construction de voitures spéciales, adaptées aussi bien à la conduite sur piste que sur route.

Le fondateur et PDG de MAT est Paolo Garella, qui cumule plus de 30 ans d'expérience dans le secteur automobile. Après avoir recouvert des fonctions techniques importantes chez Pininfarina, il a géré le développement et la construction de plus de 50 one-offs basés sur les modèles les plus prestigieux de notre époque. Paolo Garella est ensuite devenu un entrepreneur de l'automobile, en s'occupant de certaines des plus belles autos de l'histoire. MAT offre ses services dans plusieurs secteurs d'ingénierie, comme le développement du véhicule et de la



carrosserie, du châssis et de la mécanique. MAT fournit son support dans le développement du packaging, dans le domaine de l'aérodynamisme, dans la modélisation et la construction des prototypes et les programmes de test. Le développement de la carrosserie ne se limite pas au « look » de la voiture, mais s'étend à la conception des surfaces externes et internes, de la phase de croquis au CAS et à la modélisation en 3D, jusqu'à la validation technique. Le châssis est l'un des composants les plus importants lorsqu'on construit une voiture, afin d'assurer sa maniabilité et le plaisir de la conduite. MAT a acquis une longue expérience dans le développement de voitures de course, ce qui garantit au client les meilleures solutions pour le développement et la modification, non seulement des châssis complets, mais également des directions, des systèmes de freins, des suspensions, des jantes, des roues et des essieux.

Chacune de ces compétences a été mise à profit pour les projets SCG, la SCG003C et la dernière née, la SCG003S, et avant encore pour la P4/5 Compétition Mark III et pour la restauration de la Ferrari Modulo. Ainsi que le souligne Paolo Garella : « Nous avons une passion dévorante pour les voitures, qui sont véritablement au cœur de notre activité ; pour la SCG, la technologie employée est sans précédent : aucun autre constructeur n'a jamais transféré la sensation que l'on éprouve sur le circuit de course à la route, comme nous l'avons fait avec ces voitures. J'ai eu la chance de pouvoir travailler, au cours de ma carrière à des projets aussi extraordinaires, et de pouvoir piloter certaines des meilleures voitures du monde. Mais aucune d'entre elles ne peut être comparée à la SCG003S. »



JAMES (JIM) GLICKENHAUS

La passion effrénée de Jim Glickenhaus pour les voitures l'a mené jusqu'à vouloir en réaliser plusieurs avec son propre design.

Avant de fonder la marque Scuderia Cameron Glickenhaus, il a été écrivain et metteur en scène de films d'action. Il est actuellement partenaire de la société Glickenhaus & Co.

Jim Glickenhaus a grandi près d'un concessionnaire Ferrari ; peut-être faut-il y voir l'origine de cet amour qui l'aura accompagné toute sa vie. Le résultat, c'est une belle collection de voitures de course et routières, dont la Ferrari 159S Spider Corse - considérée comme la plus vieille Ferrari existant - et la Ferrari P4/5 by Pininfarina, une interprétation moderne des célèbres Ferrari de course des années 1960, dessinée par Pininfarina sous la houlette de Paolo Garella. Cela n'a cependant pas empêché Jim Glickenhaus de se lancer un nouveau défi et de créer une voiture avec son propre design, en faisant recours aux meilleures ressources d'ingénierie disponibles.

PAOLO GARELLA

Ingénieur, Italien, plus de 30 ans d'expérience dans le domaine automobile, Paolo Garella a passé une bonne partie de sa carrière en recouvrant des fonctions techniques de haut niveau pour des entreprises internationales et chez Pininfarina, puis en développant – comme entrepreneur – une série de programmes pour voitures uniques. Au long de sa carrière, il a conçu et construit plus de 50 one-offs, basés sur les plus prestigieux modèles de notre époque.



SCUDERIA CAMERON GLICKENHAUS

MEDIA INFORMATION

03/2017

2017 GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

PAGE 10

Paolo Garella est actuellement à la tête de MAT et Directeur des Programmes de la Scuderia Cameron Glickenhaus. En cette qualité, il est responsable de la conception, de l'ingénierie et du développement de la SCG003C et de la SCG003S.



SCG003S : LA VOITURE DE PRODUCTION LA PLUS RAPIDE DU MONDE SUR LE CIRCUIT DE NÜRBURGRING

Contrairement à tous les autres hypercars, qui sont d'abord développés pour la route puis évoluent vers un modèle plus extrême qui les mène sur une piste, la SCG003S est une routière qui naît directement d'une véritable voiture de course, la SCG003C, conçue pour les 24 heures de Nürburgring. La version routière conserve toutes les caractéristiques aérodynamiques remarquables de la version course et permet à la SCG003C de préserver une charge aérodynamique de plus 1 000 kg à la vitesse maximum, ce qui lui confère jusqu'à 2,5 g latéraux générés dans les virages. La SCG003S est conçue et assemblée par la Manifattura Automobili Torino Srl, constructeur d'automobiles italien spécialisé dans les one-off de course et routiers. Elle parvient à conserver l'esprit unique, l'ADN compétitif et le raffinement aérodynamique du modèle de course qui l'a précédée. De même, le style extérieur inimitable en goutte, de type LMP1 et l'esprit sportif de l'intérieur ont été préservés, tout en haussant le niveau de raffinement des matériaux employés et en accroissant l'attention portée aux détails.

La SCG003C, version avant-coureuse de la SCG003S, a été créée en puisant dans la catégorie des prototypes l'inspiration nécessaire à ses prestations aérodynamiques extraordinaires et à l'élaboration de son style inimitable.

Son look essentiel révèle une créature agile, légère et rapide, où tout, jusqu'au dernier détail, a été conçu avec l'objectif d'atteindre le maximum de l'efficacité aérodynamique, un allègement structurel, une vitesse maximum supérieure et,



surtout, des performances d'endurance exceptionnelles, puisque la SCG003C a été conçue pour le championnat d'endurance du Nürburgring.

Un véhicule dont le baptême a été célébré lors de l'une des courses les plus difficiles du monde, les 24H de Nürburgring, qu'il a terminé sans aucune intervention mécanique significative.

LE STYLE

Design et ingénierie ne peuvent qu'aller de pair. Jamais cela n'a été plus vrai que dans le cas de la SCG003S. Sa beauté et son fonctionnement sont un tout, tendu vers le but unique de créer un véhicule aux performances extrêmes, conçu pour résister aux plus exigeantes des courses d'endurance.

La forme de la SCG003S est définie par des volumes aérodynamiques qui enveloppent, tel un vêtement sur mesure, chacun des éléments essentiels de la voiture : l'habitacle, le moteur et les quatre roues.

Le volume central commence par un nez pénétrant, s'élargit en enveloppant l'habitacle puis se resserre à nouveau pour contenir le compartiment moteur, en un seul mouvement fluide qui sinue sans interruption du museau à la queue. Ce style crée une forme aérodynamique avec une résistance minimale à l'avancement.

Sur les ailes, les « crêtes » sont un autre exemple de ce design tendu vers la prestation : elles parviennent à transmettre du muscle sans gêner pour autant la résistance aérodynamique frontale.



Le résultat final ? Un design qui ramène à l'efficacité et à la franchise parfois brutales des voitures de course, associé à la cohérence, aux proportions et au soin apporté aux détails normalement réservés aux voitures de route « haut de gamme »

LA CARROSSERIE

- La carrosserie de la SCG003C est entièrement en fibre de carbone, fournie par des fournisseurs de premier plan, avec un soin du détail bien au-delà des standards normaux des voitures de course.
- Plusieurs panneaux facilement amovibles permettent d'accéder rapidement à tous les éléments mécaniques.
- La dimension des panneaux associée à l'accessibilité aux points de fixation permettent des interventions rapides pendant les courses, mais facilitent également l'accès à la mécanique et réduisent les délais d'intervention pour l'entretien standard.
- L'ensemble de la carrosserie est supporté par un squelette en fibre de carbone très léger et rigide. Cette structure permet d'employer des pièces voitures extrêmement légères en carbone et fournit un système de référence « incorporé » extrêmement utile pour vérifier les dimensions et accélérer la réparation de petits dommages à la carrosserie.

L'AÉRODYNAMIQUE

L'une des caractéristiques marquantes de la SCG003S est le raffinement du projet aérodynamique, qui permet d'obtenir des performances mirobolantes, qu'aucune



voiture de cette catégorie n'a jamais atteintes ; citons notamment une efficacité aérodynamique proche de 3, une surface frontale réduite au minimum et une charge aérodynamique verticale de plus de 1 000 kg à la vitesse maximum. Cette déportance se traduit par une accélération latérale maximum de plus de 2 g avec les pneus normaux et de 2,5 g avec des pneus de course.

Quelques-unes des caractéristiques les plus remarquables :

1. Habitacle

- La forme sobre de l'habitacle a été conçue pour minimiser l'impact aérodynamique dans la traînée. Ses courbes suivent soigneusement les lignes de flux aérodynamique en évitant le décollement de la couche limite et minimisent donc la perte d'énergie dans la zone de turbulences arrière.

2. « Virtual Side Ducting »

- La forme particulière des ailes, ainsi que la façon dont elles se rattachent au reste de la carrosserie, génère, de chaque côté du véhicule, un canal d'air virtuel semi-perméable qui canalise le flux d'air, une caractéristique que la SCG003S et sa jumelle de course sont les seules à posséder.
- Le flux d'air quitte l'avant, caresse le panneau latéral et s'écoule sans obstacle sur tout le flanc de la voiture jusqu'à la prise d'air de l'aile arrière, comme s'il circulait dans une canalisation matérielle.
- Non seulement le flux d'air demeure parfaitement laminaire, avec très peu de pertes d'énergie au long du parcours, mais il est également alimenté par un flux supplémentaire provenant de la zone du soubassement, qui fournit davantage d'énergie au flux principal.



- ° Cette solution permet de réduire le poids, de diminuer la zone frontale et d'augmenter l'alimentation en air des prises arrière, là où l'air est destiné à l'alimentation du moteur, au refroidissement des intercoolers, des radiateurs à huile du moteur et de la boîte de vitesse et, de manière générale, au « nettoyage » du compartiment moteur.

3. Schéma des radiateurs en V

- ° Un autre résultat saisissant des recherches intenses menées sur le développement aérodynamique de la SCG a été de convertir la subdivision traditionnelle du flux autour d'un plan horizontal en un flux séparé par un plan vertical. Cela crée une sorte de proue virtuelle, constituée par le couple de radiateurs disposés en V. Dans la partie avant du véhicule, le flux d'air se subdivise et caresse les deux côtés du corps de la voiture plutôt que d'être accéléré au niveau du pavillon et de créer ainsi une portance non voulue.
- ° Au reste, cette disposition des radiateurs en V optimise également l'échange thermique.

4. Aileron arrière

- ° Les supports originaux en cou de cygne inversé adoptés pour la SCG003C ont été abandonnés sur la version routière, en faveur d'un design plus élégant. Aucun compromis n'a été fait pour autant en ce qui concerne les performances, puisque le profil de l'aileron arrière de la SCG003S présente des valeurs d'efficacité aérodynamique de plus de 20.

5. Soubassement

- ° Le soubassement, l'une des parties les plus cruciales pour



l'aérodynamisme d'une voiture de course, a fait l'objet d'une activité de développement approfondie.

- Le Venturi avant a été conçu de manière à ce que la distribution de la pression réduise autant que possible la sensibilité au tangage.
- Des prises d'air NACA ont été installées derrière la ligne centrale, afin d'extraire autant de flux que possible, de manière à réduire la résistance aérodynamique générée par le roulement des roues.
- La forme du diffuseur a également été optimisée afin que le flux principal demeure séparé de la zone de turbulences à l'arrière près des roues.

LE CHÂSSIS

- La structure du châssis – entièrement en fibre de carbone – est fournie par Ars Tech Srl ; elle a été conçue pour atteindre le summum de la rigidité structurelle, de la souplesse architecturale, de la sécurité et de la simplicité d'intervention et d'entretien.
- À l'arrière, le châssis en fibre de carbone accueille les points de fixation de la suspension et peut être facilement remplacé, pour pouvoir utiliser des moteurs différents sur la même plate-forme.
- La monocoque est extrêmement légère, puisqu'elle pèse 105 kg en tout seulement, et n'a pas besoin de faux-châssis supplémentaire. Elle peut se targuer d'une rigidité en torsion de 36 000 Nm/degré.
- Les charnières des portes dérivent directement de la SCG003C et sont inspirées des designs LMP1 ; leurs éléments de sécurité permettent d'enlever



la porte en cas d'urgence.

- En ce qui concerne la résistance aux impacts, la SCG003S répond aux réglementations les plus strictes de la FIA. Les crash tests avant, arrière et latéraux ont satisfait aux critères les plus sévères.

LES SUSPENSIONS

- Les suspensions avant et arrière sont à quadrilatère articulé avec tige de poussée, comme il convient à un hyper-car de ce niveau.
- La plupart des composants sont usinés en alliage d'aluminium à haute performance : les porte-moyeux sont en Avional et les fixations des suspensions en acier à haute résistance 174PH, de manière à assurer le meilleur rapport rigidité/poids possible.
- Les éléments élastiques de liaison (côté châssis) et les rotules 'unibal' revêtues en téflon (côté roue) assurent une précision maximale du contrôle élasto-cinématique des angles caractéristiques de la suspension, pour une maniabilité au top et une sensation très franche de la direction.
- Les amortisseurs sont réglables électroniquement et permettent un réglage ultrafin du comportement de maniabilité en s'adaptant à tous les profils de route et au style du pilote.
- Les shim de réglage de la convergence permettent une intervention aisée et donnent d'autres possibilités de réglage.
- La SCG003S est munie d'un lifter afin de faciliter les manœuvres sur les rampes et les dos d'âne ; le conducteur peut l'actionner à une vitesse inférieure à 50 Km/h.



LES FREINS

- La SCG003S est équipée d'un système de freinage BREMBO Custom CCM-R, à disques en carbone-céramique. Cette solution associe la puissance de freinage maximum qui caractérise les disques en carbone employés en F1 à une durée et une versatilité supérieures, l'idéal pour une utilisation sur route ou sur piste.
- Le système possède des disques ventilés d'un diamètre de 380 mm et des étriers 6 pistons à l'avant et des disques ventilés de 360 mm de diamètre et des étriers 4 pistons à l'arrière.
- Une gaine revêtue de céramique, capable de résister aux températures élevées à proximité des freins, contient la totalité de la masse non suspendue, de manière à réduire la turbulence provoquée par les roues et à protéger le flux aérodynamique principal.

LES PNEUS

- DUNLOP 265/35 R20 à l'avant, 325/30 R21 à l'arrière

INTÉRIEUR

- Pour réaliser l'intérieur, l'attention s'est portée principalement sur la fonctionnalité et l'ergonomie. Dans cet espace dont les règles et contraintes de la fluidodynamique dictent les limites, pilote et passager doivent être



accueillis confortablement et avoir facilement accès à toutes les commandes.

- Les commandes des fonctions principales sont situées au volant. C'est notamment le cas du contrôle du Mode de Conduite, qui sélectionne comportement et réglages du moteur, de l'embrayage, de la boîte de vitesse et des suspensions, avec quatre niveaux : Track, Sport, Comfort et Rain. Une autre commande s'occupe du Contrôle de Traction, qui ne peut être sélectionné qu'avec le Mode de Conduite 'Track'. Le Contrôle de traction peut être exclu ou réglé sur 4 niveaux différents.
- Le tableau de bord présente trois écrans : celui du milieu, reconfigurable, est consacré aux informations principales ; les deux latéraux sont connectés aux caméras montées sur les rétroviseurs.
- L'afficheur principal possède une fonction d'écran divisé, ce qui permet de consacrer une partie de l'écran au partage avec un smartphone, de manière à ce que le conducteur puisse consulter facilement les informations sur la navigation et sur le divertissement.
- La plupart des autres commandes sont situées sur la console centrale, notamment les feux, la climatisation (système automatique), les feux de détresse et le verrouillage centralisé.
- Toutes les commandes sont revêtues d'une peinture photo-luminescente, solution qui provient directement de l'expérience racing.

LE GROUPE MOTOPROPULSEUR

- La SCG003S est équipée d'un propulseur 8 cylindres en V à 90°, bi-turbo et carter sec. Il délivre une puissance maximum de 800 HP à 7000 tr/mn et un



couple maximum de 850 Nm à 5900 tr/mn.

- L'embrayage SACHS organique à double disque à contrôle hydraulique est relié à une boîte de vitesse CIMA séquentielle à 7 rapports.
- La boîte de vitesse est commandée par un système de leviers électropneumatique situé derrière le volant.
- Le groupe motopropulseur est soutenu par deux arbres de roue en acier à haute résistance dessinés spécifiquement pour la SCG003S par le spécialiste autrichien Pankl Racing Systems AG.