Sport auto Classiques
Trimestriel avril, mai, juin 2020

Sport auto Classiques

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962



Elle et moi...

Rencontre avec **Gerry Blyenberg,** la star de Wheeler Dealers

911 CARRERA RS
Porsche de rêve

3 GÉNÉRATIONS À L'ESSAI [2.7 - 964 - 993]

+NOTRE GUIDE D'ACHAT



Alpina B10 Biturbo

Démoniaque!



Aston Martin DBS contre AC Cobra 428

Le duel des extrêmes

Et aussi...

Alfa Romeo 4C
Austin Healey 100 M
Jaguar 3.8 Mk II
Volkswagen Golf GTI



Ferrari 250 GT Lusso

La préférée d'Enzo

BEL : 7,50€ - ESP : 7,50€ - GR : 7,50€ - DOM S : 7,90€ - ITA : 7,50€ - LUX : 7,50€ - PORT CONT : 7,50€ - CAN : 10,99$CAN - MAR : 85DH - CH : 8,50FS - TUN : 20DTU

L 19473 - 16 - F: 7,50 € - RD

TRIMESTRIEL SPORT AUTO CLASSIQUES N°16

SPORT



La fabuleuse épopée de la Peugeot 905 Par Jean-Louis Moncet

GS27
DEPUIS 1968

Ligne de Soins pour véhicules

AUTO, MOTO & CYCLE



PRENEZ SOIN DE VOS

CUIRS

Un lait nettoyant au pH neutre pour un nettoyage en profondeur des cuirs même délicats sans les dessécher.
Une crème nourrissante enrichie en cire de carnauba pour nourrir et assouplir le cuir.

FABRICATION FRANÇAISE DEPUIS 1968

Retrouvez tous nos produits Auto, Moto et Cycle
sur **www.GS27.com** et en magasins spécialisés.

Sport auto Classiques

REWORLD MEDIA

Président **Reworld Media**

axel springer

Président Axel Springer France **Maximilian Freiheer Von Richthofen**
8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex
Tél. : 01.41.33.55.93

RÉDACTION
Rédacteur en chef **Olivier Bernis**
Assistante **Karine Roumestand**
Rédacteur en chef adjoint **Jérôme Fombelle**
Rédacteurs **Michel Guégan, Jean-Rémy Macchia, Jean-Louis Moncet, Alain Pernot, Robert Puyal, Thomas Riaud, Johnny Rives, Stéphane Schlesinger, Jacques Warnery**
Réalisation graphique **M & Cie**
Première secrétaire de rédaction **Capucine Jahan**

PHOTOS
Responsable de la photographie
Philippe Tissier
Photographes
Adrien Cortesi, Cathy Dubuisson, Greg, Florian Grout, Yann Lefebvre, Christian Martin, Thomas Riaud, Nicolas Soler, Laurent Villaron

MARKETING
Directrice marketing **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**
Chargée de promotion **Cécile Giordanengo**

ABONNEMENTS ET DIFFUSION
Directeur marketing clients/diffusion **Germain Périnet**
ABONNEMENTS
Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de produit **Agnès Tran**
VENTES AU NUMÉRO
Directeur des ventes **Christophe Chantrel**
Responsable marché **Philippe Merrien**

PUBLICITÉ
Tél. : **01.41.33.51.16** Fax : **01.41.33.57.70**
Directrice exécutive **Élodie Brétaudeau Fonteilles**
Directrice du pôle automobile **Caroline Soret (53.44)**
Contact publicité **Christian Touzay (52.21)**
Planning **Angélique Consoli (53.52)**
Stéphanie Guillard (53.50)
Trafic **Véronique Alex (50.56)**

ANNONCES CLASSÉES
Tél. : **01.41.33.52.43**
Directeur de publicité **Nicolas Berthy**
Directeurs de clientèle **Fabrice Gauvin** et **Julie Martinot**
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

D.O.I. (Direction Opérations Industrielles)
Directeur des opérations industrielles
Dominique Aymard
Responsable de la fabrication **Isabel Delanoy**
Chefs de fabrication **Grégory Cervantes** (17.90) et **Nathalie Lemaure**

PRÉPRESSE
Tél. : **01.41.33.29.88**
Responsable service **Sylvain Boularand**
Adjoint **Christophe Guérin** (01.41.33.49.19)
Stéphane Mossot (01.41.33.29.48)
Photogravure de la couverture **Compos Juliot**

FINANCE MANAGER
Renaud Terrade

COPYRIGHT BY SPORT AUTO
Reproduction des articles et dessins strictement interdite sauf autorisation. Les documents et manuscrits non insérés ne sont pas renvoyés à leurs auteurs.

ÉDITEUR
ÉMAS SNC
Siège social : **8, rue François-Ory, 92543 Montrouge Cedex**
Cogérants **Gautier Normand et Maximilian Freiheer Von Richthofen**
Directeur de la publication **Gautier Normand**
Directeur exécutif **Stéphane Haïtaïan**
Éditeur du pôle Auto **Tommaso Albinati**
Associés **Reworld Media France SAS et Axel Springer France SAS**
IMPRIMEUR
Imaye Graphic 96, bd Henri-Becquerel, 53021 Laval Cedex 9

N° ISSN
2497-0891
Commission paritaire
0319 K 93345
Dépôt légal avril 2020

Origine du papier : Allemagne - Taux de fibres recyclées : 0 %
Certification : PEFC - Impact sur l'eau : Ptot 0,016 kg/tonne



ÉDITO

Des RS qui ne manquent pas d'air !

Pour beaucoup d'amateurs de Porsche, la plus désirable des 911 est la RS 2,7 l. Le Graal : RS pour "RennSport" ! Avec cette version allégée et ultra-sportive apparue à l'automne 1972, la marque de Stuttgart avait relancé le label Carrera. Le succès avait été tellement important à l'époque qu'au lieu des 500 exemplaires initialement prévus, la production a finalement due être multipliée par trois : précisément 1 590… pour les authentiques. Et quatre à cinq fois plus, malheureusement, pour les nombreuses contrefaçons qui circulent avec de fausses cartes grises, les autocollants Carrera et la fameuse "queue de canard" pour faire illusion. La rédaction de *Sport Auto Classiques* est parvenue à en dénicher une vraie de vraie dans une rarissime couleur fraise. Pour accompagner cette rareté hors de prix sur le circuit routier de Montlhéry, deux autres 911 Carrera RS des générations suivantes, refroidies par air elles aussi, et au fort tempérament, ont fait le bonheur de nos essayeurs : une Type 964 et une Type 993. Pas moins de 760 chevaux sur la piste à elles trois !

La rédaction de *Sport Auto Classiques*



SOMMAIRE

ACTUALITÉS

Le Mans Classic, Grand Prix de Pau historique 4
Techno Classica Essen Coupe des Alpes 6
Lifestyle 8

ELLE ET MOI

La **PORSCHE 911 SC** de Gerry Blyenberg 10

MATCH RETOUR

Aston Martin DBS contre **AC Cobra 428** 16

ESSAIS

Austin Healey 100 M 26
Ferrari 250 GT Lusso 36

Youngtimer
Alpina B10 Biturbo 46

DOSSIER

54 ..... **Trois Porsche 911 Carrera RS à l'essai**
56 ..... **911 Carrera 2.7 RS Type 901**
66 ..... **911 Carrera RS Type 964**
76 ..... **911 Carrera RS Type 993**
86 ..... **Guide d'achat : cotes et fiabilité**

GUIDE D'ACHAT

94 ..... Actualités
96 ..... À la rencontre d'un pro : **Olivier Bosio** (Racing Legend Car)
98 ..... L'actu des enchères
100 ..... Le vrai prix d'une… **Volkswagen Golf GTI**
102 ..... Bien acheter une… **Jaguar 3.8 MK II**
108 ..... Futur collector… **Alfa Romeo 4C**

SPORT

120 ..... Studio **Renault F1 RS10 de 1979**
128 ..... Histoire de pilote **Jody Scheckter**
132 ..... La fabuleuse épopée de la **Peugeot 905**
138 ..... Une course, une histoire **GP de Monaco, 29 mai 1982**

REVIVAL

141 ..... Il y a 50 ans dans *Sport Auto*

PHOTOS : N. SOLER

PROCHAIN NUMÉRO EN KIOSQUE LE 15 JUILLET 2020

Par Stéphane Schlesinger



CLUBS PRESTIGIEUX ET COURSES HOMÉRIQUES, C'EST LE PROGRAMME ALLÉCHANT DU MANS CLASSIC.

DR

2 – 5 juillet 2020

LE MANS CLASSIC

Et de dix !

Le Mans Classic fête cette année sa 10e édition. Et vu le programme, ce ne sera pas la moins intéressante, d'autant qu'elle durera quatre jours.

Créé en 2002, Le Mans Classic a rapidement acquis une dimension internationale. Cette épreuve, qui se tient tous les deux ans, profite d'une organisation millimétrée et surtout de participants qui apportent des autos toutes plus mythiques les unes que les autres. Le tout, sur ce qui est peut-être le circuit le plus célèbre du monde. Se poster à Mulsanne la nuit, ou en haut des gradins au petit matin est l'assurance d'un spectacle assez incroyable, où la beauté des autos le dispute à leur sonorité fascinante. Le hurlement d'un V12 de Ferrari 250 GT SWB, c'est quelque chose ! Mieux, on peut voir de très près ces quelque 700 bêtes de course réparties en 6 plateaux, mais aussi déambuler au milieu des clubs où les raretés abondent. Un événement unique au monde ! Très populaire, il a attiré près de 140 000 visiteurs en 2018, et gageons qu'il y en aura au moins autant en 2020, car le spectacle leur sera accessible dès le jeudi 14 h. Outre les essais et les courses, ils pourront aussi admirer plusieurs expositions, dont une dédiée aux 25 ans de la première victoire de McLaren dans la Sarthe. Panhard sera également à l'honneur, du moins les autos à carrosserie spéciale motorisées par l'ancien constructeur français. Plusieurs types de billets sont à la vente, à partir de 28 €.
www.lemansclassic.com



30 mai – 1er juin 2020

GRAND PRIX DE PAU HISTORIQUE

Concert de pots à Pau

Malgré un contexte peu favorable, Pau continue d'accueillir entre ses murs son superbe Grand Prix historique.

Partout en Europe, pas uniquement en France, les restrictions de circulation se multiplient, au grand dam des automobilistes. Pas à Pau, où les anciennes continuent de s'ébattre en toute liberté, surtout lors du fameux Grand Prix historique, qui connaîtra cette année sa 79e édition. Les plus grands pilotes se sont affrontés sur ce tracé très technique, de Fangio à Vettel en passant par Trintignant et Alesi. Si le circuit urbain n'a pas changé de dessin (2,76 km de long) depuis 1933, ce n'est qu'en 2001 qu'a été créée l'épreuve historique. Pour 2020, elle comportera sept plateaux, dont un, et c'est une nouveauté, dédié aux petites sportives « youngtimer » produites avant 1991. Les clubs devraient apporter près de 500 voitures, une parade aura lieu, ainsi qu'un concours d'élégance, tandis qu'en marge de l'épreuve urbaine se courra le Rallye du Grand Prix de Pau, vers le Pays basque. Près de 30000 spectateurs se sont pressés entre les murs de la cité béarnaise en 2019, pourquoi y en aurait-il moins en 2020? D'autant que les prix des billets sont abordables (dès 26 €).
grandprixdepau.fr



DR

ATTENTION, CRISE DU COVID-19 OBLIGE, LE GRAND PRIX DE PAU HISTORIQUE SERA REPORTÉ DE 3 À 12 MOIS.

AGENDA

(Agenda établi sous réserve d'annulations ou reports dus à la crise sanitaire liée au Covid-19)

22/05/2020
Carrousel ASPYC 56 à Lohéac
Lohéac
www.aspyc56.com

22-24/05/2020
Spa Classic
Spa-Francorchamps
peterauto.peter.fr

23/05/2020
1re Balade d'Icare
Merxheim
www.icareracingcompetition.com

29-31/05/2020
3e Tour de Lorraine en véhicules anciens
Hayange
www.atl2a.fr

30/05/2020
65 ans ALPINE
Linas-Montlhéry
bsracing.fr

30/05/2020
Vintage Heroes Festival #7
Pornichet
www.vintage-heroes.fr

30/05/2020
8e Pentes Côtes Belmont-sur-Rance
Belmont-sur-Rance
abrabelmontsurrance@hotmail.com

05-07/06/2020
Grand Prix de l'Âge d'or
Circuit de Dijon-Prenois
peterauto.peter.fr

06/06/2020
Vendée Classic
St Gilles-Croix-de-Vie
www.bsracing.fr

06/06/2020
Les 3H du GARAC
Argenteuil
www.garac.com

06/06/2020
Les Boucles provençales
Saint-Marcellin
lesbouclesprovencales.com

07/06/2020
Montée Historique « La Sainte-Beaume »
Saint-Montan
www.teamsaintmontanais.fr

07/06/2020
Les Grands Cols alpins
Saint-Jean-de-Sixt
rizzo.georges@wanadoo.fr

07/06/2020
Balade au roadbook entre Vienne et Gartempe
Circuit du Val-de-Vienne au Vigeant
www.sportetcollection.info

07/06/2020
Rallye Vercors - Haut Jura
Meaudre
team-lbg@sfr.fr

09/06/2020
R'Hunaudieres 2020 1970 Premières
Le Mans
ruaudinjumelage@orange.fr

11/06/2020
Rallye Hit The Hills - La Route des Alpes
Annecy
www.nomadscarclub.com/hit-the-hills

11-13/06/2020
31e Coupe des Alpes
www.rallystory.com

13/06/2020
6e Grand Prix Limoges Classic
Limoges
www.auto-club-limousin.fr

Une Porsche n'aime pas se faire dépasser. Encore moins par le temps.

Porsche Classic pour votre 911 type 964.

Avec les pièces et accessoires d'origine Porsche Classic, conservez tout le charme de votre 911 type 964. Des jantes aux sorties d'échappement, en passant par les tapis de sol, retrouvez toutes vos sensations d'époque. Pour plus d'informations, rendez-vous dans vos Centre Porsche.

Centre Porsche Mulhouse
Avenue Pierre Pflimlin
68390 Sausheim
Tél. : 03 89 31 43 14
mulhouse.centreporsche.fr

Centre Porsche Dijon
7 Rue Paul Langevin
21300 Chenôve
Tél. : 03 80 52 08 00
dijon.centreporsche.fr

PORSCHE

Par Stéphane Schlesinger



DR

À ESSEN, COMME À RÉTROMOBILE, LA MERCEDES 300 SL EST PRESQUE BANALE.

24 – 28 juin 2020

TECHNO CLASSICA ESSEN

Essen en été

Crise du Covid-19 oblige, la 32e édition de la Techno-Classica d'Essen a été reportée de trois mois.

À défaut d'être la plus prestigieuse, la Techno Classica d'Essen est le salon dédié aux véhicules anciens le plus vaste (120 000 m² répartis en 12 halls), mais aussi le plus fréquenté du monde. En 2019, ce sont plus de 190 000 visiteurs qui s'y sont rendus. Il faut dire qu'il est très orienté business, puisque plus de 2700 autos étaient proposées à la vente (on compte tout de même près de 1250 exposants), de la populaire Opel Kadett à quelques milliers d'euros aux engins facturés plusieurs millions. Les grands constructeurs y disposent de stands assez fastueux, même si l'an dernier, la tendance allait vers plus de modestie. Quoi qu'il en soit, on se rend à Essen surtout pour acheter, ou se dire qu'on va le faire, et là, ce qui compte, ce sont les stands des professionnels qui importent le plus. On peut aussi se rabattre sur les ventes aux enchères, Coys et RM Sotheby's en organisant chacun une, même si celle du premier reste à confirmer à l'heure où nous mettons sous presse. N'oublions pas non plus les clubs: ils sont plus de 200 à exposer des autos souvent très rares. Prenez de bonnes chaussures, réservez une chambre d'hôtel, car il faut passer au moins deux jours sur place pour presque tout voir, et bonne visite. Entrée à partir de 22 €.
techno-classica.de

DR



ALFA ROMEO EST LE CONSTRUCTEUR LE PLUS TITRÉ DE LA COUPE DES ALPES. ICI, UNE RARE GIULIA GTA.

11 – 13 juin 2020

ALFA ROI DES ALPES

Pour sa 31e édition, la Coupe des Alpes met à l'honneur Alfa Romeo, la marque qui y a remporté le plus de victoires.

Dans les années 60, Alfa Romeo a connu un âge d'or, tant dans ses concessions qu'en compétition. La marque milanaise détient par exemple le record de victoires dans la Coupe des Alpes, qu'elle a remportée six fois. Aussi, après Alpine et Jaguar, elle se voit mise à l'honneur pour cette 31e édition, qui se courra entre Évian et Cannes. Le tracé sera différent de celui de l'an dernier, mais enchaînera toujours des cols, au nombre de 18, comme le fameux Galibier (2642 m) ou la Cayolle (2326 m). Après avoir négocié quelques centaines de virages, la cohorte de 150 équipages s'arrêtera le soir du 11 juin à Megève, puis lendemain au Club Med de Serre-Chevalier, privatisé pour l'occasion. L'arrivée aura lieu sur la Croisette, puis s'ensuivront un dîner de gala ainsi qu'une nuit dans un palace. Il faudra bien ça pour se reposer après une telle épopée de 720 km. Les véhicules sont répartis en 5 classes, suivant leur année de fabrication, qui devra être comprise entre 1945 et 1986. Comme il s'agit d'une épreuve de régularité, les concurrents doivent tenir une moyenne précise, vérifiée lors de leurs passages aux points de contrôle. Cela vous tente? Il vous en coûtera 4550 € tout compris.

AGENDA

13/06/2020
19e Pays de Lozère historique
Aumont-Aubrac
www.ecuriegevaudan.com

13/06/2020
Lions Ambert Auto Classic
Ambert
www.lions-ambert.com/laac

19/06/2020
Vosges Classic Rallye
Sainte-Marguerite
www.oscar-racing.fr

20/06/2020
4e Ronde de Meuse
Verdun
vhc55.jimdofree.com

20/06/2020
7e Rallye des Merlettes
Laon
www.circuit-historique-laon.com

20/06/2020
Rallye des Km du cœur
Orléans
www.bedandhistoricmotors.com

21/06/2020
3e Rallye des trous ducs
Nogent-le-Rotrou
le-perche-webtv.wixsite.com/media

27/06/2020
11e Boucle du Vallespir-Roussillon Classic
Le Boulou
www.vrc66.org

27/06/2020
Alpine Champagne 2020
Marson
agcc51.com

28/06/2020
Rallye de Sologne
Mer
f.marion58@orange.fr

28/06/2020
Les Cols pyrénéens
La Primaube
www.autoretro-aveyronnais.fr

04/07/2020
1er Mont Ventoux Sunset
Ventoux
museovivoprovence.forumactif.org

10/07/2020
30e Rallye Bourgogne Côte Chalonnaise
Chalon-sur-Saône
www.ribcc.com

12/07/2020
Montée de légende St-Hippolyte-Montécheroux
Saint-Hippolyte-sur-le-Doubs
www.amla.fr

10e Edition

LE MANS CLASSIC

2/3/4/5 JUILLET 2020

WWW.LEMANSCLASSIC.COM



Design by Peter & Associés

RICHARD MILLE EFG

BMW · Reserva Club · Sarthe · Clear Channel · Coyote · Motul · Woodham Mortimer · Gant · Le Point · Artcurial Motorcars · Mazda · Porsche · De Tomaso · Nostalgie

Par Stéphane Schlesinger



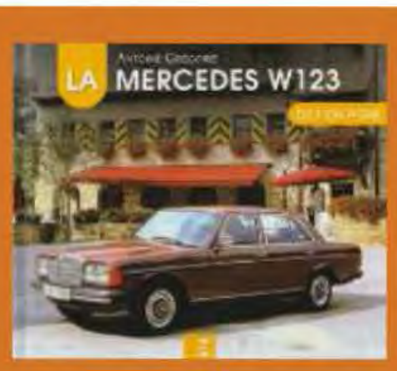
RENAULT 12 ALPINE

On connaît tous la R12 Gordini, mais l'Alpine? Pas forcément. En effet, cette version sportive de la familiale au losange nous vient d'Argentine, où elle fut fabriquée à moins de 500 exemplaires (presque à la main) entre 1977 et 1980. Elle était en effet beaucoup plus chère que le modèle standard! Sa décoration de carrosserie permettait en tout cas aux heureux acheteurs de ne pas passer inaperçus... Sous le capot, elle recevait non pas le 1,6 l de la Gordini, mais le 1,4 l de la R5 Alpine, poussé à 110 ch, dont les éléments étaient fabriqués en France avant de traverser l'Atlantique. Un moteur très certainement pointu! On saura gré à Otto Models d'avoir reproduit au 1/18 cette rareté, avec la finesse qui caractérise ses miniatures, mais aussi l'absence d'ouvrants.
59,90 €.
Otto-models.com



FERRO & COMPANY DISTINCT 3

Vous aimez la Porsche 917? Alors, cette montre, fabriquée par les Canadiens de Ferro Watches, devrait vous plaire, puisque son design s'inspire de la voiture de course allemande. Originale, elle ne comporte qu'une seule aiguille pour indiquer heures et minutes, mais son cadran est ainsi dessiné que la lisibilité demeure optimale. Son boîtier de 42 mm abrite trois mécanismes à choisir selon son budget: un japonais, Miyota 9015, et deux suisses, le STP1-11 ou le Ronda 715, ce dernier étant le moins cher. Deux modèles sont proposés, l'un aux couleurs rappelant celles de Gulf, l'autre, plus moderne, évoquant par son fond noir et ses détails orange, la 911 GT3 RS. 1000 exemplaires de chaque seront fabriqués, et nantis d'une garantie de 5 ans.
À partir de 226 €.
www.ferrowatches.com



LA MERCEDES W123 DE MON PÈRE

Bien plus qu'un taxi accumulant des millions de kilomètres, la Mercedes W123 est un énorme succès (2,7 millions d'exemplaires) et surtout, une auto très sophistiquée pour son époque. Dès 1981, elle pouvait recevoir airbag et ABS. En sus, avec son 6-en ligne puissant, elle a connu un certain succès en course. Cet ouvrage est l'occasion de se repencher sur l'histoire de ce modèle emblématique de l'étoile, au-delà des clichés.
29,90 €; *Editions-etai.fr*

LES MYSTÈRES DE LA COLLECTION SCHLUMPF

Schlumpf, c'est certainement la plus belle collection automobile du monde. C'est aussi un nom évocateur de controverses, liées aux conditions dans lesquelles cette collection a été constituée, puis récupérée par l'État français. Ce livre donne un éclairage très intéressant sur tout ceci, ses auteurs ayant mené une enquête de plusieurs années. On apprécie aussi le point fait sur la collection Malmerspach, ces autos qui, ne pouvant être exposées dans l'ancienne usine des frères Schlumpf, trop petite, ont été stockées puis dispersées.
30 €. *www.lveditions.com*





FERRARI 250 GTO...

... « L'empreinte d'une légende », dit le titre. Et cet ouvrage lui rend parfaitement honneur. La genèse de celle qui est l'une des sportives les plus convoitées du monde (et la plus chère à l'heure actuelle!) y est décrite par le menu, où ne sont pas oubliés les conflits agitant la vie chez Ferrari, à Maranello. Mais le plat de résistance, ce sont le passage en revue de son palmarès ainsi que, et surtout, l'historique initial de 36 modèles fabriqués, entre 1962 et 1964. Pour couronner le tout, ce livre regorge de photos d'époque, prises par Bernard Cahier, journaliste-photographe et personnalité incontournable des paddocks dans les années 60 et 70. Un ouvrage qui mérite amplement son tarif élevé.
139 €. *Editions-etai.fr*

GARAGE
SUR-MESURE

INNOVA-BOX

HABILLAGE DE GARAGE SUR-MESURE

CONCEPTEUR
HAUT DE GAMME

AVANT >

INNOVANT

QUALITÉ

UNIQUE

< APRÈS

Vous aimez vos voitures ... Vous aimerez notre concept

WWW.INNOVA-BOX.NET

Contact : 01.69.41.90.77
gmouret@innovabox.fr

elle et moi

PORSCHE 911 SC 1983



LA PASSION COM

PAR STÉPHANE SCHLESINGER
PHOTOS DENIS MEUNIER

Phénomène curieux: plus on tape sur l'automobile, plus les émissions qui lui sont consacrées ont du succès. Bien souvent, ces derniers temps, elles nous viennent d'Angleterre, pays où l'on aime la voiture sans retenue. Ainsi de *Wheeler Dealers*, dont le nom symbolise bien l'esprit d'auto… dérision qui caractérise nos amis d'outre-Manche. « Magouilleurs », telle pourrait être sa traduction, sauf que les producteurs ont préféré conserver pour son adaptation française, à juste titre, l'appellation originelle, qui présente aussi l'avantage d'une certaine notoriété, y compris dans l'hexagone. Cette adaptation a trouvé son public, sa formule étant pertinente, et ses animateurs à la fois sympathiques et éclairés. Nous avons pu rencontrer à Rétromobile Gerry Blyenberg, celui qui joue le rôle de l'acheteur puis du revendeur des autos rénovées par son complice Aurélien Letheux, qui a monté son garage voici 10 ans. C'était sur le stand de Wheeler Dealers France. Ça n'a pas été simple d'y coincer notre lascar. Ne vous fiez pas à son air tranquille à l'écran, c'est une vraie pile électrique qui court mille lièvres à la fois. Une fois l'animal ferré – ce qui demande de la patience –, il s'est très gentiment posé avec nous, sur le canapé du stand. Et là, très chaleureusement, il nous a consacré toute son attention, nous permettant de créer une bulle de tranquillité au sein d'un salon hyperactif.

Gerry n'est pas arrivé dans l'émission simplement en passant par là, d'autant que son parcours est très atypique. Notre ami est belge, de la région de Waterloo, mais il vit en Californie depuis plusieurs années. Là-bas, il gagne sa vie en achetant et revendant des voitures, et



La version française de *Wheeler Dealers* s'est attiré une audience fidèle, ce qu'elle doit à ses animateurs, Aurélien Letheux et Gerry Blyenberg. Nous avons pu rencontrer ce dernier à Rétromobile, où était aussi exposée l'une des autos dont ils sont le plus fiers : une 911 SC, judicieusement transformée dans un style course très 70s.

ME MOTEUR

elle et moi

PORSCHE 911 SC 1983



possède plusieurs anciennes. Très investi localement (il participe à de nombreuses manifestations), il a été contacté par BBC France. Après avoir accepté de passer le casting, le voici à l'écran. Du coup, il a dû changer de mode de vie, passant une bonne partie de l'année en France, pour les besoins du tournage. Un rythme trépidant, qui a comme moteur une passion. Une passion qui remonte à loin.

HÉRITAGE FAMILIAL

« Je viens d'une famille très impliquée dans l'auto, explique-t-il. Mon grand-père était concessionnaire de voitures américaines, marché très développé alors chez nous en Belgique. Mon papa a suivi dans cette voie avec mon oncle, ouvrant une concession Datsun dans les années 70. Ils étaient aussi tous les deux pilotes, donc j'ai grandi sur des circuits, Zolder, Nivelles, qui a disparu aujourd'hui mais a accueilli la F1, ou encore Spa Francorchamps. J'ai pu côtoyer des grands noms de l'automobile, comme Jacky Ickx. » Le pilote belge a gagné les 24 Heures du Mans sur Porsche quatre fois, le constructeur allemand lui dédiant même, en Belgique, une série limitée de sa 911 en l'honneur de ses 75 ans. Doit-on en déduire que Gerry, qui l'a rencontré durant son enfance, est un fan de cette marque ?

« En réalité, j'ai très tôt été en contact avec des grands sponsors, qui ramenaient de la presse automobile américaine, et ça m'a vite donné l'envie de découvrir le marché US. Du coup, si j'ai eu d'abord la passion des japonaises, je me suis très vite intéressé aux américaines, aux *muscle cars* des années 70, les Camaro SS, les Chevelle, les Mopar. Concernant Porsche, je n'avais pas de lien particulier avec cette marque, mais j'ai toujours aimé ses modèles. On raconte quelque chose de différent avec Porsche, c'est pour moi une vraie culture. Il y a une histoire, une façon d'être dans cette voiture, une conduite différente. Autant une Lamborghini est une espèce de Formule 1 de la route, autant la Porsche dégage une *vibe* qu'on ne retrouve chez aucun autre constructeur. »

Nous avons donc affaire à un passionné authentique, attiré d'abord par les américaines, mais qui ne se met pas d'œillères, un cas pas si fréquent. Mais la 911, c'est tout de même une auto très singulière, une institution, y compris au sein de la gamme du constructeur de Zuffenhausen, qui s'est d'ailleurs mis en danger en essayant de la remplacer. « J'adore cette voiture, et celle de l'émission en particulier. » Mais pourquoi ne pas l'avoir laissée dans sa stricte configuration d'origine ?

« On a décidé d'en faire une "resto-mod", suivant une tendance mise au goût du jour par Magnus Walker, personnage incontournable du milieu Porsche, mais en gardant un esprit très 70s et racing. Il est même passé nous voir en fin d'émission



MAGNUS WALKER, LE GRAND MANITOU AMÉRICAIN DE LA 911, A VALIDÉ ET SIGNÉ LA 911 MODIFIÉE PAR GERRY ET AURÉLIEN.

GERRY JOUE LES MÉCHANTS SUR LA PHOTO, MAIS, EN RÉALITÉ, IL SE MONTRE EXTRÊMEMENT CHALEUREUX.



LE POMMEAU DE VITESSES (CI-DESSOUS) N'A RIEN DE PORSCHE, AU CONTRAIRE DU TISSU MADRAS DES SIÈGES, EN PAGE DE DROITE.



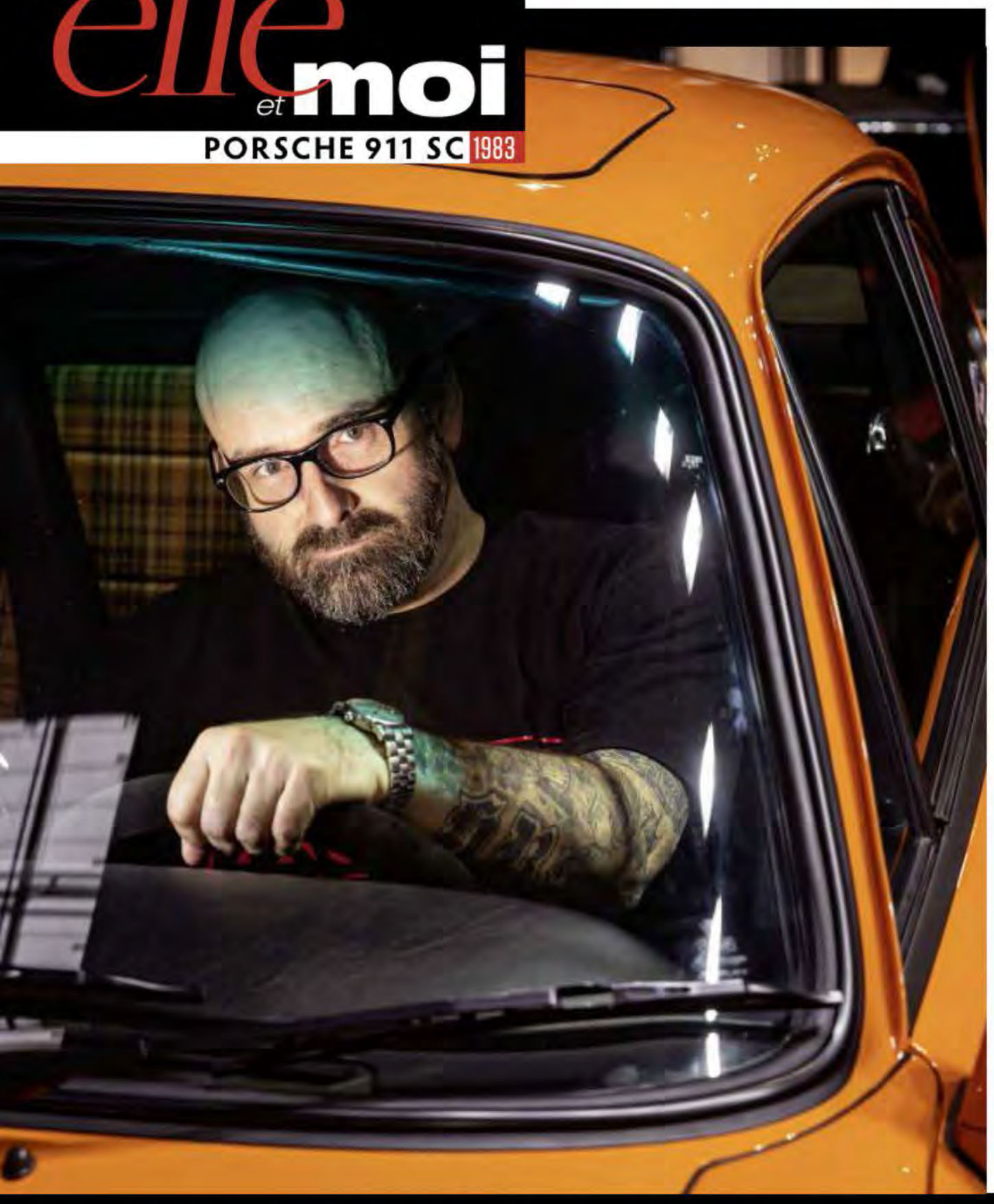


« LA PORSCHE DÉGAGE UNE VIBE QU'ON NE RETROUVE CHEZ AUCUN AUTRE CONSTRUCTEUR »



elle et moi

PORSCHE 911 SC 1983



Ils l'ont réparée puis ont pu repartir. Vu l'émission qu'ils animent, ne pas y arriver aurait été très embarrassant. Ils remettent le couvert cette année avec la même voiture.
« J'aime aussi les italiennes », nous confie Gerry, décidément très open. D'ailleurs, quelle a été son auto préférée dans l'émission ? La réponse a de quoi surprendre : « Je prends autant mon pied à traverser les US dans le désert avec une vieille Camaro que la campagne française en 4L. Je me demande si ce n'est pas celle-ci que j'ai préférée. Il y a aussi eu l'Alpine avec Jean Ragnotti. C'est un gars exceptionnel, il nous a appris tellement de choses en très peu de temps. C'est ça l'automobile, ça permet de partager des moments extraordinaires avec des gens remarquables. » Un message fondamental car, bien plus que la source de tous les maux de la terre, la voiture, c'est aussi et surtout un lien, un objet hors du commun avec lequel on a un rapport forcément particulier. On a tous quelque chose à raconter au sujet d'une auto, et c'est ça aussi qui fait le succès de *Wheeler Dealers*.

SOUS LE SIGNE DU LIEN

« C'est une émission de divertissement, pas journalistique, mais les gens sont là pour apprendre des choses quand même. On a des passionnés qui nous suivent. Ils viennent nous voir sur les réseaux sociaux pour avoir des conseils. Comme ce père et son fiston de 10/12 ans, qui par la suite sont allés acheter une ancienne et bricoler ensemble. C'est génial ! Même quand on n'est pas un vrai passionné au départ, on a une belle histoire, une nostalgie liée à la voiture, genre "Grand-père avait une 2CV". » Nous aurions pu continuer à bavarder des heures, parler des US où l'automobile bénéficie de facilités oubliées chez nous. « L.A. est très polluée, mais il n'y a pas vraiment de contrôle technique, juste un *smoke check*. On roule quasiment avec ce qu'on veut », révèle Gerry, mais il a été rattrapé par son agenda surchargé. Nous le voyons se faire emporter, tout sourire, par le tourbillon de la foule, elle aussi animée par la passion de l'auto. Et ça nous donne aussi le sourire. ■

« DANS L'EMISSION, MA VOITURE PRÉFÉRÉE ? LA 4L »

pour valider le travail qu'on avait fait. On lui a mis des jantes Fuchs au diamètre un peu plus grand, des pneus semi-slicks, une teinte orange d'origine Porsche, une petite sellerie avec un tissu écossais, un pommeau en bois, et des autocollants. Ça fait partie de l'histoire automobile de modifier cette voiture de cette façon-là. » Et à le voir la conduire après sa transformation, on devine que les sensations sont au rendez-vous. Pour autant, et contrairement à ce qu'on voit dans l'émission, Gerry ne se vante d'aucune compétence particulière sur piste.

ÉCLECTIQUE

« Je ne pilote absolument pas, je n'ai pas suivi la voie de mon père, même si je partage de bons moments sur circuit avec mon coanimateur Aurélien. Lui a une vraie passion pour le circuit, où il se rend d'ailleurs régulièrement. Quand on participe à des courses comme le Tour Auto, je fais les liaisons puis le copilote, alors que c'est plutôt lui qui va chercher la performance dans les épreuves chronométrées. » Rappelons-nous que les deux amis, car ils s'apprécient dans le privé, ont couru le Tour Auto 2019 en Alfa Giulia Bertone. Ils ont fait une touchette à Magny-Cours, ce qui a endommagé la direction.



BIEN RÉGLÉ ET DOTÉ D'UN ÉCHAPPEMENT LIBÉRÉ, LE MOTEUR A UNE SONORITÉ GÉNIALE.

LA COULEUR ORANGE, NON D'ORIGINE, FAISAIT PARTIE DU CATALOGUE PORSCHE NÉANMOINS. LE RABAISSEMENT AJOUTE À L'ALLURE DE LA VOITURE.





L'AMI AU BEAU GARAGE

Nous avons pu aussi discuter avec Xavier Bertin, un ami de Gerry. Sa première activité, c'est également le négoce automobile. Il possède un garage de voitures d'exception, près de Chartres, CPSA 28, qu'il a monté en 2000. Il vient de la maintenance auto, a couru quelques rallyes, mais préfère le commerce. Bien sûr, il est avant tout un passionné. « J'ai rencontré Gerry sur une concentration de voitures anciennes, où il était membre d'un jury. Je lui donne aussi des coups de main, je l'aide sur des courses comme Prorider GT Cruising, qu'il organise, ou encore Rétromobile. » Il a dans ses locaux, entre une Countach et une Chevelle, la 911 orange, que nous avons pu entendre. Elle tourne comme une horloge ! « Elle est atypique, ce n'est pas la Porsche de M. Tout-le-monde, même s'il ne s'agit que d'une SC. Ils font les choses bien à Wheeler Dealers. »


EKO 482K

RETOURS DE FLAMME

CAS RARE, À GRAVER DANS LE MARBRE : UNE MÊME AUTO, DISPONIBLE SOUS DEUX ROBES EXTRÊMEMENT DIFFÉRENTES. C'ÉTAIT VRAI EN 1970, C'EST ENCORE VRAI AUJOURD'HUI. L'OCCASION OU JAMAIS DE DONNER TOUTE SON IMPORTANCE AU STYLE, SANS OUBLIER LE DYNAMISME !

PAR **RICHARD HESELTINE** PHOTOS **CHARLIE MAGEE**



HÉRITIÈRE CIVILISÉE
DE LA MYTHIQUE COBRA,
L'AC 428 CONSERVE
UN CÔTÉ DRAGSTER QUI
FAIT TOUT SON CHARME.

AMBIANCE DE PURE SPORTIVE À BORD DE L'AC,
AVEC UNE CONSIDÉRABLE PANOPLIE DE COMPTEURS.
MAIS LE CONFORT EST ÉGALEMENT AU RENDEZ-VOUS.

À son lancement, l'AC 428 avait tout pour séduire. Commercialement, son destin fut plus marginal, scellé à la fois par la crise du pétrole et le manque de fiabilité d'un sous-traitant. L'instigateur de cette aventure fut cependant assez avisé pour jeter l'éponge avant d'y laisser sa chemise… et le reste de sa garde-robe. Voilà qui peut conduire à penser que cet hybride anglo-américain est un échec total. Mais la valeur d'une voiture ne se juge pas à la durée de sa carrière. Depuis une réévaluation récente, le prix des 428 atteint des sommets. Par contraste, les cours de l'Aston restent un peu en retrait, même si les fans de la marque commencent à s'y intéresser sérieusement. La valeur de l'AC tient en partie à sa rareté: seulement quatre-vingt-un exemplaires produits, dont vingt-neuf roadsters. Et certains d'entre eux ont été transformés en Cobra… Pourtant, si la Cobra a sans doute été la voiture la plus copiée de l'histoire, elle n'a pas connu un grand succès commercial. Aussi, le directeur d'AC Cars, Derek Hurlock, a-t-il jugé nécessaire de lancer un projet indépendant de Carroll Shelby. Bien que fondée sur le châssis éprouvé de la Cobra, reprenant l'architecture de la Mk III, rallongée de 150 mm, avec ses ressorts hélicoïdaux et ses triangles superposés, elle était initialement prévue pour accueillir le V8 Ford 427. Mais cette solution a finalement été jugée trop rustique pour une GT luxueuse. AC opta donc pour le 428 ci (7 014 cm^3) issu de la grosse Ford Galaxie, fort de 345 ch et surtout d'un couple copieux de 63,7 mkg à seulement 2 800 tr/mn. Avec un tel caractère, rien d'étonnant à ce que la plupart des 428 aient été équipées de la solide boîte auto Ford C6.



PARFUM D'ITALIE

Mais la grosse affaire était le dessin de la voiture. Bertone, le premier choix de Hurlock, l'ayant apparemment laissé tomber en cours de route, celui-ci s'est donc tourné vers Pietro Frua. Le contrat stipulait que ce dernier s'occuperait à la fois du dessin



SUR L'AC, LE SURVIRAGE NATUREL EST CONTENU PAR LES PNEUS MODERNES. MAIS VOUS SENTEZ QU'IL NE FAUDRAIT PAS ALLER TROP LOIN DANS LA PROVOCATION !

QUELQUES DÉTAILS DE FINITION DÉÇOIVENT À BORD DE LA DBS.

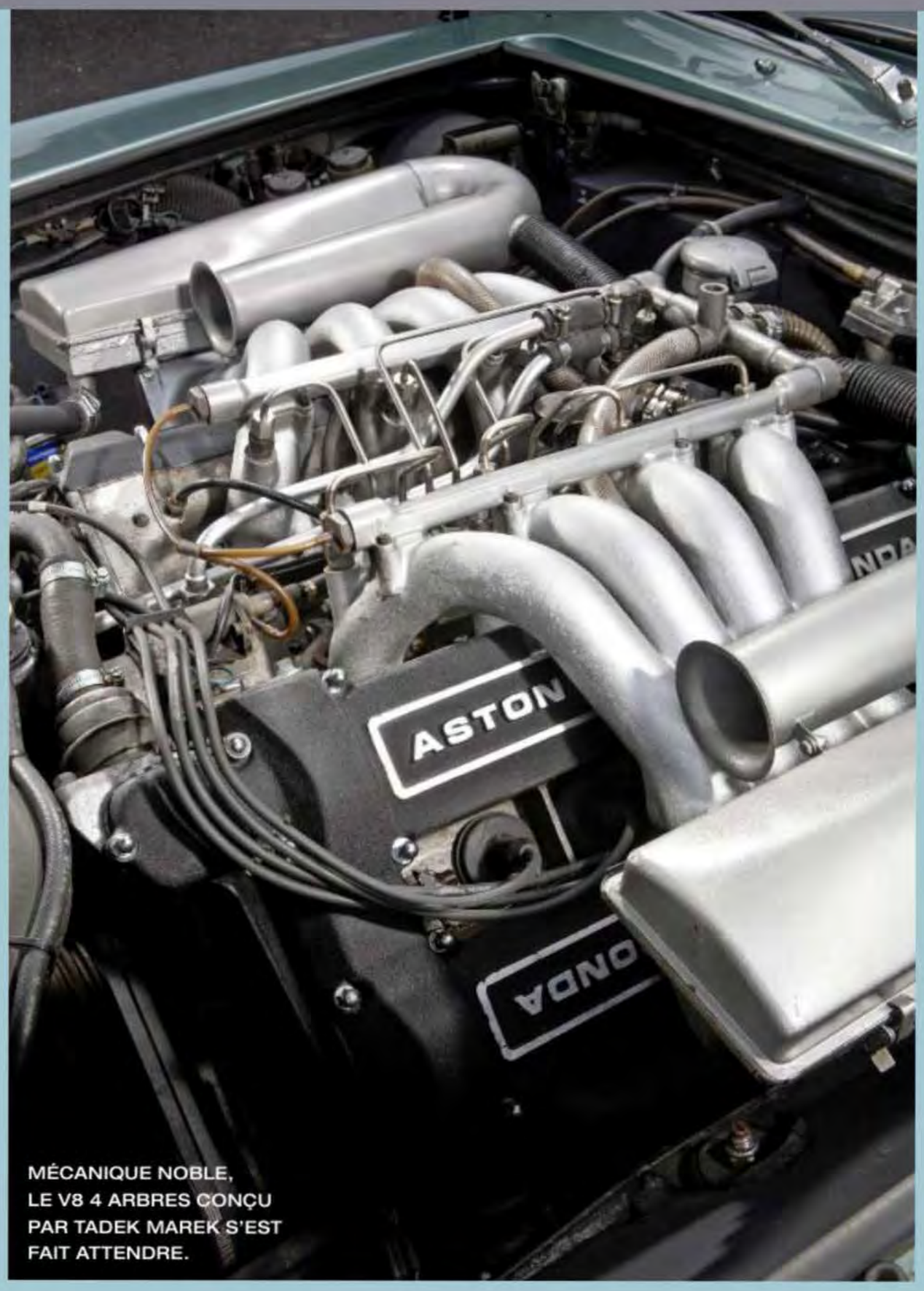
LA DBS EST UNE VOYAGEUSE DÉLICIEUSE, QUI DÉROULE LES KILOMÈTRES D'AUTOROUTE DANS UN MURMURE À PEINE AUDIBLE

LE COUP DE CRAYON DE WILLIAM TOWNS TIENDRA PLUS DE VINGT ANS! MAIS LE CHARME UNIQUE DE LA CALANDRE DES PREMIÈRES DBS SERA BIENTÔT PERDU.

et de la production des caisses. La 428 ressemble beaucoup à la Maserati Mistral. C'était voulu. Hurlock avait demandé quelque chose de similaire à Frua, qui avait déjà dessiné la Maserati. Mais la légende qui veut que les panneaux de carrosserie soient interchangeables est totalement erronée, la 428 est plus basse, plus longue et plus large que la Maserati. La 428 a été présentée en octobre 1965 au Salon de Londres, initialement en cabriolet. Le coupé n'est apparu qu'au mois de mars suivant, au Salon de Genève. Et les réactions ont été plutôt positives, même si l'auto coûtait très cher, environ deux fois le prix d'une Jaguar E. Pendant ce temps, à Newport Pagnell, l'idée était de construire une voiture dont dépendrait la survie d'Aston Martin. Lorsque la DB6 a été annoncée à l'automne 1965, le nouveau modèle en était déjà aux premiers stades de son développement. Mais il apparut au moment où le long partenariat avec la carrosserie Touring, de Milan, allait poser problème: alors que le projet MP226 avait déjà été présenté au Salon de Londres à l'automne 1966, prêt pour la production, Touring mit la clé sous la porte. Cette faillite du carrossier milanais fit la bonne fortune du designer William Towns. Ce talent sous-estimé avait récemment quitté Rover pour rejoindre Aston Martin, officiellement pour dessiner… des sièges. Il eut un an pour finaliser le projet lancé par Touring. Towns créa un chef-d'œuvre. Un premier prototype roula en juillet 1967, motorisé par le solide 6 cylindres en ligne, en attendant que le V8 conçu par Tadek Marek soit prêt. Ne disposant pas d'assez de temps pour créer une toute nouvelle plate-forme, la structure de la DB6 fut élargie, son empattement allongé, afin de permettre au moteur d'être positionné assez bas et en retrait de la traverse avant. La suspension avant à triangles superposés était reprise de la DB6, quand l'arrière s'en remettait, pour la première fois chez Aston, à un pont de Dion.

TUÉE PAR LES TRACTEURS!

Bien qu'accueillie chaleureusement par la critique, la DBS était un peu plus lente que la DB6, du fait d'un poids supérieur d'environ 10 %. Pendant ce temps, le V8 poursuivait son développement, avant de rejoindre officiellement le capot de la DBS à l'automne 1967. Un nouveau léger souci vint ternir ce beau lancement. L'entreprise de tracteurs de David Brown, qui lui procurait l'essentiel de ses revenus, était en déclin et ne lui permettait plus d'assumer



MÉCANIQUE NOBLE, LE V8 4 ARBRES CONÇU PAR TADEK MAREK S'EST FAIT ATTENDRE.



les pertes d'Aston Martin. En 1971, la vente du constructeur à Company Developments amena quelques changements. Les DBS perdirent dans la manœuvre leur calandre traditionnelle et leurs quatre phares. Dans le même temps, le nom DBS disparut, les nouveaux acquéreurs souhaitant rompre le lien avec l'ancien propriétaire. Au total, 402 DBS V8 seront donc produites jusqu'en 1972. Traversant ensuite une période de troubles apparemment sans fin pour la marque, la silhouette dessinée par Towns survécut jusqu'en 1989, avant d'être remplacée par la Virage. L'AC ne bénéficia pas d'une telle longévité. Hurlock pouvait se vanter de disposer d'un joli carnet de commandes. Mais le contrat avec Frua signifiait que les châssis devaient être transportés d'Angleterre jusqu'à Turin, où ils recevaient leur carrosserie, avant de retourner dans le Surrey pour l'assemblage final. Il y eut tellement de retard du côté italien que la 428 fut condamnée. La dernière voiture fut produite en 1973, un roadster restylé, avec un capot plus long, des phares rétractables et des roues plus larges. Pour la remplacer, AC racheta les droits d'un concept-car baptisé Diablo, qu'il retravailla pour réaliser la 3000 ME à moteur central. Aujourd'hui, cette 428 ressemble à un dogue prêt à s'élancer à la recherche de son bâton, le tout souligné par la sonorité profonde de son V8. C'est une auto sensationnelle à observer et, même si l'influence de la Maserati est palpable, elle n'a rien d'une copie. La force de sa silhouette reste quasiment vierge, son exclusivité en faisant une totale découverte pour la plupart des observateurs. On ne peut évidemment pas en dire autant de la DBS. Mais le style de ces premières DBS est vraiment spécial. Il est difficile d'y découvrir une ligne imparfaite, à l'exception peut-être du panneau arrière inférieur, qui semble n'avoir pas été résolu. On perd un peu de cette perfection à l'intérieur, qui comporte quelques détails séduisants, comme ce ciel de toit en vagues ou la classique montre Kienzle. La vision de l'immense capot est un bonheur, également. Mais d'autres points chagrinent. Comme les éléments de contre-portes ou les sièges issus de la populaire British Leyland, si mal dessinés que vous devez constamment vous y repositionner.

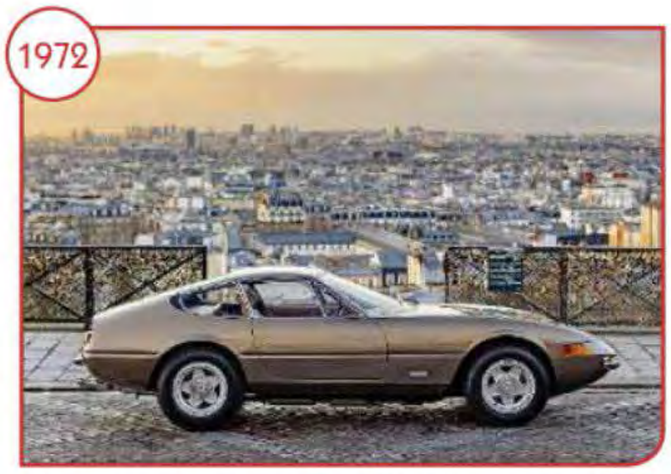
TREMBLEMENT DE TERRE

En vous glissant à bord de l'AC, vous avez le sentiment de retourner à une période plus ancienne. Les instruments se lisent d'un seul coup d'œil, quand la rangée d'interrupteurs au centre de la console donne la référence traditionnelle des GT artisanales. Et la position de conduite est infiniment meilleure que dans une Cobra. L'empattement plus généreux de la 428 vous permet d'être installé plus bas. Bon, les pédales sont un peu décalées du fait de l'énorme cloche d'embrayage. Mais sinon, l'habitacle de l'AC reste le plus accueillant des deux. Le V8 de 7 litres de l'AC fait immédiatement sentir sa présence. Déplacez l'étrange levier de vitesses en forme de U vers *Drive*, caressez l'accélérateur, du genre hypersensible, et la poussée est massive, avec une bande-son qui

Eleven cars

www.eleven-cars.com

1972



Ferrari 365 GTB/4 Daytona
Certifiée Classiche - 2ème main

2005



Porsche Carrera GT
Française - 2ème main

1965



Porsche 911 2.0 FIA
PTH valide - Française

1984



BMW 635 CSI Gr A
Chassis RA usine - PTH valide

1973



Porsche 911 2.7 Carrera RS
11 exemplaires en vert jade

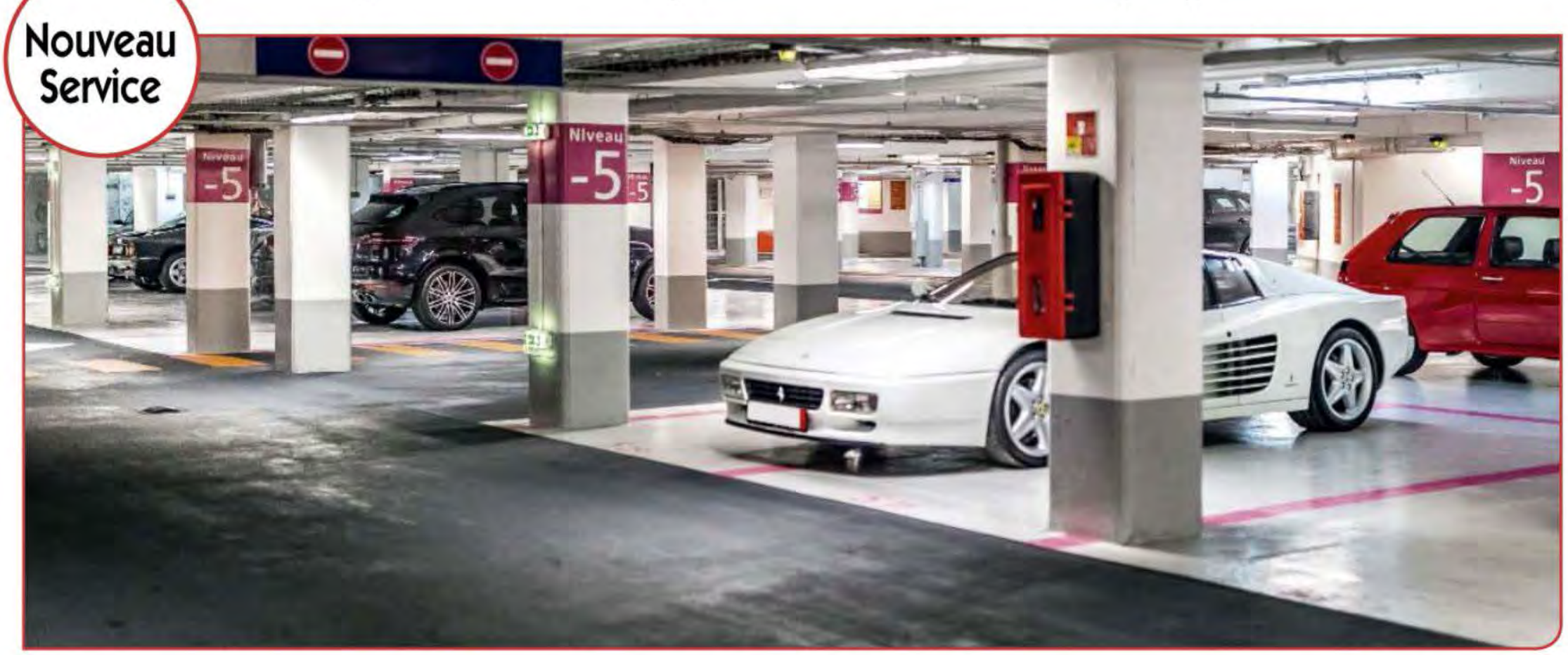
1975



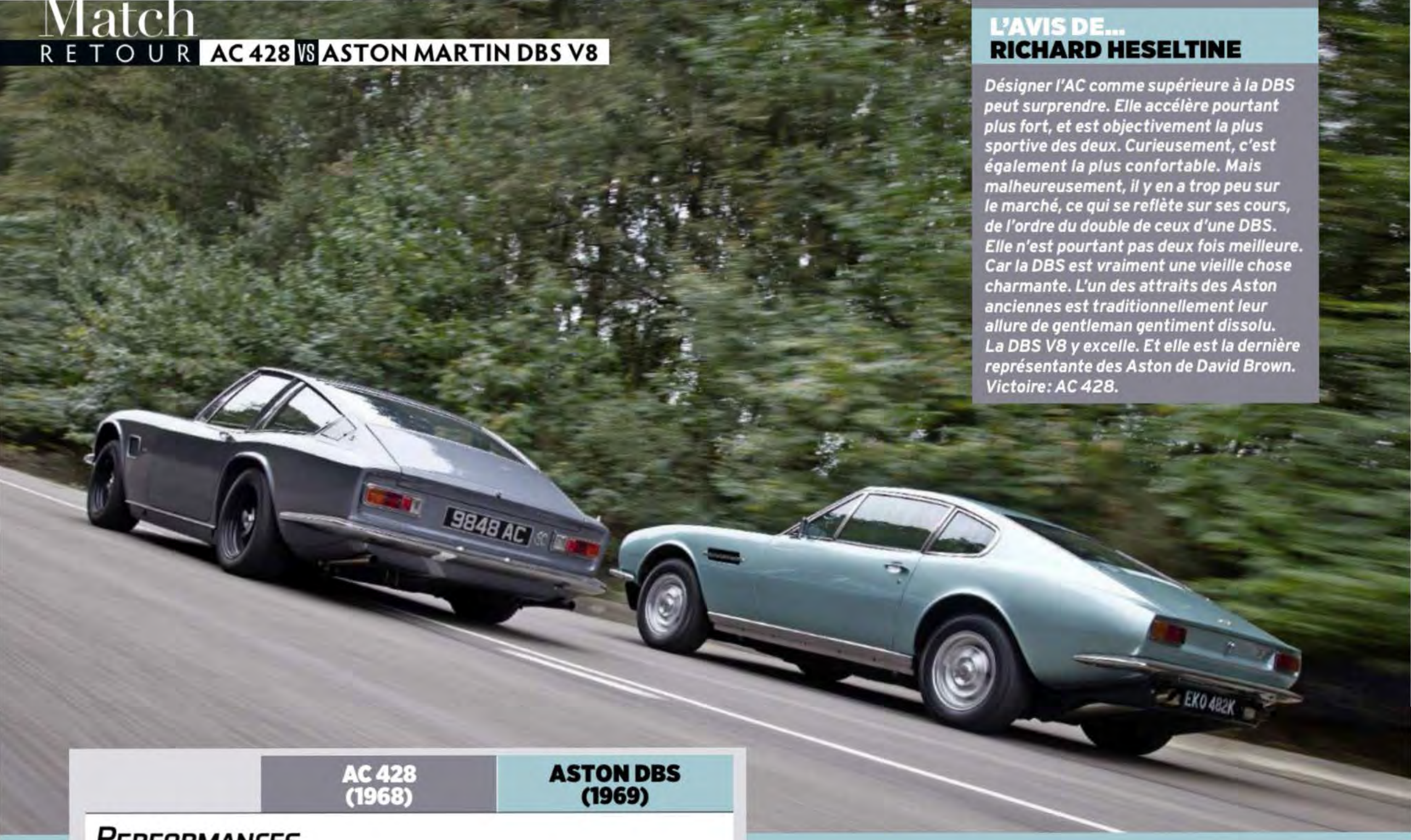
Fiat 124 Abarth gr 4 CSA
Compétition client - restaurée

Parking sécurisé – Conciergerie – Paris 8e – Plateau complet privatisé

Nouveau Service



Eleven Cars - Showroom : 24 rue Tournefort - 75005 Paris
✆ 01 56 79 84 11 - contact@eleven-cars.com
www.eleven-cars.com @elevencars



L'AVIS DE... RICHARD HESELTINE

Désigner l'AC comme supérieure à la DBS peut surprendre. Elle accélère pourtant plus fort, et est objectivement la plus sportive des deux. Curieusement, c'est également la plus confortable. Mais malheureusement, il y en a trop peu sur le marché, ce qui se reflète sur ses cours, de l'ordre du double de ceux d'une DBS. Elle n'est pourtant pas deux fois meilleure. Car la DBS est vraiment une vieille chose charmante. L'un des attraits des Aston anciennes est traditionnellement leur allure de gentleman gentiment dissolu. La DBS V8 y excelle. Et elle est la dernière représentante des Aston de David Brown. Victoire: AC 428.

	AC 428 (1968)	ASTON DBS (1969)
PERFORMANCES		
Vitesse maxi	220 km/h (boîte auto)	257 km/h
0 à 100 km/h	5"7 (boîte auto)	6"0
TECHNIQUE		
Moteur		
Type	V8	4 cylindres
Cylindrée	7 014 cm3	5 340 cm3
Puissance maxi	345 ch à 4600 tr/mn	319 ch à 6250 tr/mn
Couple maxi	163,8 mkg à 2800 tr/mn	44,2 mkg à 2 000 tr/mn
Transmission		
Type	Propulsion	Propulsion
Boîte	Automatique, 3 rapports	Manuelle, 5 rapports
Châssis - carrosserie		
Suspension AV	Triangles superposés	Triangles superposés
Suspension AR	Roues indépendantes, triangles superposés	Pont de Dion
Poids annoncé	1458 kg	1 625 kg
Dimensions - capacités		
Longueur - largeur - hauteur	4470 - 1727 - 1245 mm	4 585 - 1 830 - 1 330 mm
Empattement	2413 mm	2 610 mm
CHIFFRES CLÉS		
Nombre d'exemplaires	81	402
Cote Sport Auto	À partir d'1 million d'€	À partir de 120 000 €

ressemble à celle d'un tremblement de terre. L'héritage de la Cobra est palpable, mais on s'y attendait. Ce qui surprend, c'est la qualité du comportement. Il n'y a rien de vraiment sophistiqué dans la 428, mais cela fonctionne. Pour une voiture aussi lourde, la direction non assistée semble incroyablement légère. Cela dit, elle a aussi des défauts. Dans les essais de l'époque, il est question de survirage sauvage. Ici, cette tendance reste sous contrôle, par la grâce des pneus modernes. Mais vous sentez bien qu'il ne faudrait pas aller trop loin dans la provocation. Il n'y a quasiment pas de garde au sol non plus, et l'habitacle devient rapidement une fournaise.

Comparée au dragster d'AC, la DBS joue la carte de la dignité. Vous vous sentez aux commandes d'une grosse voiture, même en regard des standards actuels. Elle ne vous entoure pas comme sait le faire la 428, mais elle est indiscutablement plus raffinée.

Le fait que le V8 Aston manque de couple à bas régime est plus que compensé par ses capacités dans les tours. La boîte ZF n'aime pas être brusquée, et la boîte auto optionnelle d'origine Chrysler était peut-être plus en adéquation avec le caractère de la voiture. Mais l'étagement des rapports semble parfait. La DBS est une voyageuse délicieuse, qui déroule les kilomètres d'autoroute dans un murmure à peine audible. Si vous la chahutez, elle ne commencera à se manifester, vocalement parlant, que sur le dernier centimètre de course de l'accélérateur. Une note agressive, envoûtante, qui est la marque d'une mécanique noble. Même si le poids de la DBS semble évident, sa direction assistée la rend légère, avec un retour d'information convenable. La suspension est ferme sans paraître rude, mais elle prend plus de roulis que l'AC en conduite dynamique. Et quand l'arrière commence à déboîter, vous avez le temps de traverser la propriété d'un lord anglais avant que tout ne rentre dans l'ordre! Mais vous ne vous intéressez sans doute pas à une DBS pour aller martyriser les bas-côtés des routes secondaires...

C'est une GT mondaine, qui incarne instantanément le glamour de la haute société du début des années 70. Même si c'est peut-être davantage dû à la série *Amicalement vôtre* qu'à la voiture. ■

TRM GARAGE

Ça vous change un garage!



Création publicitaire : Le Fruit Studio. Illustration : Paul Strand

GAMME « PASSION » : MEUBLES ET RANGEMENTS SUR-MESURE,
PERSONNALISATION, DÉCORATION ET AMÉNAGEMENT DE VOTRE GARAGE



Avant

- Design, qualité, fiabilité, robustesse
- Coloris au choix
- Livré pré-monté ou installé par nos équipes (France, pays limitrophes)
- Transformation de votre garage en nouvelle pièce à vivre
- Valorisation de votre habitat



Après

WWW.TRMGARAGE.COM

PRODUIT FRANÇAIS

Distributeur exclusif pour la France

RACEDECK GARAGE FLOORS

MOUTARDE À L'ANCIENNE

GROS MOTEUR, GABARIT MESURÉ, OVERDRIVE, PARE-BRISE ESCAMOTABLE, CETTE AUTO A UNE MANIÈRE BIEN POIVRÉE DE VOUS SERVIR LA PUISSANCE. CHEVAUX SAUTÉS PLUTÔT QUE CHEVAUX-VAPEUR, DES CALORIES EN PAGAILLE, ET SURTOUT BEAUCOUP DE GOÛT.

TEXTE ROBERT PUYAL PHOTOS CATHY DUBUISSON

Vous vous souvenez d'Austin ? Si vous avez la chance d'être très jeune (ça devrait être interdit), ça n'évoque plus pour vous que la capitale du Texas et vaguement le nom de famille de la Mini. Eh bien, imaginez-vous qu'Austin était quelque chose comme le Renault anglais, une énorme boîte produisant dans des usines géantes, par milliers quotidiens, des voitures de toutes tailles, de la mutine Mini, en effet, à l'austère Westminster, en passant par les taxis noirs, les Jeep militaires (la Champ), les ambulances et même de gros camions. Le jeu des concentrations et des reprises a amené des fusions au cours desquelles le nom s'est perdu. Au temps de sa grandeur, Austin ne négligeait pas l'opportunité de s'encanailler en course, avec une saga de succès sporadiques et disparates : la jolie bestiole que vous avez sous les yeux en est un bien joyeux épisode, avec coup de foudre et mariage. Et comme, pour une histoire d'amour, il faut être deux, le petit partenaire de la grande industrielle se nomme Donald Healey.

DONALD, DESSEINS ANIMÉS

La première passion de ce drôle de volatile, ce sont les avions mais, abattu en 1917, il se brise les ailes. Il sera un oiseau coureur. Dans les années trente, Donald a toujours le bec sous le capot des voitures des autres. Les grandes Invicta, qu'il pilote (remportant le Monte-Carlo 1931), les Riley et les Triumph, marques où il officie successivement en tant qu'ingénieur.



LIGNE AÉRIENNE ! Pas de porte-à-faux avant, un habitacle reculé jusqu'au pont arrière, l'aile avant en museau de Hurricane et l'aile arrière en empennage





LE GROS BOUZIN NE PROMET PAS LE RAFFINEMENT, SEULEMENT LA FORCE, ET IL NE DÉÇOIT PAS. NE CHERCHEZ NI L'INJECTION NI LES ARBRES EN TÊTE, MAIS APPRÉCIEZ LES CHUINTEMENTS DES CARBUS ET LE GROS SON DE L'ÉCHAPPEMENT.



IL DOIT Y AVOIR MOYEN DE LOGER UN BAGAGE ÉLÉMENTAIRE, MAIS IL FAUDRA TOUT SORTIR EN CAS DE CREVAISON. ET AUSSI SAVOIR MANIER LE MAILLET EN PLOMB SUR LES PAPILLONS DES BELLES ROUES « KNOCK-OFF ».



Revient la guerre puis l'après-guerre. Donald Healey décide en 1946 de construire des voitures à son nom : châssis léger, 2,4 litres Riley à soupapes en tête, carrosserie de tôles sur une armature en bois, 169 km/h, 188 voitures jusqu'en 1950, 300 ensuite, un peu plus lourdes et bourgeoises, avec un coffre. Mais entre-temps est apparue la Silverstone. Des ailes façon moto, des phares serrés derrière la haute calandre, une étroite carrosserie aluminium, le pare-brise rétractable, la roue de secours qui sert de pare-chocs arrière… 105 autos seulement, mais deux Coupes des Alpes et une belle aura pour toutes les Healey qui s'ensuivront. Donald sait nager, il a la pêche, il a l'appât, il refermerait bien ses filets sur un plus fort volume de poissons, mais il lui faudrait un partenaire financier qui ait le pied marin. Il fraye avec l'Américain Nash, et produit 507 cabriolets un peu lourds, dont les derniers sont dessinés par Pininfarina.

BY AUSTIN POWERED

Avec son prochain modèle, Healey est bien décidé à tirer tous les enseignements de ses aventures. Il veut un roadster, joli, robuste, facile à construire et à utiliser, suffisamment léger pour qu'un moteur de grande série suffise à l'endiabler. Autour du gros quatre cylindres à tout faire de la maison Austin, organe sans mystère, il rassemble un châssis simple mais surbaissé, un beau train avant, une carrosserie plaisante, signée Gerry Cocker. Au premier jour des salons importants, on voit ceux des dirigeants de l'automobile que l'automobile intéresse encore, faire le tour des stands, à pas de charge, se dégourdissant des stratégiques et trop longs symposiums qui s'imposent dans la plus lourde des industries légères. Le coup de foudre, c'est en 1953 : Léonard Lord, puissant patron de la puissante firme s'arrête devant le joli roadster du franc-tireur, demande ce que c'est, et… le lendemain matin, l'auto ne s'appelle plus

TOUT À DROITE SUR LE TABLEAU DE BORD LENTICULAIRE, CE PETIT INTERRUPTEUR DISCRET COMMANDE L'OVERDRIVE ÉLECTRIQUE, QUI AGIT SUR LES DEUX RAPPORTS SUPÉRIEURS. SOIT SIX RAPPORTS DE DÉMULTIPLICATION EN TOUT, UN PEU CURIEUSEMENT ÉTAGÉS.

UNE 100 M NE DEMANDE QU'À COURIR. CELLE-CI EST ÉQUIPÉE D'UNE POIGNÉE DE MAINTIEN POUR LE COPILOTE ET D'UN COMPTEUR HECTOMÉTRIQUE RAJOUTÉ, BIEN UTILE EN RALLYE DE RÉGULARITÉ.

SI LA SILHOUETTE vous a séduit, l'habitacle ne vous décevra pas. Superbe atmosphère, surtout dans un exemplaire aussi méticuleusement tenu

Healey 100 mais Austin-Healey 100. Ça change tout, la voilà riche. L'union sera prolifique, près de 15 000 quatre-cylindres, puis, sous la même ligne ou presque, 58 000 six-cylindres. Donald peut se lisser les plumes, il a bien réussi son coup, surtout si on ajoute les 130 000 toutes petites Sprite (1000, 1100 puis 1300) qui porteront aussi son nom, justifiant celui de Big Healey souvent donné à ses favorites.

JE DIS M

Laquelle choisir parmi toutes ces Healey-là ? Notre moderne gloutonnerie nous incite à viser gros, à grimper directement au six-cylindres mais, selon nous, « *the real thing* », l'Austin Healey primitive, à tous les sens du terme, génère un plaisir plus pur. À cylindrée égale ou presque, le moteur le moins fractionné est souvent plus savoureux : 2,6 litres divisé par 4 seulement, ça donne de plus grosses gamelles, de celles où se concocte la sensation de couple instantané, de force, d'allant. Le gros Austin, pour placide qu'il soit sous d'autres capots (berlines Hampshire ou Hereford, cabriolet A90 Atlantic), le quatre-pattes pataud, se fait joueur et généreux sous celui de l'Healey. Le M, comme aujourd'hui chez BMW, ou comme RS depuis toujours chez Porsche, désigne la version de « Monsieur Plus », plus de sport, plus de fun. Plus de dollars aussi, qu'une mise au point plus malicieuse peut arracher à ceux qui n'hésitent plus entre les marques, mais veulent ce qui se fait de mieux chez Austin-Healey. Cette série limitée reçoit tous les items d'une préparation courante, mais pensée et adaptée par la marque elle-même. Gros pistons pour un taux de compression augmenté, gros carbus, sorties d'air sur le capot pour refroidir un caractère que l'on devine plus bouillant, barre antiroulis à l'avant. Comme toute série limitée, la 100 M est convoitée, si bien que de nombreuses « 100 tout court » ont reçu des petits plus, d'ailleurs commercialisés sous forme de kit au sein du réseau. Déjà à l'époque on ne s'emm… pas, on « emmisait », et aujourd'hui encore, beaucoup de 100 deviennent 100 M au moment de leur restauration. On frise l'escroquerie si le propriétaire ne vous dit pas tout (précisons que la nôtre a reçu sa préparation à l'époque et à l'usine, pour 105 £, soit 15 % de plus, ce qui en fait une « Le Mans Modified ») mais, à tout prendre, modifier, c'est toujours mieux que momifier. Car, venons-en au cœur de l'affaire, une Big Healey, ça bouge ! Le rapport poids-puissance, un profilage favorable, un moteur plein de couple, tous les facteurs de performances sont au vert, à vous de porter tout cela au rouge, la machine vous en laisse le choix avec sa manière bien à elle de délivrer ses chevaux.

COCKPIT

Si la silhouette vous a séduit, l'habitacle ne vous décevra pas. Ici, ni clim automatique, ni haut-parleurs Sensurround, ni filtre à particules, peu d'objets mais tous simples et bien dessinés. Le volant bois surplombe un tableau de bord ovale, garni juste ce qu'il faut des instruments idoines, à la lecture instructive et

ON L'APPELAIT LA « BIG HEALEY » POUR LA DISTINGUER DE LA SPRITE, AU MOTEUR TROIS FOIS PLUS PETIT. MAIS PARMI LE TRAFIC MODERNE, CE ROADSTER PARAÎT SURTOUT BAS ET COMPACT. ET D'UNE ÉLÉGANCE QU'AUCUNE MODE N'A JAMAIS DÉMENTIE.

vivante (le compte-tours sautille un peu), que l'on n'échangerait surtout pas contre deux ou trois écrans interactifs et fluorescents. Le pare-brise qui s'efface, c'est bon pour le Cx, c'est surtout généreux en sensations ; ça fouette ! On l'a vu avec la Silverstone, Donald Healey semblait tenir tout particulièrement à ce que la vitesse vous cingle la figure. N'oublions pas ses exploits aéronautiques, accomplis au temps où les avions de chasse étaient des cabriolets ! Normal que son cabriolet soit un avion de chasse… Et puis, il y a les vibrations qui s'insinuent. Comme Gainsbourg le faisait dire à Bardot, « *Quand je sens en chemin les trépidations de ma machine, il me monte des désirs dans le creux de mes reins* ». Ajoutez-y les vieux coups de pied dans le fondement que vous distribuent les ressorts à lames à l'âme peu sensible et vous comprendrez que la conduite est des plus physiques. De l'orteil droit sur l'accélérateur (musclé, l'orteil, la pédale est rude), on s'organise ainsi son petit tourbillon aérodynamique personnel, plus ou moins violent selon l'humeur et la résistance

COUP DE GÉNIE DE DONALD HEALEY, CE PARE-BRISE À DEUX POSITIONS. L'ABAISSER PROFITE, PEUT-ÊTRE, À LA FINESSE AÉRODYNAMIQUE, ET SÛREMENT À L'INTENSITÉ DES SENSATIONS. À VITESSE ÉGALE, BEAUCOUP PLUS DE VENT RELATIF !



BR MOTORS Classic

Classic Garage
www.classicgarage.fr

06.07.27.76.58
mail : sberchon@brmotors.fr



JAGUAR MKII
le véhicule à été entièrement restauré il y a 15 ans :
dossier de facture et photos.
Dans un état irréprochable, elle sort de révision
«moteur-boite-pont» et est prête à rouler..



TRIUMPH TR2 - ANNÉE 1955
Équipée d'un moteur standard Vanguard
à double carburateur de 1991 cm^3,
90 chevaux, état irréprochable avec moteur,
boîte de vitesse, overdrive neuf.



BLEU MGA LUXE
Modèle très rare. 200 exemplaires construits.



AUSTIN HEALEY 3000 MK2
Entièrement restaurée.



TRIUMPH TR4 - 1964
4 cyl. 2138 cc, 4 rapports,
version recherchée, très belle combinaison de couleur,
restaurée, mécanique en parfait état,
fonctionne parfaitement.



AUSTIN HEALEY 100
En cours de restauration.

TOUT NOTRE STOCK SUR WWW.BRMOTORSCLASSIC.FR

de l'équipage. Au sein de la rafale, il importe de garder la tête froide et le geste précis. Notamment pour manier le grand levier, qui réclame de l'autorité et un peu de finesse, en retour desquels il vous régale de verrouillages légèrement sonores, surtout si vous entreprenez de rentrer la première en roulant, ce qui exige double débrayage et micro-pause au passage du point mort. Quatre vitesses sur celle-ci, trois sur les BN1 antérieures, mais dans les deux cas, le petit bouton magique au tableau de bord enclenche l'overdrive Laycock de Normanville, qui agit sur la démultiplication du pont et « allonge » le rapport supérieur, apaisant l'atmosphère de 500 bons tours-minute. Que du plaisir, à tous les régimes…

DONALD ET MALDONNE

Les années 60, sur le plan économique, sont aussi fécondes en soubresauts que peut l'être une B-Road britannique (les départementales du cru) sous le pont décidément rigide d'une 100 M. Austin est marié de force à Morris, sous l'égide de la BMC, puis de la BLMC (L pour Leyland) puis du Rover Group (« *from Mini to Jaguar* »), rationalisation bien peu rationnelle et tout cela s'épuise et disparaît. Au sein de cette bataille d'enseignes, il a été jugé que le beau nom de Healey faisait double ou triple emploi avec ceux de MG et Triumph, également phagocytés et soumis à des programmes de production à contre-image, raisonnés, technocratiques et donc dévastateurs. Donald Healey poursuit sa carrière en franc-tireur, assemblant les marques comme il le faisait avec les machines : après Nash-Healey, Healey-Alvis, Healey tout court et donc la belle période des Austin-Healey, viendront les Jensen-Healey. Président de Jensen, Donald produira ainsi 11 000 autos encore, jusqu'en 1976, et se mettra en parallèle à la culture des orchidées. En 1988, il retourne au ciel et, pour les Terriens, depuis qu'il fut élu à s'élever, plus d'Healey, hélas, c'est là qu'est l'os… ■



L'AVIS DE… ROBERT PUYAL

Cette sexagénaire est pleine de fraîcheur. À la conduire, on redécouvre la nécessité de dompter sa monture et, du coup, le plaisir d'y parvenir. Il faut conquérir peu à peu sa nature rustique, affermir son talent et affiner sa propre maîtrise de kilomètre en kilomètre. Quel plaisir ! Celui qui met pied à terre après un galop en Healey, passablement perclus et peut-être enrhumé mais comme retrempé de jeunesse, éprouve l'impression que c'est plutôt notre époque moderne et ses machines aseptisées, bientôt téléguidées, qui souffrent de l'ankylose de la vieillesse.

Performances

Vitesse maxi: 200 km/h
1000 m D.A: 33 s env.

Technique

Austin Healey 100 M (toutes Big Healey)

Années de production	1955-1956 (1953-1968)
Exemplaires produits	640 exemplaires (72 029)
Moteur	4-cylindres en ligne, longitudinal avant
Cylindrée	2 660 cm³
Distribution	Arbre à cames latéral
Alimentation	2 carburateurs SU
Puissance maxi	112 ch à 4 500 tr/mn
Couple maxi	21 mkg à 3 000 tr/mn
Transmission	Aux roues arrière, boîte 4, overdrive sur 3e et 4e
Suspensions AV/AR	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux/ Pont rigide, ressorts semi-elliptiques
Freins AV/AR	Tambours
Pneus AV/AR	165/80 15
Dimensions L × l × h	3 835 × 1524 × 1251 mm
Poids	975 kg env.
Rapport poids/puissance	8,7 kg/ch env.
Prix 1955	1 500 000 F env.
Équivalent 2020 (Insee)	33 000 € env.
Cote Sport Auto Classiques	100 000 € env.





Symphony in blue

ET SI PERFORMANCE SANS STYLE ET BEAUTÉ FORMELLE SANS VALIDATION SPORTIVE N'ÉTAIENT QUE PURE VANITÉ... ENZO FERRARI N'AVAIT PAS BESOIN DE SERVICE MARKETING, IL PROPOSAIT DES VOITURES QUE SES CLIENTS AVAIENT ENVIE DE CONDUIRE, EN COURSE COMME SUR LA ROUTE. SPORTIVO E DI LUSSO...

TEXTE MICHEL GUÉGAN PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



LE V12 DE 3 LITRES EST UN VRAI MOTEUR DE COMPÉTITION, SIMPLEMENT DÉGONFLÉ À 240 CH ENVIRON (1ACT, 3 CARBUS) AFIN DE PRIVILÉGIER LE COUPLE.

« *Le vrai bois de la vraie croix!* ». Prononcée par un ami passionné d'anciennes, cette expression manifeste, à l'excès parfois, le jusqu'au-boutisme de certains ayatollahs de l'automobile. Il y a les authentiques et les ersatz… Dans les années 1990-2000, on ne jurait que par les berlinettes SWB. Et encore s'agissait-il des modèles aluminium réservés à la compétition, leurs jumelles n'ayant droit qu'à l'acier! Que n'avait-on entendu, lorsqu'au Salon de Paris 1962, Ferrari présenta sa 250 Lusso. Pensez donc, une Short Wheel Base « Luxe »! La dernière 250 de route était la GTE. Une 2+2 qui avait pratiquement valeur de familiale et dont la silhouette, bien que toujours dessinée par Pininfarina (peut-être un projet de Sergio le fils?), demeurait un peu pataude malgré tout. Pensez donc, une Ferrari de 4,70 m de long avec un empattement de 2,60 m, un moteur avancé de 20 cm pour libérer un habitacle offrant deux places arrière (avec accoudoir, S.V.P.) presque convenables et un grand coffre. Une Ferrari pour partir en vacances… *Shocking!* Sauf que notre belle familiale, née en 1960 et fabriquée jusqu'en 1963, séduisit 950 acheteurs, permettant ainsi à la firme de Maranello de poursuivre ses efforts en compétition. Comme quoi, le Commendatore avait eu le nez creux, lui-même étant fan des 2+2 pour promener son chien!

Pendant ce temps-là, les GT de compétition survolaient les circuits comme les épreuves routières. Tour Auto, Le Mans, Targa Florio, les 250 SWB puis les GTO écrasaient la concurrence.

Si Ferrari avait bien imaginé produire

une SWB coque acier baptisée « Stradale » (certains l'appelèrent même « Berlinetta Lusso ») afin de permettre à quelques *gentlemen drivers* fortunés d'affronter la circulation de tous les jours, c'était tout de même une voiture de course à peine civilisée (qui, notons-le, se vendit trois fois mieux que le modèle alu!).
Demeurait donc le chaînon manquant, entre une berlinette de course et un coupé GT 2+2 (qui allait bientôt devenir la 330 GT). Une auto capable de récupérer l'image et le talent des voitures de course tout en offrant un style et un agrément routier convenant à une vie civile. Élémentaire, mon cher Watson… Il suffit de demander à Pininfarina! Et c'est ainsi qu'au Salon de Paris 1962 apparaît la 250 GT/L, L pour « Lusso », c'est-à-dire « Luxe ». Pas une copie bien moquettée d'un modèle existant, mais une tout nouvelle voiture, peut-être l'une des plus belles de la marque. Le modèle présenté n'est encore qu'un prototype, mais il s'écarte peu de la série qui est produite dans la foulée. Forcément, serait-on tenté de dire, car cette GT séduit immédiatement. Pour beaucoup, c'est la plus belle voiture du monde, en tout cas la plus belle des Ferrari. Songez donc: châssis court tubulaire de 2400 mm dérivé du coupé GTO (Tipo 539), moteur V12 3 l (Tipo 168) de 240 ch (contre 280 ch pour les meilleures SWB), boîte 4 vitesses, carrosserie acier (avec ouvrants en alu) d'une beauté sidérante. En fait, Pininfarina, pour le dessin, et Scaglietti, pour la construction, ont réussi la gageure de réunir deux concepts a priori inconciliables: une technique de course avec un style et un raffinement réservés à la route.

CALANDRE OVALE DES 250 DE LA MARQUE, PARE-CHOCS EN TROIS PARTIES ET DOUBLES PHARES SINGULARISENT L'IDENTITÉ DES LUSSO.



L'ÉLÉGANCE DES ANNÉES CINQUANTE, la sensualité des sixties

EN DESSINANT DES SIÈGES BAQUETS, FERRARI AVAIT LA VOLONTÉ DE CONCILIER LUXE ET SPORTIVITÉ, NE PERDANT PAS DE VUE LE MAINTIEN DU PILOTE.

CE TABLEAU DE BORD UNIQUE, GROS COMPTEURS AU CENTRE DU COCKPIT ET TÉMOINS DANS L'AXE DU VOLANT, CARACTÉRISAIT L'ORIGINALITÉ DE LA LUSSO.





Et que dire de la ligne! Comme l'affirmèrent certains, l'élégance des années 50 avec la sensualité des années 60. Le talent des créateurs fut d'utiliser un châssis court, certes, mais d'imaginer une deux-places ample tout en avançant légèrement le bloc-moteur pour libérer l'habitacle. Pas autant certes que sur la GTE (20 cm) mais assez pour installer deux superbes baquets, concevoir un logement pour les bagages à l'arrière, sans trop alourdir le train avant. La coque est plus courte que la GTE, un peu plus basse et admirablement profilée. La calandre ovale reprend la ligne des GT précédentes, mais avec deux phares supplémentaires, un pare-chocs en trois parties. Puis la silhouette s'allonge adoptant une lunette arrière interminable qui s'achève sur un arrière tronqué avec un léger becquet aérodynamique. On préfère le terme « Coda Tronca » à celui de style « Kammback » du nom du designer, Kamm. D'ailleurs, cet arrière tronqué était très à la mode à l'époque, on pense à la GTO bien sûr, mais également aux Aston Martin DP 212-214, toutes les études ayant prouvé que ce dispositif aérodynamique procurait une bien meilleure vitesse de pointe. Si vous contemplez le flanc d'une Lusso, vous ne pouvez pas ne pas remarquer l'importance des surfaces vitrées, notamment les vitres arrière latérales. La classe absolue, surtout si le propriétaire a eu la bonne idée de renoncer aux couleurs habituelles, rouge ou jaune, pour choisir un gris, un bordeaux ou un bleu acier.

LE LUXE EXTÉRIEUR COMME INTÉRIEUR

Mécaniquement, la Lusso est la dernière d'une lignée puisque sa descendante sera la 275 GTB, plus forte en cylindrée, plus moderne en style, mais surtout en suspension. Car la 250 GT Lusso, bien qu'elle bénéficie de suspensions indépendantes à l'avant avec triangulation, se contente pour son train arrière d'un pont rigide et de ressorts à lames. Le moteur s'écarte de celui des SWB, car il ne reçoit qu'un seul ACT par banc de cylindres, il est légèrement dégonflé (240-250 ch) pour privilégier le couple, ne recevant que trois carburateurs double-corps de 36 contre six pour le coupé SWB. La boîte est à quatre vitesses (sans overdrive réservé à la GTE), ce qui, paraît-il, l'handicapait à l'époque pour les voyages au long cours. C'est moins gênant aujourd'hui, même si certains propriétaires adaptent une boîte cinq.

BAGAGES BIENVENUS! UNE GT, DIGNE DE CE NOM, SE DOIT D'OFFRIR UN MINIMUM D'HABITABILITÉ PROPRE À ENVISAGER LES WEEK-ENDS PROLONGÉS. SANGLES INDISPENSABLES.





Il est désormais temps de se glisser à bord et là « c'est le double effet kiss cool »! À la fois parce que le luxe tant revendiqué saute aux yeux, surtout sur cette voiture totalement restaurée. Cuir bleu profond, moquette bleu plus chatoyant, tableau de bord incroyable. Pourquoi? Parce que le gros compteur de vitesse et son voisin compte-tours vous observent depuis le milieu de la planche de bord… Étonnant. En face de vous, derrière le volant bois Nardi, cinq petits cadrans: de gauche à droite, ampèremètre, jauge à essence, température d'eau, d'huile, pression d'huile. La console centrale comme tout l'habitacle est recouverte de cuir, le levier de vitesses est imposant, mais comment résister à l'hypnose que procurent les deux compteurs: le premier vous autorise 8000 tr/mn, le second 300 km/h (ou 180 mph sur notre exemplaire d'origine américaine)! Simple, non? Dans la vraie vie, mieux vaut miser sur 7000 tr/mn et 240 km/h. On s'en contentera… Ce modèle est né bleu (« *blu chiaro* ».) Il a ensuite été peint en rouge (c'était l'époque!) puis en gris. C'est dans cette couleur que je l'ai aperçu, il y a trois ans, dans l'atelier de Claude Delpippo. Et d'ailleurs, je ne comprenais pas ce qu'elle faisait là tant elle me semblait sublime. Sauf qu'une voiture de plus de cinquante ans, repeinte plusieurs fois à travers une vie forcément agitée, a besoin qu'un homme de l'art se penche sur elle. Et Claude Delpippo s'y connaît en œuvres d'art, lui qui a restauré tant de Mercedes 300 SL, de Ferrari et autres Lamborghini. Mise à nu, deux ans d'ouvrage plus tard, elle est comme neuve: carrosserie bien sûr, mais également trains roulants, électricité, moteur… Évidemment, la voiture a retrouvé sa teinte d'origine. Les baquets épousent le dos même si le dossier n'est pas réglable.



CODA TRONCA OU STYLE « KAMMBACK » COMME SUR LA GTO, NOTRE LUSSO A SUBI UNE RESTAURATION TOTALE DE DEUX ANS SOUS LES MAINS EXPERTES DE CLAUDE DELPIPPO, MAÎTRE CARROSSIER.





" Ma fierté et ma joie sont de participer quotidiennement à ce métier d'art et de création. Mon équipe est animée des mêmes sentiments, il suffit de les rencontrer pour s'en convaincre."

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

rêvez, nous exauçons

SPÉCIALISTE FERRARI, MASERATI, SPORT & COLLECTION

Matériel agréé par les plus grands constructeurs
Ferrari, Maserati, Lamborghini, Porsche, Audi, Mercedes
BMW, Jaguar, Range Rover

SPÉCIALISTE ALUMINIUM & RÉPARATION CARBONE

SWISSVAX™

PROVENCE

TRAITEMENT CARROSSERIE & CUIRS

Lustrage | Réparation de cuir | Rénovation | Recoloration



SHOWROOM D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)6 27 34 33 46 | contact@carrosserieherve.com

PROVENCE D6 ZA de Fontvieille 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com

CÔTE D'AZUR Route de Vence 06800 **CAGNES-SUR-MER**
+33 (0)4 89 97 86 57 | cotedazur@carrosserieherve.com

Glasurit

TESLA
APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

CARROSSERIE HERVE PROVENCE | SWISSVAX™ PROVENCE | CARROSSERIE HERVE CÔTE D'AZUR

carrosserieherve.com





L'AVIS DE... MICHEL GUÉGAN

Ferrari a construit sa fortune par une formule toute simple: triompher le dimanche pour vendre ses voitures le lundi. C'est vrai aujourd'hui grâce à la médiatisation, mais ce l'était encore plus autrefois grâce à ses coupés Grand Tourisme. Il n'y avait pas un monde entre la berlinette SWB qui remportait le Tour de France et un coupé Lusso qui traversait l'Europe à la recherche du soleil. Juste une touche de sensualité, de raffinement d'élégance à l'italienne... « La piu bella del mondo », s'extasiait un journaliste en 1963! On souscrit.

En revanche, le pédalier l'est. Le hasard a voulu me donner l'opportunité de découvrir plusieurs Ferrari 250 en peu de temps. Spyder California, TDF puis donc Lusso. Il est délicat de décrire ce qu'il émane de ce V12 3 l. On doit l'écouter, le sentir vivre sous le pied droit. C'est tout bonnement un moteur de course. Un son inimitable grâce aux quatre pots Hansa, une absence totale d'inertie, une puissance très linéaire et un couple relativement lisse avec 255 Nm à 5500 tr/mn. Une voiture douce, très agréable à conduire, sans contrainte particulière avec ce soupçon de fermeté qu'il convient. À utiliser avec modération, car il serait malvenu de récompenser leurs heureux propriétaires par un surrégime, un accrochage ou une sortie de route. Si, il y a une dizaine d'années, le prix d'une Lusso ne dépassait pas 400000 euros, aujourd'hui la cote dépasse le million! Tout est relatif, mais ce n'est pas si excessif si l'on considère que le modèle a été décliné en 350 exemplaires seulement (de 1963 à 1964) et qu'une berlinette SWB vous coûtera dix fois plus cher. Même si ce n'était pas sa vocation, le coupé Lusso fit quelques apparitions en course, au Tour de France, à la Targa Florio ou à Spa, piloté par des amateurs, sans grand succès on s'en doute, mais l'initiative prouve néanmoins que son comportement n'avait rien de ridicule! ■

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 240 km/h
0 à 100 km/h: 7 s
Consommation moyenne: 15 l/100 km

TECHNIQUE

Moteur	V12 à 60°, avant
Cylindrée	2953 cm³
Distribution	2 ACT
Puissance maxi	240-250 ch à 7000 tr/mn
Couple maxi	255 Nm à 5500 tr/mn
Alimentation	Trois carbus double-corps Weber 36
Transmission	Aux roues AR, manuelle 4 vitesses
Suspensions AV/AR	Triangles AV, essieu rigide AR
Freins AV/AR	Disques assistés
Pneus AV/AR	185 x 15
Dimensions L x l x h	4,41 x 1,75 x 1,29 m
Poids	1310 kg env.
Réservoir	114 l
Prix 1963	NC
Équivalent 2018	90000 € env.
Cote Sport Auto Classiques	1000000 €

ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.

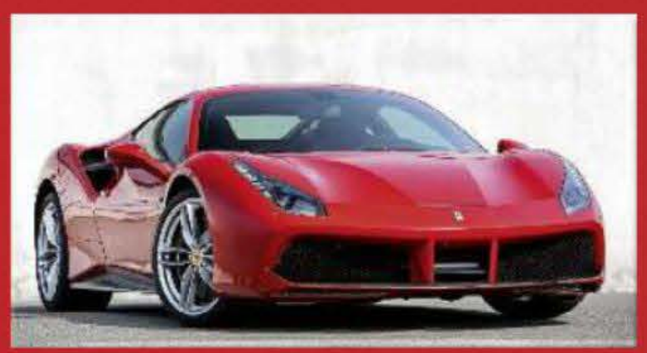
Réductions importantes pour kilométrage limité.



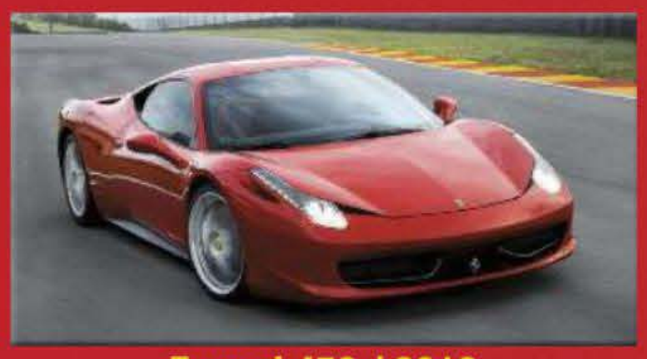
Spécialiste pour les **Risques d'Assurances en Entreprise**

Exemples de tarifs

(Tarifs tous risques, - de 7.000 km / an, avec 50% de bonus, garage et lieu de garage à Paris).



Ferrari 488 gtb
A partir de 1.700 € / an*



Ferrari 458 / 2013
A partir de 900 € / an*



Porsche 911 Carrera S / 2013
A partir de 700 € / an*



Corvette C7 Z06 / 2013
A partir de 800 € / an*

Assurance tous risques **Circuit / Loisir** incluse dans votre contrat.
Pour un devis personnalisé contactez **Rémy Parisseaux** au **06.64.96.64.84**

N° ORIAS : 09051953

ALLIANZ CABINET PARISSEAUX • 175, rue Nationale, 72000 Le Mans • Tél : **02.43.23.45.40** • h972081@agents.allianz.fr

* Les tarifs communiqués sont pour des clients multi détenteurs de contrats chez Allianz.



YOUNGTIMER

EN 1990, AUCUNE BERLINE N'EST CAPABLE D'EMMENER CINQ PERSONNES DANS UN TRÈS GRAND CONFORT, À 290 KM/H. SAUF UNE: L'ALPINA B10 BITURBO QUI MÉRITE AMPLEMENT UN RUBAN BLEU À L'ÉCHELLE ROUTIÈRE. NON PAS POUR SA COULEUR, MAIS POUR SA RAPIDITÉ!

TEXTE JACQUES WARNERY PHOTOS BENJAMIN ASKET – VIRAGE AGENCY

« *Je pense que c'est la meilleure berline du monde.* » Le compliment vient de Paul Frère *himself*, à l'issue d'un premier essai à bord de l'Alpina B10 Biturbo. Il prouve à lui seul que cette fusée bleue a marqué son époque et les passionnés au fer rouge. Rien qu'à l'idée de se replonger dans les essais de la bête, notre rédacteur en chef en a l'œil qui pétille: « *Tu te rends compte, je viens de voir que nous l'avions chronométrée en 25 secondes tout rond sur un 1000 m départ arrêté, pour une vitesse maximum de 291 km/h. C'est incroyable!* » Tout est dit, puisqu'aucune berline ne faisait mieux, lorsqu'elle fut présentée au salon de Genève 1989. Sa devancière B7 Turbo, moins puissante, mais plus légère accélérait peut-être un poil plus fort, mais n'était pas aussi rapide. Quant à la mythique Opel Omega Lotus, elle est arrivée plus tard sans pour autant décrocher la barrière des 290 km/h.

LUXE ET PERFORMANCES

Elle ressemble à une BMW et arbore une hélice au bout de son capot, mais pas sur sa carte grise. Cette Série 5 génération E34, est une Alpina, nuance. Cette officine allemande fondée le 1er janvier 1965 et spécialisée dans la préparation des BMW de route et de course est devenue un constructeur à part entière en 1983. Une consécration qu'elle doit à la qualité de ses réalisations qui vont bien plus loin qu'une simple préparation. À partir de décembre 1978, la lignée B7/B7S Turbo, disponible sur les berlines Série 5 (E12, puis E28), puis coupé Série 6 (E24), marque l'histoire avec son six en ligne turbo allant de 300 à 330 ch. Aussi performantes que les Porsche, Ferrari et Lamborghini de l'époque, elles sont surtout bien plus abouties et utilisables au quotidien… Avant d'aller froisser l'orgueil des propriétaires des merveilles précitées sur autoroute, une Alpina doit d'abord conserver l'homogénéité d'origine. Comprenez par là que son châssis doit supporter toute la cavalerie disponible, tout en se montrant plus efficace encore et utilisable Pas simple… Fidèle à la tradition, la B10 Biturbo se

›

RUBAN

BLEU





LA PROGRESSIVITÉ DU SIX EN LIGNE BITURBO DE 3,4 LITRES IMPRESSIONNE ENCORE PLUS QUE SES PERFORMANCES EXCEPTIONNELLES, C'EST DIRE!



donne extérieurement les moyens de se démarquer d'une 535i dont elle est dérivée. Aux côtés des autres couleurs disponibles, la livrée bleue spécifique à Alpina permet de la reconnaître de loin. Les fameux liserés dorés qui font la spécificité de ce constructeur ne sont pas imposés et attendent ici sagement dans le coffre que son futur propriétaire les installe, ou pas. Ensuite, l'habitacle se distingue par une foule de détails qui ont le bon goût de ne jamais dénaturer l'esprit d'origine. Dans cette ambiance plus luxueuse encore, les superbes sièges avant Recaro réglables électriquement apportent une touche sportive et davantage de maintien. L'instrumentation revue en conséquence, et désormais complétée par une bande d'affichage digitale horizontale parfaitement intégrée en bas du bloc compteur, rappelle les intentions guerrières de cette berline. Un commodo indiquant la présence d'un antipatinage déconnectable, et la présence d'une molette permettant de régler la pression de suralimentation, aussi.

CHEVAUX DOMESTIQUÉS

Après quatre mois d'inactivité, la remise en jambes progressive du 334e exemplaire sur les 507 de B10 Biturbo produites permet de s'attarder sur le confort moelleux. Difficile de se croire à bord d'une tueuse de Ferrari sur ces premiers kilomètres. Le six-pattes a beau donner dans la voix plus métallique, au travers un échappement Boysen, il reste discret et incroyablement civilisé. Dieu sait pourtant si ses 360 ch et ses 53 mkg de couple ont pu alimenter les fantasmes collectifs. Pour en arriver là, ce six-pattes de 3430 cm^3 (qui aurait dû s'appeler 534i dans la berline idoine) doté de deux soupapes par cylindre avale non pas un turbo comme sur les B7, mais deux! Pour tenir le coup quand la paire de petits Garrett T25 modifiés par Alpina lui souffle dans les bronches, le bloc reçoit notamment des pistons forgés et un arbre à cames revu. Dans ce monde de douceur, la boîte spécifique signée Getrag souffre ici d'une sélection difficile des deux premiers rapports à froid et incite à passer directement la troisième après s'être élancé en première. Vu la souplesse incroyable du moteur, ce n'est pas un problème. Tout s'arrange ensuite à chaud. Les verrouillages francs et les débattements courts participent au plaisir. Elle n'a peut-être que cinq rapports et un étagement suffisamment long pour emmener cinq personnes à pratiquement 300 km/h, mais croyez-moi, le moteur offre suffisamment de ressources comme cela. Les deux turbos démarrent vers 2500 tr/min, haussent le ton vers 3000 tr/min et donnent tout de 4000 à 6500 tr/min, en soufflant à 1,4 bar absolu. En tournant la molette de pression de suralimentation au maximum, la poussée plus vigoureuse et le 1,8 bar

LA PANOPLIE AÉRODYNAMIQUE SIGNÉE ALPINA N'A PAS QUE DES VERTUS ESTHÉTIQUES: ELLE PERMET AUSSI DE GRAPPILLER QUELQUES PRÉCIEUX KM/H EN VITESSE DE POINTE.

APRÈS QUATRE MOIS D'INACTIVITÉ,

la remise en jambes progressive du 334e exemplaire sur les 507 de B10 Biturbo produites permet de s'attarder sur le confort moelleux

NICHÉE SUR LA CONSOLE CENTRALE, LA PLAQUE D'IDENTIFICATION INDIQUE QUE NOTRE MODÈLE EST LE 334E EXEMPLAIRE D'ALPINA B10 BITURBO PRODUIT.





LES SUPERBES SIÈGES RECARO SONT RÉGLABLES TOUS AZIMUTS POUR SE CONCOCTER UNE POSITION DE CONDUITE PARFAITE.



AU-DESSUS DU COMMODO D'ASC (ANTIPATINAGE), LA MOLETTE PERMET DE RÉGLER LA PRESSION DU TURBO. MAGIQUE!

Un grand merci à Factory Cars, et à son responsable Benjamin Boujeant, pour le prêt de ce rare exemplaire à vendre. www.factorycars.fr

LA B10 BITURBO N'A PAS SON PAREIL POUR METTRE SON CONDUCTEUR À L'AISE. LE CHÂSSIS REVU EN CONSÉQUENCE CANALISE PARFAITEMENT LA POUDRIÈRE DISPONIBLE SOUS LE CAPOT.

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO OCTOBRE 1990

«UN ENGIN D'UNE RAPIDITÉ DIABOLIQUE»

PAR DIDIER GANNEAU

Aujourd'hui, une B10 Biturbo peut toujours être confrontée à une M5. Les poids sont voisins, le profilage identique, mais l'Alpina a deux arguments massue: non seulement elle est plus puissante, mais elle n'est pas bridée à 250 km/h.

Résultat: des chiffres étonnants, à côté desquels ceux de la M5 paraissent faiblards: avec ses 14"8 et 27" en accélérations, ses 12"3 et 15"6/28"9 à nos trois chiffres de reprises, la pauvre BMW est largement dépassée. Parmi les voitures de série, il n'y a que la Testarossa (et encore: avant qu'elle ne soit catalysée!) qui soit en mesure de résister. Jusqu'aux 348 ou 928 qui sont distancées, en vitesse maxi, accélérations et même reprises! On ne voit guère dans le genre qui pourrait faire mieux... sinon l'Omega Lotus, aussi puissante mais nettement moins lourde: le match sera croustillant!

Le plus étourdissant est toutefois la facilité d'exploitation de ces performances ébouriffantes. Pour les prudents, la Biturbo est dotée d'un antipatinage et d'une molette de réglage de la pression de suralimentation (de 0,4 à 0,8 bar) qui la rendent d'une docilité totale... mais ne l'empêchent pas, à pression mini d'atteindre 260 km/h selon nos mesures!

N'allez pas croire pour autant que la Biturbo soit devenue purement bourgeoise. Ses suspensions sont suffisamment fermes, extrêmement bien guidées et contrôlées, l'engin est à tout moment d'une diabolique rapidité et ne se désunit pas même à allure élevée.

SPORT AUTO n° 345



LES ASSISES MOELLEUSES, L'ESPACE AUX JAMBES GÉNÉREUX CHOIENT BIEN VOLONTIERS LES PASSAGERS ARRIÈRE QUI VOYAGENT À PRÈS DE 300 KM/H DANS UN CONFORT ROYAL!



PERFORMANCES

Vitesse maxi: 291 km/h
1000 m D.A.: 25 s
Consommation moyenne: 12,5 1/100 km

TECHNIQUE

Moteur	6-cylindres en ligne, 12 soupapes
Cylindrée	3430 cm³
Distribution	1 arbre à cames en tête
Puissance maxi	360 ch à 6000 tr/mn
Couple maxi	53 mkg à 4000 r/mn
Alimentation	Injection
Transmission	Propulsion, boîte méca. 5 vitesses
Suspensions AV	Pseudo McPherson à triangle inférieur et basse stabilisatrice
Suspensions AR	Bras tirés obliques et barres stabilisatrices
Freins AV / AR	Disques ventilés / disques ventilés
Pneus AV / AR	235/45 ZR 17 / 265/40 ZR 17
Dimensions L × l × h	4,72 × 1,75 × 1,40 m
Poids (mesuré / constructeur)	1770 kg / 1695 kg
Réservoir	110 l
Prix 1990	594759,56 F
Cote Sport Auto	Env. 50000 €

absolu affiché sur le bloc d'instrumentation supplémentaire prouvent qu'elle n'a rien d'un gadget. L'effet turbo suffisamment marqué apporte son lot de sensations par rapport aux gros moteurs atmosphériques de l'époque tout en restant suffisamment progressif. L'Omega Lotus apparaît en comparaison bien plus brutale dans son fonctionnement moteur et au final plus rustique, avec sa boîte six-rapports bien plus lente. La faculté du châssis de la B10 à domestiquer son cheptel permet d'exploiter la mécanique sans arrière-pensée et de profiter d'une excellente motricité. Évidemment, sa direction très démultipliée et son poids bien supérieur à celui de l'ancienne B7 n'en font pas une dévoreuse de départementales et encore moins une GTi. Sur les longs trajets, en revanche, personne ne pouvait se mettre en travers de son chemin, d'autant que son réservoir de 110 litres permettait de limiter les pauses. À l'exception peut-être d'un freinage décrié qui ne m'a pourtant pas gêné, vu que je n'ai hélas pas eu l'occasion de goûter aux presque 300 km/h promis… ■

L'AVIS DE… JACQUES WARNERY



Quand on connaît les sportives actuelles, rares sont les youngtimers à offrir de vraies sensations mécaniques. Le merveilleux six en ligne de la B10 Biturbo fait partie des exceptions qui confirment la règle. L'impression générale laissée aujourd'hui par cette étonnante berline reste fidèle à celle de l'époque. Les performances incroyables en soi impressionnent moins que son homogénéité ou son aboutissement, c'est dire. Conduire une B10 Biturbo en 1990, cela devait vraiment être quelque chose, même si son silence et son poids rappellent davantage un TGV de la route qu'une dévoreuse de départementales.

PRECIOUS CARS

EXCLUSIVE & LUXURY CAR CARE CENTER



AC - ACE Bristol 1956 - 12h de Reims - Confiée par Auto Techno Sports Le Mans

Polissage Complet - traitement Cire Swissvax CrystalRock - Soins des cuirs

RÉNOVATIONS DES CARROSSERIES ET DES CUIRS

TRAITEMENTS CÉRAMIQUE - TRAITEMENTS ET SOINS NATURELS

AMÉNAGEMENTS DE GARAGES PRIVÉS

COLOURLOCK

SWISS WAXMAKERS SINCE 1930

SWISSVAX™
HIGH PERFORMANCE CAR CARE
HAND MADE IN SWITZERLAND

Modesta® PLUS CREATION TECHNOLOGY

polydal

precious-cars.fr

Atelier confidentiel au Mans

Precious Cars Le Mans

02.52.19.22.25

contact@precious-cars.fr

PORSCHE DE L

Sommaire

ESSAIS

911 CARRERA RS 2.7 ..... p. 56-65
911 CARRERA RS TYPE 964 ..... p. 66-75
911 CARRERA RS TYPE 993 ..... p.76-84

GUIDE D'ACHAT

Cotes et fiabilité p.86-91

PHOTOS : N. SOLER



ÉGENDE



DOSSIER SPÉCIAL

PORSCHE

STUTTGART

911 CARRERA RS

NÉ EN 1972, AVEC LE LANCEMENT DE LA 911 2,7 LITRES, LE PRESTIGIEUX LABEL RS, POUR « RENNSPORT », EST TOUJOURS PRÉSENT AU CATALOGUE PORSCHE. AUX CÔTÉS DE LA MYTHIQUE 2.7, LES ESSAYEURS DE SPORT AUTO CLASSIQUES ONT RÉUNI SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY UNE 964 ET UNE 993, ARBORANT ELLES AUSSI LE FAMEUX BLASON. TROIS SPLENDIDES RS REFROIDIES PAR AIR, ET AUX TEMPÉRAMENTS DIFFÉRENTS, QUE NOUS VOUS INVITONS À DÉCOUVRIR EN NOTRE COMPAGNIE.

Carrera RS

DOSSIER SPÉCIAL

911 CARRERA RS

ESSAI : PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 TYPE 901

LA REINE DES REINES

À n'en pas douter, la Porsche 911 est la reine des GT. Mais la Carrera RS se place encore un cran au-dessus. Plus performante, plus vivante, plus chantante, mais toujours aussi plaisante sur circuit comme sur route. Mieux qu'une 911, il y a la Carrera RS.

TEXTE JÉRÔME FOMBELLE PHOTOS NICOLAS SOLER



Comme Ferrari, l'histoire de Porsche est intimement liée à la compétition. Si leurs concepteurs ont élaboré bon nombre de voitures capables d'écumer les routes, c'était surtout pour payer les factures colossales de leur engagement en compétition. La réglementation qui y sévissait a également joué un rôle important, obligeant pour certaines catégories, une homologation minimale de quelques centaines de véhicules pour la route. Dans cet esprit, Porsche décide au tout début des années 70 de mettre en production une 911 ›

LE MYTHIQUE AILERON EN « QUEUE DE CANARD » DE LA CARRERA 2.7 RS AMÉLIORE LA STABILITÉ À HAUTE VITESSE. UN DES PRINCIPAUX DÉFAUTS DE LA 911.

« coursifiée » capable de tenir la dragée haute aux Ford et autre BMW dans le championnat d'Europe de Grand Tourisme en Groupe 4. C'est dans cet esprit qu'est née la lignée de la 911 Carrera RS. En 1972, la célèbre GT créée en 1963 a déjà bien vécu et il faut relancer les ventes. Carrosserie et habitacle n'ont presque pas évolué. L'empattement du châssis s'est allongé de 5 cm en 1969 et le moteur a connu 3 cylindrées : 2.0 de 1963 à 1969, puis 2.2 jusqu'en 1971, et enfin 2.4 jusqu'en 1973, avant le changement de carrosserie de la période G. Les puissances, elles, s'échelonnent de 110 ch DIN pour les versions T à 190 ch pour les versions S. Mais les performances sont encore trop faibles. Pour la Carrera RS, un bloc en magnésium, plus léger, est élaboré avec une cylindrée de 2 687 cm^3. La puissance se porte alors à 210 ch DIN. Le couple, lui, atteint 26 mkg à 5 100 tr/mn.

UNE LÉGENDE EST NÉE

Avec son logo en bas des portières et son aileron « queue de canard », la Carrera 2.7 RS est devenue une vraie légende au fil du temps. Au-delà des 500 exemplaires initialement prévus, chiffre fatidique pour l'homologation en Groupe 4, de nombreuses commandes affluent et poussent Porsche à augmenter la production. Au total 1 580 unités sont commercialisées. Parmi elles, on distingue deux catégories, hors modèles de compétition modifiés par l'usine. Les 200 « *lightweight* », allégées de 100 kg et dépouillées de toute notion de confort, sont destinées à la course. Les versions normales, plus civilisées se nomment Touring. C'est un de ces exemplaires que le Porsche Club RS de France (Porscheclubrsdefrance.com) nous a dégoté en quelques heures. Et pas n'importe lequel, puisqu'il s'agit d'un des rares 500 premiers exemplaires, caractérisés par quelques pièces allégées, comme le capot en aluminium, dont les Touring suivantes ne profiteront pas, faute d'un nombre de pièces suffisantes. Quant à sa couleur fraise, elle n'a servi que pour seulement quatre d'entre elles. Une teinte optionnelle, disponible sur commande spéciale. La 911 2.7 RS est déjà une perle rare. Mais là, voilà qui accentue

AVEC SON AILERON

en « queue de canard », la Carrera RS 2.7 est devenue une vraie légende

SUR LA VERSION TOURING, LE PARE-CHOCS AVANT REÇOIT UN BANDEAU DE CAOUTCHOUC, COMME SUR UNE 2.4 S. LE BOSSAGE AU CENTRE EST DESTINÉ À RECEVOIR UN RADIATEUR D'HUILE.

LE VOLUME DU COFFRE À BAGAGES D'UNE 911 EST TOUJOURS LIMITÉ. MAIS, MÊME SUR UN MODÈLE DÉDIÉ À LA PERFORMANCE, MOQUETTE ET ROUE DE SECOURS SONT PRÉSENTES.

CONTRAIREMENT AUX BAQUETS DE LA LIGHTWEIGHT, LES SIÈGES DE LA TOURING SONT CONFORTABLES ET LE DOSSIER EST RÉGLABLE. QUANT À L'AUTORADIO, IL EST DE SÉRIE.





LES 500 PREMIERS EXEMPLAIRES SONT RECONNAISSABLES À LEUR COMPTEUR GRADUÉ JUSQU'À 250 KM/H (300 KM/H ENSUITE). À L'ARRIÈRE, LES SIÈGES NE SONT PRÉSENTS QUE SUR LA TOURING.

POUR AUGMENTER LA CYLINDRÉE, IL A FALLU AMINCIR LES CYLINDRES : ILS SONT ICI EN ALUMINIUM AVEC TRAITEMENT NIKASIL. UNE TECHNOLOGIE ÉPROUVÉE SUR LA FABULEUSE 917.

encore la pression sur mes épaules. Ce n'est pourtant pas la première Carrera RS que j'ai entre les mains. Mais à chaque essai, le prix du joyau augmente, jusqu'à ce que l'on ose presque plus le toucher ! Dès la mise en route, le son du flat-six me fait tout oublier. J'adore son râle, encore magnifié avec le 2.7, associé au doux feulement de la soufflerie. Le temps de me réhabituer à ces satanées pédales champignons, et me voilà parti arpenter les environs de Montlhéry. Embrayage, boîte de vitesses, direction, à rythme de sénateur, rien ne la différencie d'une 911 classique, ni même d'une banale berline. La Carrera RS se faufile, démarre au feu en douceur et suit de près le flot de la circulation. À aucun moment, on ne peut soupçonner ses prédispositions à la compétition. J'en viens même à me demander si je suis bien à bord d'une auto d'exception. D'autant que la 911 est loin d'être une inconnue pour le public. Car malgré sa très longue carrière, qui vraisemblablement semble ne jamais s'arrêter, sa silhouette n'a pas véritablement changé. Pour les passants, c'est du vu et revu. Mais bizarrement, il semble que celle-ci attire l'œil un peu plus. Est-ce la queue de canard, les





LE RÂLE TYPIQUE DU FLAT-SIX EST RENDU UN PEU PLUS SOURD PAR L'AUGMENTATION DE LA CYLINDRÉE. CÔTÉ JANTES, LES CÉLÈBRES FUCHS, APPARUES EN 1966 SUR LA 911 S SONT DE MISE, EN 6 ET 7 POUCES DE LARGE..

autocollants en bas des portières ou la couleur ? En tout cas, les regards et les sourires se succèdent.

LA MEILLEURE DE TOUTES

Mais il est temps de se rendre sur un plus beau terrain de jeu : le circuit. L'endroit est nettement plus propice pour tenter d'exploiter, ne serait-ce qu'un tout petit peu, une auto aussi chère. Et après tout, c'est en partie pour cela qu'elle a été conçue. Sur route, seule la vitesse et une chaussée dégradée révèlent quelques-uns de ses maux. Mais quand l'asphalte se fait plus lisse, elle devient plus docile. Les pneus copient moins les défauts de la route, n'obligeant pas à une correction de trajectoire intempestive. De même, si le train avant cherche toujours un peu sa voie en ligne droite, c'est moins gênant quand il vous est possible de porter loin le regard. Mais quand le sinueux survient, la 911 se révèle. Le freinage est tonique et d'une rare stabilité. Je peux taper fort dans la pédale, sans risquer que le train arrière ne se dérobe. De plus en plus fort même, sans jamais qu'il ne faillisse. Une fois le train avant ainsi chargé d'une bonne partie du poids de l'auto, la direction se fait plus précise, sans toutefois être trop vive. Le tout, avec un soupçon de roulis seulement. La direction, plus directe, et les barres antidévers, plus grosses, sont une bénédiction sur la Carrera RS. Un vrai régal ! La trajectoire est impeccablement tenue. Même les accélérations gourmandes, quand la reprise de gaz se fait un peu trop tôt et un peu trop fort, ne génèrent pas de méchantes dérobades sur la chaussée humide et glissante du circuit routier de

QUAND LE SINUEUX
survient, c'est là que la 911 se révèle

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO
AVRIL 1973

« POUR COURIR COMME POUR CIRCULER »

PAR JOSÉ ROSINSKI

Au premier coup d'œil, il est facile de reconnaître une Carrera d'une 911 S : la présence du becquet sur le capot arrière – en fait, il s'agit d'une seule et même pièce moulée en plastique – l'enflure accentuée des passages de roues, les pare-chocs en plastique, les jantes de 7" à l'arrière équipées d'ultra-bas et larges 215/60 - 15 Pirelli y suffisent, même pour un œil peu exercé. Porté de 84 à 90 mm, l'alésage accru détermine une nouvelle cylindrée de 2,7 litres (au lieu de 2,4 litres) et une puissance de 210 CV DIN, soit 20 de plus que n'en dispose une 911 S. Le couple maximal s'accroît lui aussi dans une nette proportion (26 mkg au lieu de 22 mkg). Dans les faits, cela se traduira par un moteur encore plus souple et plus énergique à bas régime. L'amortissement est sensiblement plus efficace et ferme, la direction est un peu plus directe (2 tours 3/4 de butée en butée) et les freins ont été renforcés. Qu'il pleuve ou vente, qu'il fasse chaud ou froid, qu'elle circule en ville ou sur route, la Carrera RS fonctionne impeccablement bien. C'est une qualité de synthèse unique, portée à un niveau sans précédent. Dans les virages serrés, on constate un caractère sous-vireur plus prononcé qui oblige à la « balancer » encore plus énergiquement. En roulant constamment autour de 220 chrono (soit environ 6 000 tr/mn), la consommation d'essence ne dépasse guère les 20 litres aux 100 km. La Carrera file tout droit, impeccablement et sans besoin d'aucune correction à sa vitesse maximale.

SPORT AUTO n° 135

Plus de 2/3 des Porsche produites sont encore en circulation.

Le secret : Service Porsche Classic.

La longévité exceptionnelle d'une Porsche n'est pas simplement un élément essentiel de notre philosophie, c'est aussi le résultat du travail de nos orfèvres qui utilisent exclusivement des pièces d'origine Porsche. Confiez-leur votre Porsche, vous en profiterez encore plus longtemps.

Centre Porsche Marseille
Impasse de la Montre
13011 Marseille
Tél. : 04 91 19 68 40
marseille.centreporsche.fr

Centre Porsche Avignon
305 Chemin de la Croix de Noves
84000 Avignon
Tél. : 04 32 44 87 90
avignon.centreporsche.fr



PORSCHE

Performances

Vitesse maxi: 245 km/h
De 0 à 100 km/h: 6,3 s
Consommation moyenne: 11,9 l/100 km

Technique

Moteur	6-cyl. à plat, refroidissement par air, en porte-à-faux arrière
Cylindrée	2 687 cm³
Distribution	2x1 ACT, 12 soupapes
Puissance maxi	210 ch DIN à 6 300 tr/mn
Couple maxi	26 mkg à 5 100 tr/mn
Alimentation	Injection mécanique indirecte
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 5 vitesses
Suspensions AV/ AR	Jambes McPherson, barres de torsion longitudinales, barre antiroulis/ bras tirés, barres de torsion transversales, barre antiroulis
Freins AV / AR	Disques ventilés/disques ventilés
Pneus AV / AR	185/70 VR15 / 215/60 VR15
Dimensions L × l × h	4,10 × 1,65 × 1,32 m
Poids	1075 kg
Réservoir	85 l
Prix 1973	83 000 F
Équivalent 2020 (INSEE)	75 000 €
Cote Sport Auto Classiques	env. 600 000 €

l'autodrome de Linas-Montlhéry. Le moteur en sac à dos – comprenez placé en porte-à-faux arrière – pèse alors lourd sur les roues motrices. Mais attention à tout excès de zèle. Car si cette disposition particulière est une bénédiction pour la motricité, pour la glisse, elle nécessite du savoir-faire. Car le coup de raquette, ou le retour de bâton, comme vous préférez, est dans le genre violent, surtout avec la largeur des pneus accrue par rapport à une 2.4 S. Si vous débraquez un quart de seconde trop tard, c'est le demi-tour assuré. Comme toutes les 911, en particulier celles que l'on nomme les « classiques » (périodes A à F, 1963 à 1973) la Carrera RS demande un certain mode d'emploi pour en tirer la quintessence. Mais il est finalement plus simple et on se fait rapidement plaisir, sans aller chercher les dernières secondes du chrono. Et surtout, même après une journée de mauvais traitement, pas de freins qui s'évanouissent, ni même un embryon de chauffe anormale du moteur. Rien, nada. Comme si la 911 était insensible à la douleur. Et à ma connaissance, c'est bien la seule voiture de sport capable de supporter une telle maltraitance, sans montrer le moindre signe de faiblesse, et de rester apte à reprendre la route ensuite, comme si de rien n'était. Alors oui, le moteur est linéaire à l'ennui. Il manque d'un peu de punch, d'un petit coup pied au derrière quand on le pousse dans ses derniers retranchements, et la commande de boîte est loin d'être d'une précision à toute épreuve. Mais la 911 est la GT la plus homogène qui soit. La Carreras RS, elle, apporte le piquant et la performance à qui veut passer l'étape supérieure, sur route comme sur circuit. Vous cherchez mieux qu'une Porsche 911 ? C'est vers une RS qu'il faut vous tourner. ■



L'AVIS DE... JÉRÔME FOMBELLE

Comment ne pas succomber à la Carrera RS. La 911 est déjà une voiture extraordinaire, particulièrement pour celui qui possède une âme de compétiteur. Mais la version RS, c'est la 911, en mieux. En beaucoup mieux. Même si je me surprends à apprécier de plus en plus ses descendantes, la 2.7 à quelque chose en plus qui m'attire. Quelque chose de vrai. De brutal ! Sur un circuit comme sur la route, c'est une tueuse. Et c'est ça qui fait de la 2.7 Carrera RS ma 911 préférée.

Clinique ELECTRO - DIESEL

Etoile 67 Classic

BOSCH
Diesel Service

Réparation de pompes à injection essence BOSCH Pour
PORSCHE 906 et 910 compétition
PORSCHE 911 série 2.0 / 2.2 / 2.4 / 2.7
PORSCHE 911 2.3 ST / 2.5 ST / 2.8 RSR / 3.0 RSR





Réglage pompe au banc d'essai


Pompe de série


Pompe RSR


Pompe 906

www.clinique-electro-diesel.fr

Mercedes-Benz
Réparateur agréé VP

Z.I - 9 rue Maison Rouge - 67600 SELESTAT
Tél. 03 90 56 47 48 - christophe.beck@electro-diesel.net


Carrera RS
567 BBD 69

ESSAI : PORSCHE 911 CARRERA RS TYPE 964

DISCRÈTE ET RADICALE

Discrète ? Hormis le coloris, oui plutôt. Presque anonyme, mais pourtant très différente des 911 contemporaines, cette RS adopte une philosophie de guerrier kung-fu. Impassible, mais prête aux combats les plus furieux au premier appel du pied droit.

TEXTE ROBERT PUYAL PHOTOS ADRIEN CORTESI



MANIVELLE POUR LES VITRES MINCES, SIMPLE LANGUETTE À LA PLACE DES ACCOUDOIRS, BAQUETS LÉGERS. LE PÉDALIER N'EST PAS D'ORIGINE.

GÉNÉRATION 964,

le retour des préoccupations aérodynamiques et d'un Cx honorable

La dernière fois que j'ai rencontré Walter Röhrl, metteur au point patenté de Porsche après son retrait de la compétition, voici quelques années, nous avons parlé voitures (!) Et le double champion du monde des rallyes, vainqueur de quatre Monte-Carlo pour quatre marques différentes, chargé ce jour-là d'initier aux particularités de la 911 RSR 991 quelques journalistes au talent disparate, m'avait avoué qu'à titre personnel, il préférait la simplicité des anciennes et qu'il cherchait notamment pour lui-même une 964 Carrera RS, mais qu'il reculait devant les prix, qu'il jugeait délirants. Ils ont au moins doublé depuis... Personnellement, je n'avais jamais conduit cette version, mais j'ai rangé cette appréciation louangeuse bien soigneusement au fond de ma mémoire : quelle était donc cette machine qui avait ainsi la préférence du maître ? Rien ne ressemble davantage à une 911 qu'une autre 911, mais le nombre des versions engendrées au fil des ans de cette variation sur un thème est proprement incalculable et impose à chaque fois une petite description et une remise dans le contexte. De quelle 911 parle-t-on ?

Génération 964. C'est-à-dire le nouveau dessin lissé qui met fin à la catastrophe aérodynamique des pare-chocs à soufflets. Sous une silhouette identique, le Cx d'une 911 normale redescend de presque neuf points (!) à 0,32. Pas seulement grâce aux boucliers, bien sûr, mais aussi au traitement de la partie basse ; en réalité, tout ce qui ne se voit pas.

HISSEZ LES COULEURS

Celle-ci est d'une couleur qui ne passe pas inaperçue. « Rouge rubis », dit le catalogue, « à peu près mauve » dirait ma grand-mère. Porsche, tant en course qu'en série est volontiers adepte d'un nuancier que nous qualifierons pudiquement de particulier, en tout cas audacieux. Habitude de la course ? Dans les Porsche Cup, les concurrents rivalisent d'inventivité pour distinguer leur auto dans le peloton.

Par ailleurs, en l'absence de tout élargissement (qui nous surprend bien aujourd'hui !), la principale différence d'aspect tient à l'assiette de la voiture, nettement surbaissée et franchement « piqueuse », appuyée sur les roues avant. Au nombre des détails, les prises d'air de refroidissement des freins de part et d'autre de la plaque d'immatriculation, les rétroviseurs profilés et surtout les belles jantes. Celles-ci, en magnésium, contribuent pour 2,6 kg chacune à l'allégement général, qui est la première grande ligne du cahier des charges de toute RS qui se respecte. On le comprend mieux en ouvrant la porte, allégée. La vitre est plus mince et la portière elle-même ne contient pas de renfort antiencastrement, pas de moteur électrique de vitre ni de verrouillage électrique. Les sièges cossus des 964 du temps, souvent électriques et toujours réglables en tous sens, y compris la hauteur, sont remplacés par deux baquets aussi beaux que spartiates. Beaux : chaque pavé est revêtu d'un cuir de couleur distincte, qui joue en camaïeu avec la couleur de l'auto, la coquille est en carbone et la forme générale évoque instantanément

À PARTIR D'ORGANES GLOBALEMENT COMPARABLES, OBTENIR UN CARACTÈRE TRÈS DIFFÉRENT ; LA RS ILLUSTRE LE SENS NOBLE DU MOT *TUNING*, QUI SIGNIFIE « MISE AU POINT ».

les délices du pilotage en course. Spartiates : tout coussin a disparu, et le siège est fixe, sauf en longueur. Même le dossier ne s'incline pas ! Et les rebords verticaux, s'ils vous maintiennent assez idéalement, condamnent aux affres du régime fitness ceux qui ont oublié que, dans « sport automobile », il y avait « sport », et qui se sont un peu lâchés sur les agapes. C'est pire à l'arrière, puisque, de sièges, il n'y en a carrément plus du tout. Reste la moquette, brodée au sigle RS. La place est libre pour l'arceau que certains exemplaires ne tarderont pas à accueillir et que les versions Clubsport (ou N/GT) offrent eux « en série ». Tout cela trouve sa récompense dans le chiffre assez effrayant de 130. 130 kg gagnés sur une 911 de série, c'est du lourd ! Enfin non. Enfin, vous voyez ce que je veux dire. Pour l'hyperpuriste, ou l'heureux propriétaire d'une Carrera RS de 1973, il reste de quoi se moquer, puisqu'elle s'affichait au pied du ring au poids de forme de 960 kg – et encore, on en a vu de bien plus légères – contre 1 220 kg à sa lointaine descendante. Pour compenser, la 964 offre 260 chevaux, soit 50 de plus que sa vigoureuse ancêtre



ASCÉTISME MAIS RAFFINEMENT : LES SIÈGES FERMES ET ÉTROITS SONT EN CUIR, L'ASSISE ET LE DOSSIER DE PLUSIEURS COULEURS, TON SUR TON AVEC LA TEINTE CHOISIE.

L'AILERON ESCAMOTABLE, APPARU AVEC LA 964, EST PLUTÔT PETIT. MAIS L'OUVERTURE D'UNE PRISE D'AIR POUR LE MOTEUR DANS LE CHÂSSIS AJOUTE CE QU'IL FAUT D'EFFET DE DÉPORTANCE.

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO

JUILLET 1991

« CURE D'AMAIGRISSEMENT »

« Dans le mythe 911, la marque de la compétition est indélébile. Un numéro entier de votre revue ne suffirait pas à dresser son palmarès. [...] En fait, le travail le plus profond concerne l'allégement de la voiture et l'évolution des trains roulants. Pour la petite histoire, le maître d'œuvre de cette Carrera RS n'est autre que Roland Kussmaul, le père (avec Jacky Ickx) des 911 du Paris-Dakar. Ne cherchez plus les lève-vitres électriques, la condamnation centralisée, la climatisation, les sièges arrière ni même la direction assistée, tout cela est passé à la trappe. [...] Si la cure d'amaigrissement apparaît sans surprise en fin de compte, une RS de 1973 bénéficiait d'un rapport poids puissance plus favorable : 4,6 kg/ch contre 4,7 à la nouveauté et 5,4 à une Carrera 2. L'aspect le plus surprenant concerne surtout l'efficacité et l'adhérence du train avant. Son calage très piqueur y est sûrement pour beaucoup ainsi que les nouvelles définitions des flexibilités et de l'amortissement, ou la possibilité de jouer sur la raideur des barres stabilisatrices. Jamais une 911 n'a mis par le passé autant de bonne volonté à s'inscrire en courbe ! Et même dans les virages serrés sans pour autant que l'arrière cherche éperdument à... passer devant. Attention néanmoins à l'inertie de cette masse placée à l'extrême arrière. Il demeure des problèmes de stabilité dans les courbes très rapides, ou encore quand l'essieu avant se trouve délesté mais, que voulez-vous, on ne peut totalement gommer des défauts inhérents à la conception même de la voiture et au déséquilibre dans la distribution de ses masses. »

SPORT AUTO N°354



LA DIRECTION,

non assistée et peu démultipliée, va s'alléger en roulant, pense-t-on. Pas du tout

et 10 de mieux, seulement, que sa bourgeoise sœur 964 de série, qui dispose elle aussi de la même belle cylindrée (3600 cm³, pour un six-cylindres, ça commence à compter), du bloc alliage et du double allumage. Apparemment, ce n'est pas encore là que l'on trouvera le secret de l'affection de Röhrl.

À VOS BAQUETS

Oui, ben, ce n'est pas si sûr. Au coup de clef, et dès les premiers mètres, on devine qu'il se passe quelque chose. Ce ralenti qui ne tient pas, c'est plutôt agaçant, mais cette vivacité à monter dans les tours, la vitesse aussi à laquelle le régime s'effondre dès qu'on lâche la pédale, on n'est pas loin d'un moteur de course. Renseignements pris, le volant moteur est allégé de 7 kg et, si la puissance maxi évolue peu, le régime maxi est désormais supérieur à 7000, le boîtier Bosch se chargeant de surveiller tout ça. Pour accompagner ce beau caractère, les deux premiers rapports de boîte (Getrag G50, toujours fidèle au poste) sont allongés. Et puis, il y a la direction, qui ne vous dit pas « Bienvenue à bord, détendez-vous » mais plutôt « Souquez ferme, matelot, il va y avoir de la houle ». D'abord, ça ne braque plus, les manœuvres de demi-tour sur route étroite (pour faire des photos, par exemple !) s'allongent d'au moins une marche avant/marche arrière par rapport à l'auto standard. Ensuite, ça n'est pas assisté, mais alors pas du tout. Pas grave, se dit-on tandis que l'on gère le ralenti du bout du talon et que l'orteil tient le frein, le volant va s'alléger sitôt en marche. Mais il faut vite déchanter, la direction va rester lourde, tout le temps, à toutes les vitesses, au moins usuelles. Déchanter avant de s'enchanter. Quelle précision ! Les plus méchants diront : « Enfin un train avant sur une 911 ! » Celui des « classiques » était léger et flou, celui des séries G, celles avec les gros pare-chocs, était lourd et flou, celui des 964 de série est assisté et passablement imprécis, mais là, on trouve à qui parler. Le fait que la voiture soit résolument appuyée sur l'avant, la géométrie des trains, qui a manifestement sacrifié la maniabilité à la précision, la nouvelle démultiplication, tout contribue à un toucher de route absolument nouveau, et très course. La rigidité de la voiture aussi. Les suspensions très fermes ont abandonné la mission de ménager vos lombaires et un seul mouvement de volant pose la voiture à la corde, au

GROS TRAVAIL SUR L'ÉPURE DE DIRECTION, PRIVÉE D'ASSISTANCE, QUI CONFÈRE À L'AUTO UNE PRÉCISION INÉDITE SUR LES 911 DE ROUTE.

JEAN LAIN HERITAGE

Ouverture d'un atelier dédié aux Classiques, Youngtimer & GT !





PORSCHE 356 C COUPE
1964 - 86 456 Km
89 900 €



PORSCHE 912 COUPE
1968 - 83 100 Km
67 900 €



PORSCHE 911 2.2T TARGA
1971 - 92 000 Km
89 900 €



PORSCHE 911 2.4 T TARGA
1973 - 67 915 Km
84 900 €



PORSCHE 911 CARRERA 3.2 CABRIOLET G50
1988 - 179 700 Km
61 900 €



PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA 4
1989 - 142 300 Km
59 900 €



PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA 2
1990 - 165 800 Km
58 900 €



PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA 2 TIPTRONIC
1990 - 192 500 Km
48 900 €



PORSCHE 911 TYPE 964 CARRERA 2
1990 - 154 900 Km
58 900 €

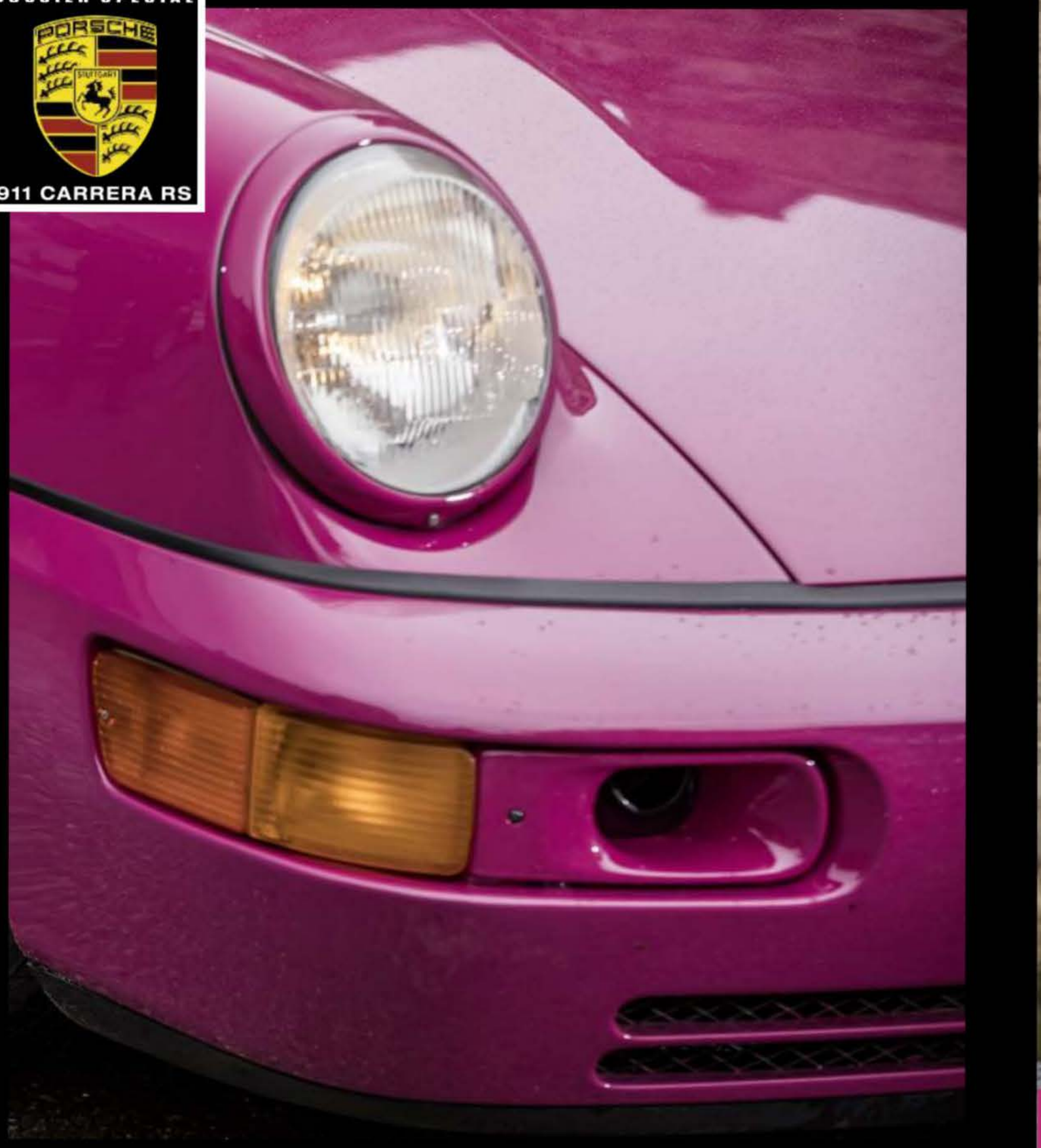
Classic Car, Youngtimer & GT

LAURENT TESCARI
tescari.l@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 64 02 16 31

LOUIS BOJARUNIEC
bojaruniec.l@jeanlainheritage.com
+33 (0)6 828 828 03

526 route des Gorges du Sierroz - 73 100 Grésy-sur-Aix
+33 (0)4 79 88 66 36

www.jeanlainheritage.com





LES DEUX LONGUES FENTES PRÈS DE LA ROUTE, SONT EMPRUNTÉES À LA 959. CET EXEMPLAIRE S'OFFRE AUSSI DES PRISES DE REFROIDISSEMENT POUR LES FREINS.

Performances

Vitesse maxi: 263 km/h
De 0 à 100 km/h: 5,8 s
400 m D.A.: 13,1 s
1000 m. D.A.: 26,4 s

Technique

Moteur	Flat-six arrière longitudinal
Cylindrée	3600 cm³
Distribution	2 × 1 arbre à cames en tête (chaîne)
Alimentation	Gestion intégrale Bosch Motronic
Puissance maxi	260 ch à 6100 tr/mn
Couple maxi	32 mkg à 5000 tr/mn
Transmission	Aux roues AR, boîte manuelle 5 rapports
Suspension AV	Pseudo McPherson, barre stabilisatrice et hauteur de caisse réglables.
Suspension AR	Bras obliques, barre stabilisatrice et hauteur de caisse réglables.
Freins AV/AR	Disques ventilés percés
Poids (contrôlé)	1230 kg
Rapport poids/puissance	4,7 kg/ch
Dimensions L × l × h	4,25 × 1,65 × 1,27 m
Pneus AV / AR	205/50 R 17 / 255/40 R 17
Prix 1992	570 000 F
Équivalent 2020 (INSEE)	130 000 €
Cote Sport Auto Classiques	160 000 €

POUR 10 CHEVAUX

de plus et des équipements en moins, la RS était 30 % plus chère !

cordeau, en accord, sans accordéon comme les 911 ordinaires de l'époque, qui oscillent toujours un peu autour de leur trajectoire. Oui, bien sûr, l'architecture tout à l'arrière a d'autres avantages et si l'on veut rendre tout cela plus précis, il y a des artifices de pilotage grâce auxquels toute 911 devient remarquable. Mais cette Carrera RS annonce spontanément le jeu sans attendre et, si vous forcez le rythme, elle ne va sûrement pas tergiverser, calmer le jeu ni prendre un roulis excessif. Elle réagira plutôt en faisant valoir fermeté et rigidité, comme en attestent maintes photos de troupeaux de Carrera Cup, la patte avant levée comme pour marquer le point de corde. Et j'allais oublier de parler du freinage! Quatre disques ventilés et percés, on peut trouver ça ailleurs. Mais le fait que ceux de l'arrière soient de la même taille que ceux de l'avant, c'est la belle signature Porsche : la répartition de poids si inégale en statique trouve sa récompense au moment du transfert de masse en gardant de l'adhérence à l'arrière, donc de la puissance de freinage, et donc de l'équilibre, de l'efficacité, de la vitesse.

RICHESSE INTÉRIEURE

Pour une carrosserie identique, des équipements en moins et à peine dix chevaux de plus, la 964 Carrera RS réclamait un chèque beaucoup plus lourd : elle était quand même 30 % plus chère à l'époque. Il est vrai que c'était un bon investissement, car l'écart est carrément de 400 % aujourd'hui! Mais encore fallait-il le savoir. En tout cas, en 1992 comme en 2020, il est facile au profane et même au porschiste standard, qui demande surtout des accélérations flatteuses alliées à une épatante facilité d'usage au quotidien, de passer à côté de ce modèle, plus exigeant et pas tellement plus démonstratif. Mais en termes de sensations de conduite, ce qu'il offrait, et qu'il offre toujours, c'est un pas décisif vers le Graal du sportif, la voiture de course sur route. Avec son moteur brillant, sa boîte parfaite, son freinage fabuleux, son comportement incisif et motivant, elle précède et annonce une certaine GT3. D'une tradition à l'autre, sans changer de marque... ■

L'AVIS DE... ROBERT PUYAL

Il y a 911 et 911, on le sait. Les RS sont à la fois les marginales et l'élite de la tribu. Plus la gamme classique compose avec les impératifs d'un usage facile, confortable et bourgeois, plus il faut contrebalancer l'image avec plus de sportivité et de radicalité. La 964 RS est une vraie auto de connaisseur, qui échange tout confort contre la précision de conduite. Et comme il n'est pas question à l'époque de gestion électronique du châssis, elle est verrouillée en mode « sport » une fois pour toutes! Cette forte personnalité a un prix et des avantages; alors que les 964 normales ont vu récemment leur cote baisser, la Carrera RS reste aussi ferme sur ses positions que sur ses suspensions.




BV-866-PW

ESSAI : PORSCHE 911 CARRERA RS TYPE 993

APOTHÉOSE

Avant de passer à l'eau, la plus athlétique des 993 avale un grand bol d'air frais et respire à pleins poumons. Elle ferme aussi un chapitre d'une des plus prestigieuses branches radicales de la 911 : celui des Carrera RS. Tête à tête avec la dernière d'entre elles.

TEXTE JACQUES WARNERY PHOTOS YANN LEFEBVRE





LE TOUR DE CLÉ

à gauche rassure : les six pistons se raclent la gorge et grommellent avant de se caler sur le régime de ralenti







MALGRÉ SES DEUX SOUPAPES PAR CYLINDRE ET SES GROSSES GAMELLES, LE FLAT-SIX DE 3,7 L PREND SES 7000 TR/MN. LA FAMEUSE ÉTIQUETTE À DROITE EST COLLÉE PAR ERREUR!





CONTRAIREMENT À SA DEVANCIÈRE, LA CARRERA RS GÉNÉRATION 993 CÈDE AUX CHARMES D'UN AILERON ARRIÈRE ET EXHIBE DES HANCHES VOLUPTUEUSES.

« *Attention ! Ce véhicule est équipé d'un filtre à particules Diesel !* » Le coupable chargé d'avoir collé cette drôle d'étiquette sur l'une des boîtes à air du compartiment moteur de notre 911 Carrera RS type 993 avait la tête ailleurs ou un sacré sens de l'humour ! Rassurez-vous, son flat-six carbure au sans-plomb et respire sans le moindre FAP. Le tour de clé à gauche rassure : les six pistons se raclent la gorge et grommellent avant de se caler tant bien que mal sur le régime de ralenti, comme tous les moteurs maison refroidis par air. Ce dernier bloc d'une noble lignée que l'on désigne à défaut comme un 3.8 cube, affiche en réalité 3 746 cm^3. Ses grosses soupapes, ses arbres à cames plus « méchants » et son nouveau système VarioRam, comprenant des conduits d'admission à longueur variable, lui permettent d'atteindre 300 ch DIN. Aucun autre moulin à vent atmosphérique ne fera mieux. Dans ses versions routières, tout du moins.

OISEAU RARE

Comme la 2.7 RS, la 911 Carrera RS type 964 reste solidement ancrée dans l'inconscient collectif. Sa remplaçante type 993 RS, apparue un peu plus d'une année après la gamme classique l'est en revanche un peu moins. Normal puisqu'elle n'a pas rencontré le même succès. Donc si vous en voyez une, faites un vœu. Selon différentes sources, entre 1 014 et 1 180 exemplaires, intégrant notamment les radicales ClubSport non immatriculées chez nous, seraient sorties des chaînes entre début 1995 et 1996. Du coup, les transactions de ce modèle dont la côte se situe entre 200 000 et 280 000 € sont plus rares encore que

L'AILERON ARRIÈRE FIXE PROFITE D'OUÏES D'AÉRATION POUR FAIRE RESPIRER LE FLAT-SIX. LES SANGLES D'OUVERTURE DES PORTES ANNONCENT LA COULEUR.



celles d'une 964 RS, un peu moins chère dans l'absolu. La contemplation de ses formes callipyges n'en prend que plus de saveur. Le traitement extérieur RS y ajoute de superbes jantes Speedline en trois parties de 18 pouces absolument impossibles à trouver aujourd'hui, des bas de caisse spécifiques, des moustaches nichées sur le spoiler avant et un aileron arrière fixe « queue de baleine ». Impossible de glisser le moindre auriculaire sous ses ailes avec une garde au sol abaissée de 30 mm à l'avant et de 40 mm à l'arrière par rapport à une Carrera 2 classique. La 993 RS n'a peut-être pas la pureté de ses devancières, mais avec de telles hanches, on lui pardonne tout !

L'AMBIANCE MINIMALISME ET SPORTIVE DONNE TOUT DE SUITE LE TON. LE POMMEAU DE LEVIER DE VITESSE ANIME UNE BOÎTE À SIX RAPPORTS À L'ÉTAGEMENT RESSERRÉ.

ESPRIT D'OUVERTURE

La sangle de fermeture de la contre-porte pratiquement nue et les superbes baquets dont la coque extérieure reprend la couleur de la carrosserie mettent dans l'ambiance. L'habitacle épuré et débarrassé de ses places arrière participe à l'allègement de 100 kg par rapport à une 993 classique, tout comme la réserve de liquide de lave-glace ramenée de 6,5 à 1,2 l ! Sauf que certaines RS se sont laissées aller à certaines options comme la climatisation, les

LES SUPERBES BAQUETS OFFRENT UN MAINTIEN ET UNE POSITION DE CONDUITE PARFAITS. LA DIRECTION ASSISTÉE RESTE SUFFISAMMENT CONSISTANTE.









PLUS FERMES QUE CELLES D'UNE 993

classique, les commandes rappellent ses origines





LES PETITS FLANS AVANT COMPLÈTENT LA PANOPLIE AÉRODYNAMIQUE DE LA CARRERA RS. LES JANTES 18 POUCES SONT SIGNÉES SPEEDLINE.

LA VISION D'UNE CARRERA RS 993 DANS LE RÉTROVISEUR CENTRAL INCITE VIVEMENT À LUI CÉDER LE PASSAGE!

vitres électriques ou l'airbag. Et puis quoi encore ? Le petit volant trois branches proche de la course prouve que ce n'est heureusement pas le cas ici. Les commandes plus fermes que celles d'une 993 classique rappellent ses origines. À condition de ne pas avoir auparavant conduit une 964 RS bien plus virile encore ! RS ou pas, la 993 doit faire quelques concessions à la modernité quitte à agacer le puriste. Ce paradoxe explique peut-être en partie son relatif insuccès. En vivant avec son temps, la dernière Rennsport de la lignée se laisse aller au confort d'un ABS (comme sur la 964 RS) (et d'une direction assistée. Enfin pas trop assistée tout de même, tant il est impératif de ressentir l'intégralité de la granulométrie du revêtement au bout de la jante du volant d'une RS. Le châssis revu en conséquence le confirme. Les combinés ressorts-amortisseurs fortement retarés, le train avant monté sur rotule Unibal et les grosses barres antiroulis (réglables, s'il vous plaît) retransmettent intégralement le profil de la route dans le creux de vos reins, au travers de baquets aussi épais qu'un quotidien gratuit. Roulis et plongée semblent aussi absents que ce fameux ABS. La fermeté et le feeling à l'ancienne du freinage donnent purement et simplement l'impression qu'il a été oublié au montage, même si je dois reconnaître que les

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO

JUILLET 1995

« PLUS FORTE QUE LA TURBO » PAR DENIS RIFLADE

La Carrera RS est beaucoup moins onéreuse puisque facturée 550 000 F mais, par contre, son équipement est réduit à sa plus simple expression. Certes, deux sièges baquets (très rudes...) vous accueillent, mais il faudra tourner la manivelle pour abaisser une vitre et rafraîchir un habitacle dépourvu d'isolation et surtout de climatisation. Point de plafonnier également ou encore de rétroviseurs extérieurs aux commandes électriques, point de dégivrage de la lunette arrière, chez Porsche, on a l'art de faire payer beaucoup plus cher un dépouillement général que l'on vous présente comme un exercice de style. Remarquez, sur la bascule, le résultat est spectaculaire puisque la Carrera RS s'affirme comme étant la plus légère des 911, rendant déjà 100 kg à une Carrera standard et 225 kg à sa rivale du jour, la 911 Turbo.

Autant la Turbo émet une sonorité feutrée discrète, autant la Carrera RS livre son tempérament sans réserve à ce niveau. Remarquez, le son très métallique de ce moteur est absolument magnifique. Il répond promptement à la moindre pression sur l'accélérateur. Sans inertie aucune, ce qui est l'apanage des moteurs nobles et d'exception.

On ne voit pas comment la pauvre Carrera RS peut s'en sortir... Mais elle semble légère, agile. Surtout, elle recule spectaculairement les points de freinage. Et son comportement apparaît plus vif, plus précis et surtout sans inertie. On peut réaccélérer très tôt et sans appréhension tant son adhérence est phénoménale. Sur un tel billard, le châssis semble surdimensionné par rapport au moteur... Mais c'est dans les enchaînements rapides que la RS construit son avantage. Elle s'y place avec plus de précision et y fait preuve d'un équilibre et d'une adhérence absolument phénoménaux. Une ventouse ! Les mines s'allongent, les temps descendent. Un ultime tour et la messe est dite : 1'33"4, la Carrera RS pour une seconde pleine a gagné son défi insensé.

SPORT AUTO N° 402

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 268 km/h
1 000 m D.A.: 23,3 s
Consommation moyenne: 12,4 l/100 km

TECHNIQUE

Moteur	6-cylindres à plat, 12 soupapes
Cylindrée	3 746 cm³
Distribution	2 × 1 ACT
Puissance maxi	300 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi	36,2 mkg à 5 400 tr/mn
Alimentation	Injection
Transmission	Propulsion, boîte méca. 6 vitesses
Suspensions AV	Pseudo McPherson à triangle inférieur et barre stabilisatrice
Suspensions AR	Essieu multibras combiné ressort/amortisseur
Freins AV/AR	Disques ventilés / disques ventilés
Pneus AV/AR	225/40 ZR 18 / 265/35 ZR 18
Dimensions L × l × h	4,25 × 1,74 × 1,27 m
Poids	1290 kg mesurés/1270 kg constructeur
Réservoir	92 l
Prix 1995	550 000 F
Équivalent 2019 (Insee)	
Cote Sport Auto Classiques	270 000 €

L'ABSENCE TOTALE D'INERTIE

de ses pistons dépassant les 10 cm de diamètre tient de la sorcellerie, avec seulement deux soupapes par cylindre

conditions météo ne m'ont pas incité à le déclencher ! Le pédalier de Coccinelle fait aussi partie de ces petites attentions rustiques que l'on apprécie tant. Enfin, la commande de boîte de vitesses à six rapports à l'étagement resserré peut faire preuve d'une certaine douceur. À condition de bien décomposer ses gestes…

RADICALE SPORTIVE

Moderne ou pas, une RS reste une RS. Le passager tapi derrière l'habitacle, rappelle avec plaisir que l'insonorisation est légère. Ses délicieux râles au ralenti, ses complaintes métalliques et son hurlement à l'approche de la zone rouge donnent la larme à l'œil. Ses 40 ch et ses 3 mkg de couple supplémentaires lui permettent de marcher bien plus fort que la 964 RS, plus légère d'une quarantaine de kilos. Sa cylindrée généreuse se joue de ses 1 270 kg dès les plus bas régimes. Ensuite, la poussée s'intensifie encore à partir de 4 500 tr/mn et monte constamment jusqu'au limiteur fixé à 6800 tr/mn. L'absence totale d'inertie de ses pistons dépassant les 10 cm de diamètre tient de la sorcellerie, avec seulement deux soupapes par cylindre. Le kilomètre départ arrêté mesuré à l'époque en 23"3, impressionne d'autant plus qu'il est pratiquement impossible à reproduire aujourd'hui avec une voiture de 300 ch. Au risque de se répéter, la conduite demande toujours un minimum d'engagement. La direction plus floue au point milieu au fur et à mesure que la vitesse augmente engendre des mouvements pendulaires. Le train avant, qui donne souvent l'impression de renifler l'extérieur du virage, nécessite de garder les freins jusqu'au point de corde pour pouvoir tourner. Ses heureux propriétaires connaissent mieux que quiconque ce tempérament épicé qu'il convient d'aborder avec humilité. Surtout sur un circuit routier de Montlhéry totalement détrempé ! ■

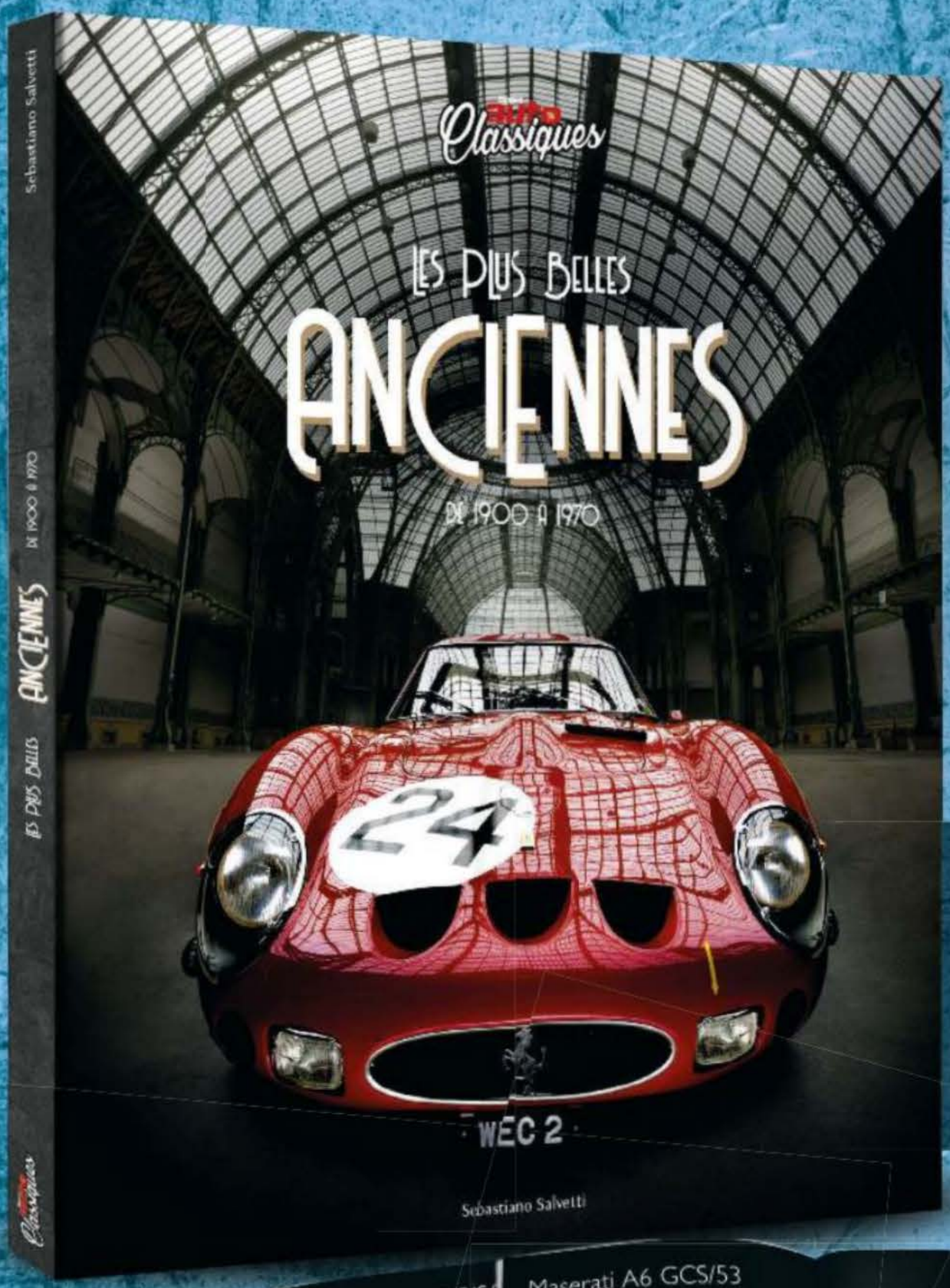


L'AVIS DE… JACQUES WARNERY

La toute dernière Carrera RS de l'histoire a peut-être mis de l'eau dans son vin. Ses quelques concessions à la modernité font éventuellement hurler le puriste. Il suffit pourtant de s'y installer, de la démarrer, puis d'effectuer quelques centaines de mètres à son bord pour se rendre compte qu'elle reste une vraie RS. Peut-être moins virile que la 964, elle se montre autrement plus performante et tout aussi gratifiante pour qui aura pris soin d'entrevoir une partie de son immense potentiel. Sa rareté et la relative méconnaissance de cette ultime version la rendent plus désirable encore. Apercevoir une 993 RS est un privilège. La conduite est un honneur. Alors, merci à son heureux propriétaire pour ce beau cadeau. Ce très beau cadeau, même…

Sport auto Classiques

A LA DECOUVERTE DES PLUS BELLES ANCIENNES



Ce hors-série, de plus de 200 pages, est dédié aux belles anciennes produites à partir des années 1900 qui ont marqué l'ère de l'automobile classique. À travers de superbes photos studio, des anecdotes et détails techniques, il vous accompagnera dans le temps pour vous faire découvrir toutes ces légendes.

EN VENTE ACTUELLEMENT



Suivez-nous sur pour une info en continu

GUIDE D'ACHAT

LES 911 CARRERA RS

À MI-CHEMIN ENTRE LA ROUTE ET LA COURSE

La Carrera RS est née pour redorer le blason des 911 en compétition. Mais c'est aussi elle, qui a construit la légende 911. Une lignée de voitures exceptionnelles qui perdure encore aujourd'hui.

PAR JERÔME FOMBELLE

Merci à Paris Auto Events (Parisautoevents.com) pour nous avoir autorisé l'accès à ce lieu mythique qu'est l'autodrome de Linas-Montlhéry.

En 1972, Porsche sort d'une suite de victoires écrasantes en sport-prototype avec la monstrueuse 917. Mais dans les divers championnats de voitures de tourisme, c'est une tout autre histoire. La 911 est loin d'imposer la même domination et se fait régulièrement battre par les Ford et BMW. La raison est que ces deux constructeurs livrent à leurs clients privés les plus fidèles des autos de route profondément modifiées par l'usine, dans le but d'un engagement en compétition. La Carrera RS 2.7 est créée dans cet esprit. La 2.4 S, alors la plus sportive de la gamme, est drastiquement allégée. La tenue de route est améliorée et le moteur voit sa cylindrée majorée. Le résultat donne entière satisfaction en compétition. Mieux, l'auto reste parfaitement utilisable au quotidien. L'expérience sera donc renouvelée vingt ans plus tard. Si la rare 3.0 RS de période G est bien trop extrême, c'est la 964 qui reprendra le flambeau en 1992. Cette fois, l'orientation circuit est nettement plus prononcée. Et il faudra attendre la 993, en 1995, pour revenir à un meilleur compromis. La lignée continuera ensuite avec d'autres appellations comme les GT2 et GT3 RS. En presque 50 ans, les Porsche RS se sont taillé une réputation de sportives affûtées, aussi à l'aise sur route que sur circuit. La légende 911 leur doit tout. Mais entre rareté, prix et spécifications hors normes, acheter une Carrera RS n'est pas à la portée du premier venu. ■

PHOTOS : Y. LEFEBVRE / N. SOLER





LES VERSIONS LIGHTWEIGHT DESTINÉES À LA COURSE SONT PLUS LÉGÈRES DE 100 KG. POUR Y ARRIVER, DE NOMBREUX ÉLÉMENTS DE CARROSSERIE SONT EN ALUMINIUM, COMME LE CAPOT. UN DÉTAIL QUE L'ON TROUVE ÉGALEMENT SUR LES 500 PREMIERS EXEMPLAIRES, COMME ICI.



LES 500 PREMIERS EXEMPLAIRES DE CARRERA RS 2.7 ONT UN COMPTEUR GRADUÉ JUSQU'À 250 KM/H. GRADUATION PROBABLEMENT UN PEU JUSTE, ÉTANT DONNÉ LA VITESSE DE POINTE RÉELLE, LES MODÈLES SUIVANTS DISPOSERONT D'UN COMPTEUR ALLANT JUSQU'À 300 KM/H.

911 2.7 CARRERA RS
PREMIÈRE DE CORDÉE

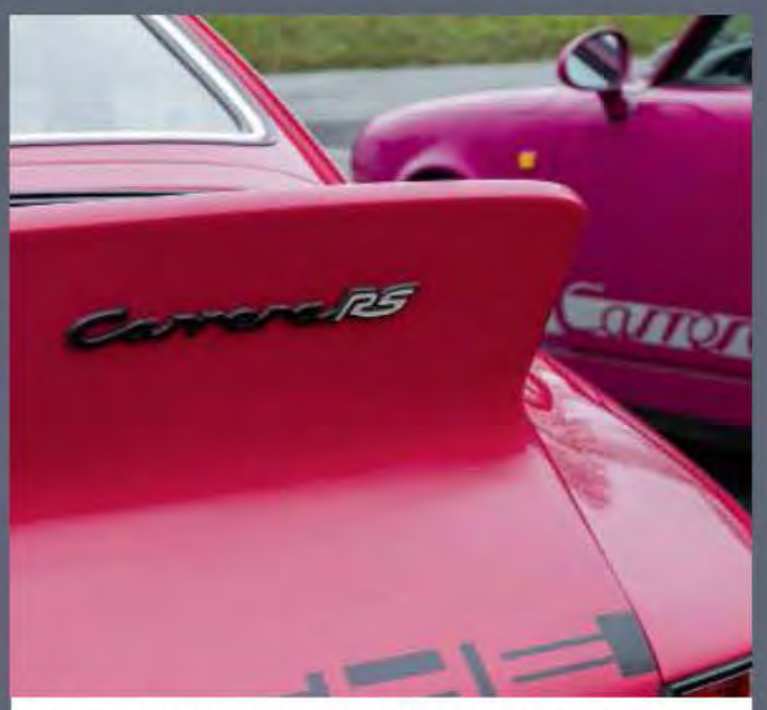
Production (1972-1973)
1590 exemplaires

Au commencement de la RS, il y eut la 2.7 Carrera. Si seuls 500 exemplaires étaient initialement prévus, 1 580 seront finalement commercialisés (10 prototypes produits ne seront pas vendus), devant l'engouement du public.

Première d'une longue lignée de voitures de route destinées à la compétition, la 2.7 est aujourd'hui un collector très recherché et très cher. Mais trouver la perle rare est loin d'être évident. Par définition, nombre d'entre elles ont écumé les circuits et les rallyes. Si l'auto est fiable, elle a généralement subi quelques évolutions, plus ou moins profondes, nécessaires pour un engagement en compétition : renforts de châssis, de suspension, allégement, moteur préparé ou carrément remplacé. Trouver une Carrera RS « jamais couru » est quasiment impossible, comme une « matching numbers », c'est-à-dire possédant les numéros de moteur et de boîte de vitesses correspondant à ceux du châssis. En outre, la rouille attaque massivement les 911 classiques au niveau des longerons, de la traverse avant, des baies de pare-brise et de lunette, des planchers et en bas des portes. Le bloc en magnésium, lui, est fiable mais n'est pas à l'abri de fuites. Mais il faut également contrôler que les bonnes pièces, comme la pompe d'injection, la boîte de vitesses aux deux derniers rapports plus longs, les sièges et les éléments de carrosserie allégés pour les Lightweight, sont installées sur la voiture. Car elles sont tout bonnement introuvables et sont des motifs sérieux de dépréciation du prix.

Gare aux vraies fausses

Dans un premier temps, un coup d'œil à la carte grise (type 911SCF) et une inspection minutieuse de la plaque constructeur, de la frappe à froid (le numéro de châssis commence par 911360, 3 pour le millésime 73, et 60 pour Carrera) et du numéro moteur (type 911/83) permettent de se faire un premier avis. Pour aller plus loin, il existe un numéro secret, situé derrière le cendrier, permettant de s'assurer qu'il s'agit bien d'une coque de RS. Une habitude chez Porsche. Autre détail qui ne trompe pas : le renfort de caisse situé au croisement du tunnel central et de la traverse arrière. Car le plus grand risque lors de l'achat d'une Carrera 2.7 RS est de tomber sur des copies. Elles sont très nombreuses (près de 70 % du marché) et facilement réalisables. Des ailes et un aileron en fibre, un moteur de 2,7 période G et quelques autocollants, et vous transformez une vulgaire T en RS. Et si toutes ces complications ne suffisaient pas, toutes les RS, même vraies, ne sont pas à mettre sur un pied d'égalité. Il y a les Touring, versions de base et les Lightweight amaigries de 100 kg, produites à seulement 200 exemplaires, encore plus chères et plus recherchées, comme les 500 premiers modèles. ■



L'AILERON EN QUEUE DE CANARD INTÉGRÉ AU COFFRE EST L'ÉLÉMENT LE PLUS DISTINCTIF DE LA CARRERA 2.7 RS. MAIS IL A ÉTÉ SOUVENT COPIÉ. DES KITS EN FIBRE EXISTENT. L'INSCRIPTION EN RELIEF INDIQUE QU'IL S'AGIT D'UNE VERSION TOURING (AUTOCOLLANT SUR LA LIGHTWEIGHT).

PHOTOS : N. SOLER



CINQUANTE-SEPT VOITURES ONT ÉTÉ DIRECTEMENT PRÉLEVÉES SUR LA CHAÎNE DE PRODUCTION POUR ÊTRE MODIFIÉES PAR L'USINE, AVEC L'APPELLATION 2.8 RSR. HUIT D'ENTRE ELLES SERONT UTILISÉES PAR LA MAISON MÈRE EN COMPÉTITION AVEC DE NOMBREUSES VICTOIRES À LA CLÉ.

J. FOMBELLE

964 CARRERA RS
LE RENOUVEAU

Production (1991-1992)
2 380 exemplaires

La sportive civilisée n'est plus. Pour son retour à la Carrera RS, Porsche propose une pistarde pure et dure. Efficace, mais exclusive, cette 964 est avant tout faite pour taquiner le chrono.

Vingt ans après la Carrera RS 2.7, Porsche remet le couvert. Certes il y eut la 3.0 RS entre-temps, mais elle est davantage réservée à la compétition. La 964, sortie en 1990, corrige quelques lacunes des 911 de période G. Elle est plus stable, disponible en deux et quatre roues motrices et équipée d'un plus gros moteur de 3.6 et 250 ch DIN. Sa version RS sera encore plus pointue. Fini l'homogénéité de la 2.7. Cette fois, la 964 Carrera RS est une authentique pistarde. Trois versions seront proposées : la N-GT, munie d'un arceau de sécurité et dédiée à la course, la Touring, plus civilisée, et la Leichbau ou Basis Version, dépouillée à l'image de la Carrera RS 2.7 Lightweight, la plus largement diffusée et seul modèle importé en France. Mais son utilisation sur route est pour le moins inappropriée. Plus de direction assistée, d'airbag, de vitres et rétroviseurs électriques, de sièges arrière, de centralisation des portes, d'alarme, et j'en passe. Et comme si cela ne suffisait pas à votre inconfort, la suspension est raffermie, trop peut-être, et le diamètre du volant est réduit. La cure d'amaigrissement est nette, avec 130 kg de gagnés par rapport à la Carrera 2 qui lui sert de base. Mais son comportement rustre ne tient pas qu'à ce dépouillement. Le châssis est abaissé de 4 cm et la loi de suspension revue. Le diamètre des barres antiroulis, réglables, est majoré. Les trains roulants sont renforcés, montés sur rotules au lieu de silentblocs. Quant aux freins, ils reprennent à l'avant les disques de la Turbo, alors que les arrières proviennent de la Cup. Pour exploiter le tout, le moteur (type M64/03) atteint 263 ch DIN grâce à une nouvelle gestion du calculateur d'injection, l'embrayage est renforcé, le volant moteur allégé, les deux premiers rapports de boîte allongés et l'autobloquant est de série.



PLUSIEURS COMBINAISONS DE COLORIS ÉTAIENT ASSORTIES À LA CARROSSERIE POUR ÉGAYER L'HABITACLE. SIÈGES, CEINTURES, TIRETTES DE PORTE ET BRODERIE DE MOQUETTE POUVAIENT ÊTRE AINSI ROUGE ET GRIS, BLEU CLAIR ET FONCÉ OU ENCORE RUBIS ET GRIS, OU INTÉGRALEMENT NOIRS, SUR DEMANDE.



ENCORE PLUS LÉGÈRES, ET TOUJOURS PLUS LARGES, LES JANTES DE LA 964 CARRERA RS SONT SPÉCIFIQUES. L'ALUMINIUM DE CELLES DE LA CARRERA 2 N'EST PLUS. PLACE AU MAGNÉSIUM. MAIS ATTENTION, IL VIEILLIT PLUS MAL ET SE FRAGILISE AVEC LE TEMPS.



LA 964 CARRERA RS NE DISPOSE PAS D'APPENDICE FIXE SUR LE CAPOT MOTEUR. COMME SUR LA CARRERA 2, L'AILERON SE DÉPLOIE AU-DESSUS DE 80 KM/H. PLUS QU'UN SIMPLE APPUI AÉRODYNAMIQUE, IL PARTICIPE AU REFROIDISSEMENT DU MOTEUR. MÉFIANCE SUR CIRCUIT, CAR LES DÉFAILLANCES NE SONT PAS RARES.

PHOTOS : A. CORTESI

Fuyez les américaines

Contrairement aux 911 plus anciennes, et même plus modernes, la rouille est peu présente sur la 964. Elle s'installe dans les doublures d'ailes avant, et quelques fois au niveau des baies de pare-brise. Côté fiabilité, c'est toujours une Porsche ! Seul le fonctionnement de l'aileron mobile est à surveiller, d'autant qu'il participe au refroidissement du moteur. Les freins, notamment les disques, s'usent très vite et le double-allumage peut causer quelques soucis. Bien évidemment, l'authenticité de la voiture, mais surtout des pièces, est à surveiller de près. Car la 964 Carrera RS propose un grand nombre d'éléments spécifiques et une multitude de combinaisons d'assortiments de coloris intérieur. Capot et porte-moyeux sont en aluminium, les jantes en magnésium, les vitres et les pare-chocs sont amincis, tous les insonorisants et protections anticorrosion ont disparu. Un même numéro est répété sur plusieurs éléments, pour en vérifier l'authenticité (portes, plage arrière, etc.). En revanche, toutes ces modifications ont pour effet de limiter les copies sur le marché, d'autant qu'elle est très proche d'une 964 Carrera de base esthétiquement, limitant l'intérêt. Le risque vient en revanche des quelques modèles d'importation qui s'ajoutent aux 93 exemplaires vendus en France et rendus spécifiques par Sonauto (bandes Carrera RS sur les flancs, housse de protection et notice supplémentaire). Si les versions Touring mieux équipées et plus lourdes de 100 kg sont moins intéressantes, c'est surtout des Carrera RS américaines dont il faut se méfier. Commercialisées de 1992 à 1994, ce sont de simples Carrera 2 légèrement moins puissantes que nos modèles européens (247 ch DIN), dotées de l'option châssis sport et d'un aileron fixe sur le capot moteur. En revanche, si vous tombez sur l'un des rares 55 exemplaires de Carrera RS 3.8, foncez. Mais attention, plus puissante, plus légère, plus pointue, plus exclusive et, bien sûr, plus chère, elle est véritablement destinée à la compétition. ■



ULTRA RARE, CAR PRODUITE À SEULEMENT 55 EXEMPLAIRES, LA 3.8 EST ENCORE PLUS EXCLUSIVE QUE LA CARRERA RS 3.6. SON MOTEUR DE 300 CH DIN PRÉFIGURE CELUI DE LA FUTURE 993.



993 CARRERA RS 3.8
LA DER DES DERS

Production (1995-1996)
1014 exemplaires

Le dépouillement est extrême, mais la polyvalence est de retour. Mais surtout, la Carrera RS 3.8 profite des toutes dernières avancées en termes de train arrière multibras, lancées sur la 993.

Moins exclusive que la précédente Carrera RS, mais beaucoup plus rare, la 993 3.8 renoue avec le concept de base qui a fait le succès de la Carrera RS 2.7, sa polyvalence. La chasse aux kilos superflus est toujours d'actualité. Mais il a fallu chercher plus loin pour obtenir les 100 kg de gain. Ainsi, le double plafonnier, l'essuie-glace arrière, l'intermittence des essuie-vitres avant sont également retirés. Même le bocal de lave-glace voit sa contenance réduite de 6,5 à 1,2 litre ! Côté châssis, la même recette qu'avec la 964 est appliquée : garde au sol abaissée, aluminium, trains sur rotules, suspension ferme, réglages en tout genre, freinage de Turbo, etc. La mécanique n'est autre que le bloc 3.8 dérivé de la dernière évolution de la 964 Carrera RS. Équipé de l'admission variable VarioRam, il développe 300 ch DIN. C'est sur le plan esthétique que la 993 Carrera RS se distingue le plus. Fini la queue de canard en ce qui concerne l'aileron. On parle cette fois de « queue de baleine » ! Un appendice fixe inexistant sur la 964. À cela viennent s'ajouter un spoiler avant doté de petites moustaches, des bas de caisse plus proéminents et des ailes avant plus larges, capables d'accueillir des jantes Speedline en trois parties de 18 pouces, chaussées de pneus de 225 mm à l'avant et 265 mm à l'arrière. La version Club Sport, non importée en France, voit plus loin. L'aileron biplan est démesuré et les moustaches du spoiler avant sont plus prononcées. Quant à son habitacle, il est entièrement dépouillé. Pas de moquette, sièges baquets fixes (pas de dossier réglable), harnais et arceau soudé. Le moteur est identique.

Moins de versions, plus d'options

L'identification du numéro de série est plus floue, notamment en ce qui concerne le millésime. Dans tous les cas, celui de la version Club Sport comportera les lettres ZSS, et ZTS pour les versions basiques. Le modèle a plus souvent été utilisé sur route ou sur circuit, mais plus rarement en compétition pure. La corrosion attaque plus franchement que sur la 964, notamment les baies de pare-brise et de lunette arrière. Si l'auto n'a pas subi de réparation majeure, l'ensemble des pièces spécifiques est généralement présent. À noter, des équipements tels que la climatisation, l'airbag ou encore l'autoradio ont pu être installés par l'usine. Porsche offrait cette possibilité à ses clients désireux de plus de confort que la direction assistée seule, qui elle reste de série. Les copies sont en revanche assez rares. Seules quelques RS se sont vues déguisées en Club Sport, par le concessionnaire ou après-coup. ■



LA VERSION CLUB SPORT SE DISTINGUE PAR SON INTÉRIEUR DÉPOUILLÉ, SON ARCEAU DE SÉCURITÉ ET SON AILERON BIPLAN TOUT SIMPLEMENT ÉNORME. SON MOTEUR LUI, NE CHANGE PAS.

L'AUTOCOLLANT CARRERA RS SUR LE BAS DES PORTES EST, COMME SUR LA 964, UNE SPÉCIFICITÉ DES MODÈLES IMPORTÉS EN FRANCE. DE QUOI S'ASSURER DE LA PROVENANCE DU MODÈLE ET DE L'AUTHENTICITÉ DE LA PEINTURE.



LES JANTES SPEEDLINE DE 18 POUCES EN TROIS PARTIES SONT SPÉCIFIQUES. ELLES SONT CHAUSSÉES DE PNEUS TRÈS LARGES, 225 MM À L'AVANT ET 265 MM À L'ARRIÈRE. LE CHÂSSIS ABAISSÉ DE 4 CM À L'ARRIÈRE ET DE 3 CM À L'AVANT RENFORCE LE CÔTÉ BESTIAL.



L'AILERON FIXE EST BIEN PLUS DISCRET QUE CELUI DE LA CARRERA RS 2.7. IL N'A PAS VOCATION À CORRIGER UNE ÉVENTUELLE STABILITÉ, LE TRAIN ARRIÈRE MULTIBRAS DE LA 993 FAISANT DÉJÀ PARFAITEMENT SON TRAVAIL.

PHOTOS : Y. LEFEBVRE



PHOTOS : HEXAGON

QUEL PRIX POUR UNE CARRERA RS ?

Le marché de la 911, qui a atteint des sommets les années passées est en légère baisse. La Carrera RS ne fait pas exception, même si elle reste une valeur sûre. Très sûre, même. L'état, et surtout la présence ou non de toutes les pièces spécifiques peuvent justifier un écart de prix de plus de 20 %. Sur la Carrera RS 2.7, la version (Lightweight ou Touring) et le numéro de l'exemplaire (par tranche de 500) font varier le tarif. Une fluctuation que l'on retrouve moins sur les 964 et 993. Dans tous les cas, si vous êtes en phase d'achat, on ne saurait trop vous conseiller de demander l'aide d'un spécialiste (Porscheclubrsdefrance.com), pour vous assurer de l'authenticité du modèle, principal critère de choix.

COTE SPORT AUTO CLASSIQUES

911 Carrera RS 2.7 Touring	550 000 €
911 Carrera RS 2.7 Lightweight	650 000 €
964 Carrera RS	160 000 €
993 Carrera RS	270 000 €

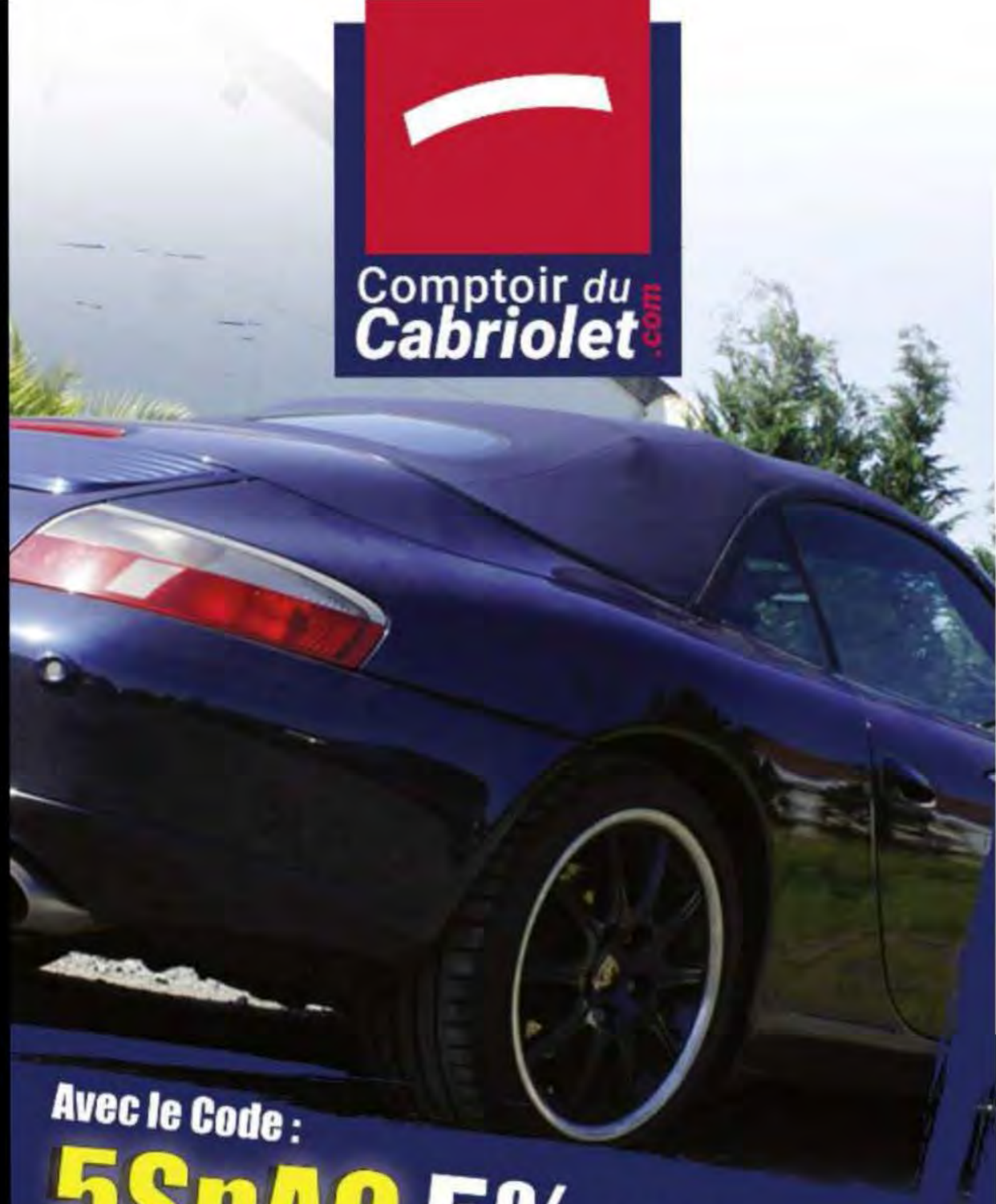
PORSCHE CLUB RS DE FRANCE



Vous recherchez une information technique, historique, ou une voiture, c'est ici qu'il faut se rendre. Nous y avons trouvé les trois modèles en photos dans nos pages. Et nous les en remercions. Mais surtout, ils sont incollables sur l'historique de toutes les Carrera RS à moteur à air. Mieux, réglages, pièces spécifiques et bonnes adresses n'ont aucun secret pour eux. C'est aussi le meilleur endroit pour trouver sa Carrera RS, puisque le club, créé il y a une trentaine d'années, a pour but le recensement précis de chaque modèle présent sur le sol français et son historique. Il organise également plusieurs événements dans l'année, sur route et sur circuit, et va bientôt se lancer sur les traces de la Targa Florio, en Sicile.



PHOTOS : N. SOLER



LA GALAXIE

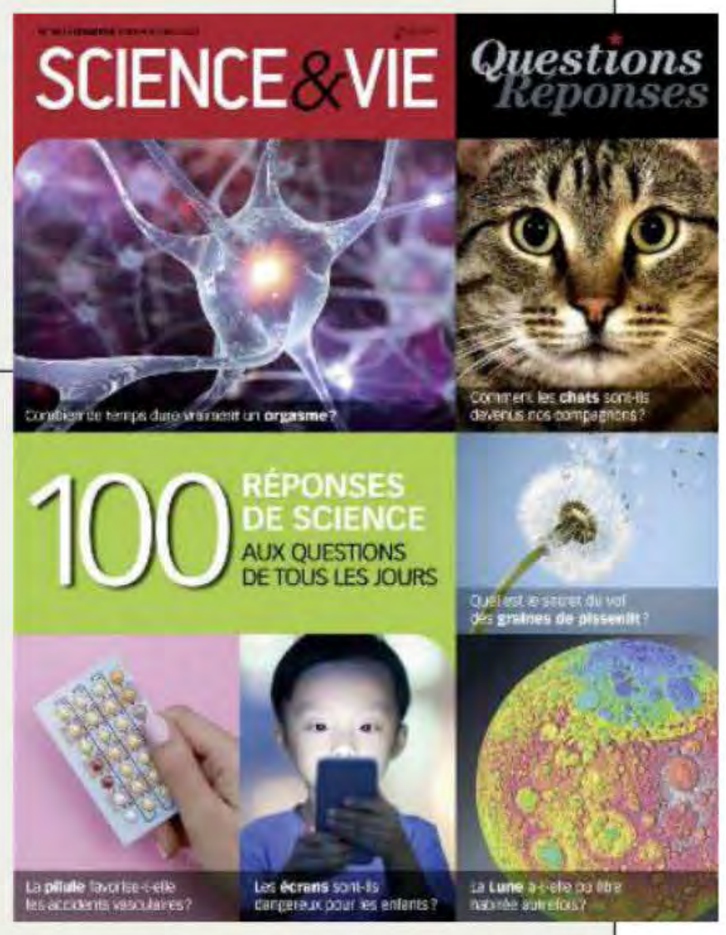
SCIENCE&VIE

À la une...

science adulte



SCIENCE&VIE
Le mensuel le plus lu en France !
12 numéros + 6 hors-séries par an
dont 2 numéros spéciaux



QUESTIONS RÉPONSES SCIENCE&VIE
Les questions de la vie, les réponses de la science.
4 numéros par an



histoire



LES CAHIERS DE SCIENCE&VIE
La référence en histoire des civilisations.
8 numéros par an



GUERRES & HISTOIRE
Le leader de l'histoire militaire.
6 numéros + 2 hors-séries par an

En vente actuellement
en ligne ou chez votre marchand de journaux

Kiosque Mag — Disponible sur kiosquemag.com



94

LE CHARME COÛTEUX DES ÉPAVES...

Acheter une épave, c'est une chose... La restaurer peut entraîner des coûts très importants.



96

À LA RENCONTRE D'UN PRO

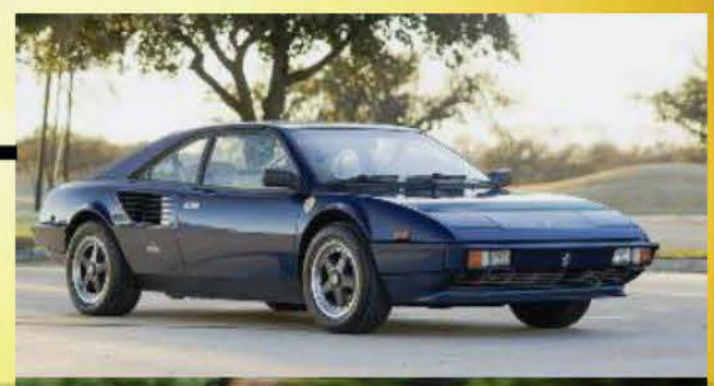
OLIVIER BOSIO

Le patron de Racing Legend Car *commercialise des répliques de Porsche 917. Son rêve: organiser un championnat pour ces nouvelles voitures.*

98

L'ACTU DES ENCHÈRES

Les tendances du marché des sportives de collection.



100

LE VRAI PRIX D'UNE...

VW GOLF 1 GTI & GTI 16 S

Selon la version, son prix varie du simple au double.



102

BIEN ACHETER UNE...

JAGUAR MARK II

Entre noblesse et sportivité, la Mark II est la plus iconique de toutes les berlines de la marque.



GUIDE D'ACHAT

SOMMAIRE

PAR JEAN-RÉMY MACCHIA

108

FUTUR COLLECTOR

ALFA ROMEO 4C

Revenu sur le créneau sportif avec la 4C, Alfa Romeo signe ici un choix technique pertinent.

Par Jean-Rémy Macchia

EN BREF...

UNE VENTE PEU ORDINAIRE



AGUTTES

Pas moins de neuf Facel Vega mises d'un coup aux enchères à la mi-mars, chez Aguttes. Un record pour cette marque de luxe française qui a vécu 10 ans, de 1954 à 1964. Et dont la production est restée confidentielle: 2897 voitures au total. Dont la cote monte régulièrement depuis vingt ans.

« RÉTROFIT ÉLECTRIQUE »: ÇA PIQUE?

Grosse polémique en ce moment entre les partisans de la voiture de collection totalement conforme à sa définition d'origine et ceux qui envisagent de convertir leur ancienne en électrique. Le « rétrofit » est en tout cas autorisé aujourd'hui. D'ores et déjà, des spécialistes proposent un catalogue de conversions. Comme Rétrofuture: à partir de 45000 € pour une Ford Mustang, Jaguar XJ, Porsche 914. Et 60000 € pour une Porsche 911, un Range Rover, une Rolls.

16 CYLINDRES EN 7 EXEMPLAIRES

Les voitures à 16 cylindres sont... rares. Cadillac en a construit de 1930 (première mondiale) à 1940. 4076 exemplaires ont été fabriqués, uniquement sur commande. RM Sotheby's en a proposé sept d'un coup en janvier, provenant d'une collection privée. Toutes vendues. De 66400 € pour une – banale... – berline. À plus d'un million d'euros pour une découvrable quatre portes.



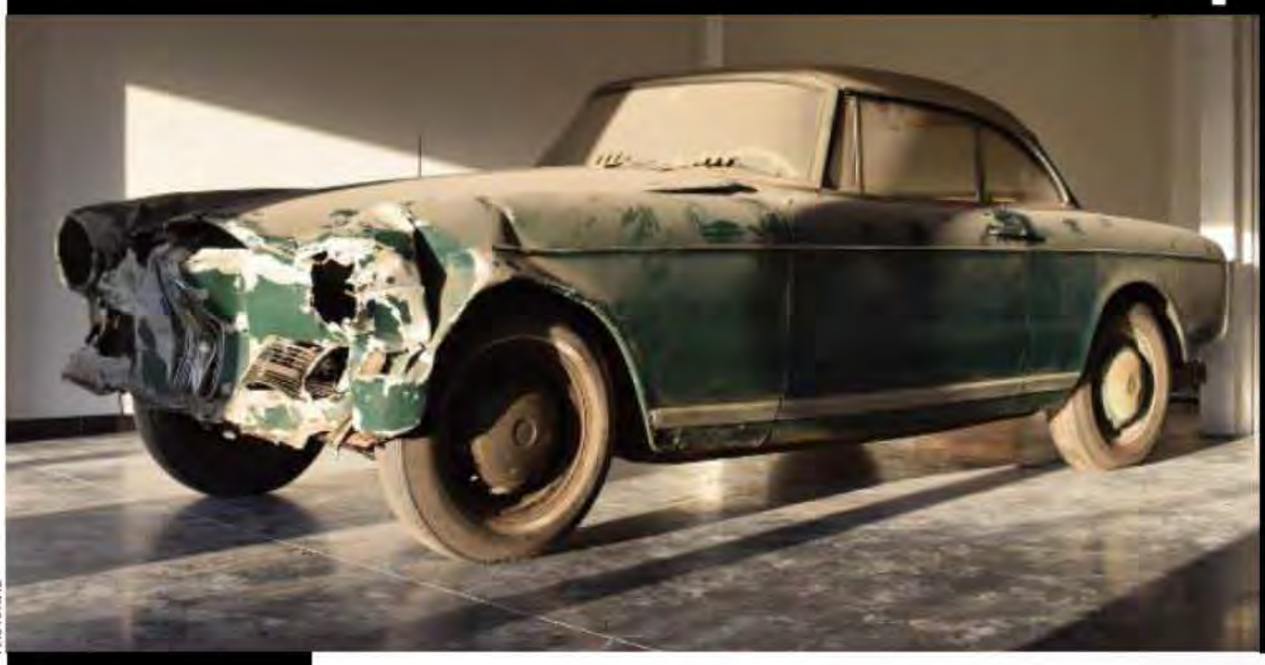
SOTHEBY'S



ARCTURIAL

CETTE AUDI FRONT 225 CABRIOLET DE 1936 EST À LA FOIS UN HAUT DE GAMME ET UNE AUTO TECHNIQUEMENT RAFFINÉE, À TRACTION AVANT. MAIS VU L'ÉTAT... ACHETÉE 57200 € EN 2015, ELLE A ÉTÉ REVENDUE TELLE QUELLE 17900 € AUJOURD'HUI.

Le charme coûteux des épaves...



ARCTURIAL

ET PUIS... BIEN JOLI D'ACHETER UNE VOITURE NOBLE ET RARE! VU SON DÉLABREMENT, CETTE BMW 503 COUPÉ CONSTRUITE À 273 EXEMPLAIRES, ADJUGÉE 89400 €, VA EXIGER DES TRAVAUX ÉNORMES, SURTOUT AVEC SON CHOC AVANT. FAISABLE?

CETTE PACKARD SUPER EIGHT DE 1938 AVAIT ÉTÉ ADJUGÉE 29800 € EN 2015. ELLE A ÉTÉ CÉDÉE POUR 9530 €.



ARCTURIAL

C'était il y a cinq ans, à Rétromobile. La collection Baillon. Des enchères sans précédent, portant sur 59 voitures, presque toutes en très, très piteux état. Pourtant, les prix ont atteint des niveaux de folie: jusqu'à 11 fois (!) l'estimation haute pour une Amilcar CGSS de 1927, totalement délabrée. Au total, plus de 25 millions d'euros de transactions! Mais voilà: après l'embrasement (spéculation...?), le retour aux réalités est parfois amer. Ces épaves exigent des restaurations intégrales, d'un prix exorbitant. Certaines autos, laissées en l'état, sont maintenant revendues à des prix inférieurs à ceux de 2015. Globalement, l'achat d'une épave, même lorsqu'il s'agit d'une voiture rare, reste très, très aléatoire...

EN PANNE

LES PORSCHE « SPÉCULATIVES »

En 2017, le prix de revente de certaines 911 avait atteint des niveaux inégalés. Réajustement aujourd'hui. L'an dernier, les cours sur les Porsche se sont globalement tassés de 6,5 %. Une réévaluation logique, par rapport à la folie largement excessive autour de voitures finalement assez communes.

EN FORME

CITROËN

Au-delà des « Deuches » adulées par de plus en plus d'amateurs, les Citroën prennent des couleurs en collection. La cote des DS et SM a été multipliée par deux en huit ans. Un cabriolet DS 21 a été adjugé 214000 € en début d'année. Et même une petite sportive comme l'AX Sport a atteint... 14000 €!

Abonnez-vous à **Sport Auto Classiques** et **Sport Auto !**

Offre **Sans Engagement**
Sport Auto Classiques + Sport auto



6€30 par mois **seulement !** au lieu de ~~10€05~~*

Offre **classique**
Sport auto Classiques



26€ seulement ! au lieu de ~~36€92~~*

››› + la version numérique offerte ! ‹‹‹

Bulletin d'abonnement à renvoyer sous enveloppe affranchie avec votre règlement à l'adresse suivante : Service Abonnement Sport Auto classiques - CS 90125 - 27091 Evreux Cedex 9

Kiosque Mag — Des magazines pour toutes vos passions

1 - Je choisis mon offre :

☐ **Offre Sans Engagement** — 37% de réduction

1 n° de Sport Auto Classiques + 1 n° de Sport Auto / mois pour **6,30 €/trimestre** au lieu de ~~10,05 €~~ soit **37 % de réduction** puis après 1 an 6,90 € **+ en cadeau le radio reveil.** (981951)

Cette offre est **sans engagement de durée.** Vous stoppez quand vous le souhaitez.

→ Je remplis le mandat à l'aide de mon RIB pour compléter l'IBAN et je n'oublie pas de joindre mon RIB. :

IBAN :

Les tarifs indiqués sont garantis au minimum pendant 1 an. Vous autorisez EMAS société éditrice de Sport Auto, à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de EMAS. Créancier : EMAS, 8, rue François Ory - 92543 Montrouge Cedex 09 - France Identifiant du créancier : FR 77 ZZZ 434057. **Vous pouvez cesser vos prélèvements à tout moment.**

☐ **Offre classique** — 30% de réduction

Sport Auto Classiques (4 n°s/an) pour **26€** au lieu de ~~36,92 €~~. (981969)

→ Je joins un chèque bancaire d'un montant de 26€ à l'ordre de SPORT AUTO CLASSIQUES

2 - J'indique mes coordonnées pour m'abonner à Sport Auto classiques :

Nom** :

Prénom** :

Adresse postale** :

CP** : Ville** :

Tél. (de préférence portable) : (Pour vous envoyer un SMS en cas de problème de livraison)

Adresse e-mail :

(Pour gérer votre abonnement, accéder à vos services numériques et recevoir nos offres promotionnelles. Votre adresse e-mail ne sera pas communiquée à des partenaires extérieurs)

Date de naissance : (Pour fêter votre anniversaire)

Dater et signer obligatoirement :

À : ..... Date : / /

Signature :

* Le prix de référence se compose du prix kiosque et des frais de port. ** À remplir obligatoirement. Vous disposez, conformément à l'article L 221-18 du code de la consommation, d'un droit de rétractation de 14 jours à compter de la réception du magazine en notifiant clairement votre décision à notre service abonnement. Les informations recueillies à partir de ce formulaire font l'objet d'un traitement informatique destiné au Responsable de traitement : EMAS. Finalités du traitement : gestion de la relation client, opérations promotionnelles et de fidélisation. Données postales et téléphoniques susceptibles d'être transmises à nos partenaires. Conformément à la Loi informatique et Libertés du 6-01-78 modifiée, vous pouvez notamment exercer vos droits d'opposition, accès, rectification, effacement. Vous pouvez également, pour des motifs légitimes, vous opposer au traitement des données vous concernant. Pour en savoir plus, consultez notre Charte des Données Personnelles. Exercez vos droits en écrivant à EMAS - DPD, c/o service juridique, 8 rue François Ory, 92543 Montrouge cedex, ou par mail à dpd@reworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur kiosquemag.com

À LA RENCONTRE D'UN PRO | OLIVIER BOSIO | *Racing Legend Car*

MAGIQUE RÉPLIQUE

PAR STÉPHANE SCHLESINGER
PHOTOS : ADRIEN CORTESI

Passionné de Porsche et de 917 en particulier, Olivier Bosio en commercialise une réplique via sa société* Racing Legend Car. *Nous sommes allés le rencontrer pour voir ce qui se cache sous la magnifique carrosserie de sa bête de circuit.

Fut un temps où on rêvait sur les sports protos. Ces engins qui ferraillaient sur les 24 Heures du Mans alliaient en effet ligne sublime et sonorité magique, tout en se parant de gloire. Ils cochaient toutes les cases ! On pense aux Ferrari 330 P4, Ford GT40 et autre Porsche 917. Cette dernière jouit d'un palmarès mirifique, d'autant que c'est avec elle que son constructeur a remporté sa première victoire générale aux 24 Heures du Mans. De fait, elle fait rêver de nombreux passionnés, oui mais voilà, comme elle est à la fois rarissime (65 châssis fabriqués), difficile à faire rouler et extrêmement chère (jusqu'à 12 millions d'euros), comment s'en offrir une ? C'est simple, en passant par une réplique. Ça n'a strictement rien d'infamant, tant certaines s'avèrent d'une grande qualité. Parmi celles-ci, on peut sans danger citer celle vendue par Racing Legend Car. Nous avons rencontré son dirigeant, Olivier Bosio, dans ses locaux, à Épernon. Il nous a fallu tourner un peu avant de les trouver enfin, tant rien ne signale à l'extérieur la nature de ce qui se passe à l'intérieur. Très accueillant, Olivier nous a ouvert un grand local à la propreté clinique, au fond duquel trônent deux superbes 917, à la réalisation extrêmement soignée. Notre homme a un parcours tout à fait atypique. Passionné de voitures depuis toujours, il a pourtant initialement fait carrière dans les métiers de bouche, avant de monter une affaire de stations de lavage avec son père. C'est son activité principale. Avant tout, Olivier est un amoureux de Porsche, *« essentiellement de la 917 »*, nous confie-t-il. Mais comment en est-il arrivé à en commercialiser une réplique ?

Tout part d'une vraie 917

« Un jour, mon père a trouvé un châssis de 917 en Allemagne, sans moteur, et avec une caisse pourrie. Il y a installé un flat-six de 964, puis il a fait réaliser un master de la carrosserie et on s'est dit : "pourquoi ne pas en vendre ?" » Ils ont alors l'idée d'aller voir Peter Bailey, qui, en Afrique du Sud, fabrique de très belles répliques de GT40, de Lola T70 et donc de 917. *« On a monté la société en 2017, pour le plaisir. »* Et pour partager une passion. Ce, sans renoncer à certains bienfaits de la modernité. En effet, son évocation de la Porsche de course utilise un châssis mélangeant acier et carbone, plus rigide et sûr que celui de l'originelle. Sa mécanique est aussi d'une utilisation et d'une maintenance bien plus aisées, même si la puissance n'est pas comparable. *« On lui a installé des flat-six de 964 ou de 993. Il a fallu procéder à nombre d'adaptations. On a placé la turbine de refroidissement au-dessus du moteur, comme sur la vraie 917. Pour ce faire, on a dû la relier au vilebrequin avec un renvoi d'angle. Le flat-six bénéficie d'un boîtier Motec qui gère l'injection et l'allumage. Sur la rouge, on a adop-*







LA CARROSSERIE EST EN FIBRE DE VERRE, COMME À L'ORIGINE.





SANS L'ENSEMBLE MOTEUR/BOÎTE, LE POIDS SE LIMITE À 600 KG, ET ATTEINT 925 KG AVEC.



té des arbres à cames de 911 RSR, des bielles renforcées, un embrayage renforcé et une admission multipapillons. On arrive avec cette petite préparation, à une puissance de 360 ch environ. Côté boîte, on a renoncé à reprendre la G50, très difficile à trouver et chère, au profit de celle du Boxster. » Certes, on reste loin des 580 ch minimum développés par le flat-twelve de la vraie 917, mais Olivier a pour ambition d'installer un turbo sur le moteur de sa réplique, qui passerait ainsi à 500 ch. Côté trains roulants, tout est réglable. « *On usine beaucoup de pièces à l'unité* », nous révèle Olivier, « *les demi-arbres de transmission sont faits sur-mesure, tout comme l'échappement, notamment.* » Par ailleurs, pour que sa 917 ressemble plus à la vraie, Olivier a procédé à une modification sur celle fournie par Bailey. « *La sienne avait des jantes de 16 pouces, et je souhaitais revenir en 15, comme sur l'originelle. On a dû pour ça changer les triangles de suspension, les freins mais aussi le galbe de l'aile arrière.* » Cela représente du travail, mais en 15 pouces, les pneus sont nettement moins chers. Justement, côté prix, à combien revient cet engin aussi soigneusement travaillé ? « *On en est à 110-120000 € hors TVA et sans moteur.* » Ce qui reste somme tout raisonnable. « *Le prix comprend le transport par avion et le dédouanement, qui est bien moins élevé sans la mécanique.* » Celle-ci sera montée en France, après avoir été mise au point par l'un des deux motoristes toulousains avec qui travaille Olivier, notamment Xavier Dayraud.

Une bête de course mais pas que

Ensuite, que fait-on avec cette auto qui n'est pas homologuée sur route ? « *On peut rouler sur son propre circuit. Surtout, certains championnats nous accueillent, comme l'Historic Tour, le Porsche Classic Series, ou encore les 100 Tours. En revanche, on n'a pas accès aux courses de Patrick Peter, car on n'a pas de Passeport historique technique. Je me fais plaisir sur circuit, et j'ai envie de partager ça avec la 917. Aussi, j'adorerais qu'on puisse se greffer sur un championnat existant avec un plateau spécifique à notre 917. Mais on en a pour l'instant vendu trop peu.* » Il est vrai qu'agissant par passion et non goût du lucre, Olivier ne cherche pas le volume. « *On ne fait pratiquement pas de marge. On en a vendu 5 pour l'instant, on est dans notre objectif qui est d'en vendre 12 en 5 ans. De toute façon, Peter Bailey ne peut nous en fournir que 6 maximum par an.* » Olivier a cependant un désir assez ambitieux : « *Mon rêve serait de créer un championnat pour ma 917, et de le courir sur des circuits qui lui seraient adaptés comme Barcelone, Le Castellet, le Bugatti ou Magny-Cours.* » Autre objectif d'Olivier, réaliser, à partir du moule de la 917 refaite par son père, un simulateur, destiné à la location aux entreprises. « *On va le mettre sur un socle, avec 5 vérins. On se basera sur le jeu vidéo Assetto Corsa, et on reproduira les sensations de conduite de notre 917, en utilisant un pédalier qui se rapproche le plus de ceux qu'on voit en course. Évidemment, tous ces éléments coûtent cher, mais on pense pouvoir réaliser le tout pour moins de 50000 €.* »

Pour me rendre compte de ce qu'on peut ressentir au volant d'un tel engin, j'ai pu m'installer à bord, ce qui demande une méthode précise quand on frôle 1,90 m. Au volant, on se trouve plutôt bien, mais avec les jambes qui passent au-dessus du train avant, on se dit qu'il faut du courage pour passer les 300 km/h. Ce que faisaient les pilotes à l'époque, et ce, parfois pendant 24 heures. Je me sentirais mieux dans un simulateur, ne serait-ce que pour m'habituer à cette voiture de folie. Enfin, Olivier a démarré l'une de ses autos : en échappement quasi libre, la mélodie de son moteur de 911 se trouve magnifiée. Un vrai son de voiture de course, juste à la limite de la violence auditive. Fabuleux ! Pas étonnant que cette magnifique auto suscite autant de ferveur. ■

LES VRAIS PRIX

Par Jean-Rémy Macchia

L'ACTU DES ENCHÈRES

Sport Auto Classiques revient ici sur quelques transactions remarquables, réalisées ces derniers mois dans les ventes aux enchères.



À MOINS DE 30 000 €

Cote toujours modeste pour le grand coupé **Jaguar XJS** qui succéda à la célèbre Type E. D'un exemplaire à l'autre, les prix varient beaucoup. À 21 600 €, cet exemplaire ayant appartenu au chanteur Charles Trenet n'a pas crevé les plafonds.

Invitation au voyage qui déménage, avec une **Lotus Super Seven** vendue par Bonhams : une adjudication pas trop élevée, à 26 100 €.

Charme immense pour cette autre anglaise, la **Triumph TR4A,** qui a trouvé preneur pour seulement 26 600 € chez Bonhams, soit 15 % sous sa cote habituelle.



20 100 €

FERRARI MONDIAL QUATTROVALVOLE

Pour qui veut se faire plaisir avec une Ferrari, pas forcé de dépenser des sommes astronomiques. Modèle mal-aimé de la marque, cette Mondial avec pourtant 32 soupapes et 240 ch stagne dans les bas-fonds des cotations. À ce prix chez Bonhams, elle était même 40 % sous la cote, malgré ses modestes 10 000 km depuis une restauration soignée !

DE 30 000 À 60 000 €



Les prix des coupés **De Tomaso Pantera** connaissent de grandes fluctuations. Mais à 56 200 € pour un exemplaire parfaitement restauré avec un kilométrage d'origine inférieur à 50 000 km, c'est… donné (ou presque) !

À 57 200 €, **un coupé Mercedes 300 SE** n'était encore pas si cher chez Artcurial. Car la cote de ce modèle exclusif doté du 6-cylindres dans sa cylindrée maximale se stabilise à des niveaux élevés.

Les Rolls Royce Silver Shadow et leurs dérivés coupés et cabriolets, somptueuses, mais ruineuses en cas de réparation, restent fortement sous-cotées : chez Bonhams, seulement 36 000 € pour une **Corniche découvrable** impeccable.

SHOPPING LIST...

DE 60 000 À 100 000 €



© 2020 COURTESY OF RM SOTHEBY'S

Quelle beauté! Sur une base de coupé BMW Série 6, l'interprétation **Alpina B7 turbo** avec 82 ch de plus que la 635 CSi d'origine a de quoi faire saliver. À 62 800 €, l'exemplaire était particulièrement désirable. Une valeur montante, à l'avenir.



BONHAMS

Une couleur atypique peut disqualifier une auto par ailleurs très belle. Un **coupé Jaguar XK 150** d'un bleu… très vif s'est vendu 71 200 € chez Bonhams: un « petit » prix.
Offrez-vous une **Ferrari Testarossa,** c'est le moment! À 76 200 €, cet exemplaire certes pas exceptionnel a été adjugé à la moitié de ses cours de 2017, malgré ses 31 600 km.



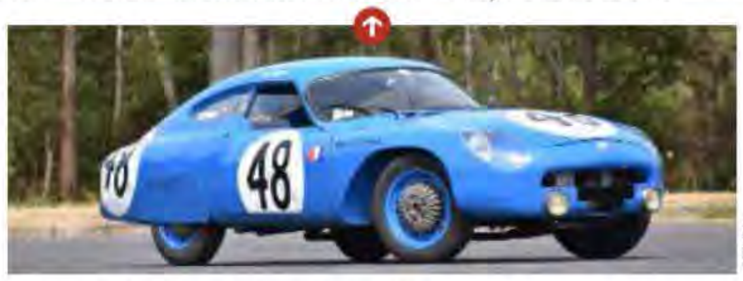
OSENAT

PLUS DE 100 000 €



COREY ESCOBAR © 2020 COURTESY OF RM SOTHEBY'S

Les grands classiques américains commencent à coter beaucoup. Surtout quand il s'agit de découvrables, comme cette splendide **Pontiac Bonneville Convertible** avec son V8 5,7 l injection de 315 ch, vendue 110 000 € chez Sotheby's. À son époque, elle était 1 000 $ plus chère que la Corvette!
Une perle rarissime, vendue chez Artcurial: le **coach surbaissé DB HBR4** surnommé « Le monstre ». Exemplaire unique, 2e à l'indice aux 24 Heures du Mans 1961. Du coup: 172 800 €!



ARTCURIAL

Quand Mercedes copie Rolls, cela donne la **limousine de prestige 600,** née en 1963. Une version longue Pullman (428 exemplaires) a été vendue cher chez Artcurial: 238 400 €, malgré des accrocs sur la finition intérieure.

Modèle	Année	État	Prix	Lieu de vente	Date de vente
Austin-Healey 3000 Mk III BJ8	1967	Très bon	**65 300 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Un exemplaire « matching numbers » et en si bel état: une aubaine à ce prix pas si élevé...					
Aston Martin Vantage Le Mans V600	2000	Excellent	**62 800 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
La rareté fait toute la valeur de cette Vantage spéciale de 608 ch: à peine 40 exemplaires.					
Bentley Turbo R LWB (longue)	1997	Excellent	**11 700 €**	Coy's, Syon Park, G.-B.	
Modèle 360 ch d'extrême fin de série. Cote dans le creux de la vague, prix très modeste.					
BMW Alpina B7 turbo coupé	1982	Excellent	**340 000 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Rare et de plus en plus cotée. 300 ch et une classe indéniable. 153 exemplaires seulement.					
BMW Alpina C1 2.3 170 ch	1984	Très bon	**53 600 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Les Alpina en bon état se revendent cher. Cette 323i améliorée est rare: 35 exemplaires.					
Chevrolet Corvette convertible	1960	Excellent	**47 200 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Prix bas vraiment surprenant pour une Corvette V8 230 ch si belle avec une boîte mécanique.					
DB HBR4 Coach surbaissé « Le monstre »	1959	Très bon	**172 800 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Modèle unique, prix logiquement exorbitant, vu son palmarès. Reste chère pour une 848 cm³.					
De Lorean DMC-12	1981	Bon	**29 000 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Franchement pas très chère, surtout pour une version bien plus désirable à boîte manuelle.					
De Tomaso Pantera	1971	Excellent	**56 200 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Prix incroyablement bas: Pantera de début de production, restaurée et avec 48 000 km.					
Facel Vega Excellence	1960	Médiocre	**91 700 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Elle présentait mal, mais la rareté de cette majestueuse berline a fait de l'effet. Dans son jus.					
Ferrari Mondial Quattrovalvole	1985	Excellent	**20 100 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Une Ferrari sans se ruiner, grâce à la sous-cote chronique de ce modèle, encore moins cher ici.					
Ferrari Testarossa	1988	Bon	**76 200 €**	Osenat, Fontainebleau	Janvier 2020
Les cours des Testarossa ne sont plus ce qu'ils étaient il y a trois ans. A ce prix, très enviable...					
Ford Mustang GT 390 « Bullitt »	1968	Excellent	**85 800 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Un joli coupé fastback décoré façon « Bullit » explique le prix soutenu. Belle réalisation.					
Jaguar XK 150 3.8 Coupé	1960	Excellent	**71 200 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Plus de 20 % sous sa cote actuelle, surprenant vu l'état. Mais avec une couleur bleu électrique...					
Jaguar Type E 3.8 Série 1	1963	Excellent	**110 400 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Malgré la présentation parfaite, le prix n'a pas atteint des sommets: 60 000 € sous la cote.					
Jaguar XJS V12 kit TWR	1989	Correct	**21 600 €**	Osenat, Fontainebleau	Janvier 2020
Prix pas très élevé malgré le rare kit carrosserie TWR. Mais 153 000 km et état imparfait.					
Lamborghini Jarama 400 GTS	1973	Très bon	**119 200 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Quand les amateurs de ce coupé tombent sur un exemplaire magnifique, les prix sont élevés.					
Lamborghini Diablo roadster VT	2000	Excellent	**214 600 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Cette rare version découvrable (environ 300 unités) cote déjà fort et prendra de la valeur.					
Lancia Delta HF Integrale Evo II	1993	Excellent	**65 600 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Elle a tutoyé des sommets souvent excessifs, la reine des rallyes revient à des cours apaisés.					
Lotus Super Seven S2	1965	Excellent	**26 100 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Un bon achat, pour cette sportive radicale, avec son moteur Ford 1.6 optimisé à 120 ch.					
Mercedes 190 SL	1959	Très bon	**89 400 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Ce découvrable bénéficie toujours de l'aura de la mythique 300 SL. Du coup, cours soutenus.					
Mercedes 600 limousine Pullman	1965	Très bon	**238 400 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
Version 4 portes allongée de la somptueuse 600. Depuis des années, cours croissants.					
Mercedes 300 SE Coupé	1967	Très bon	**57 200 €**	Artcurial, Rétromobile	Février 2020
En coupé et en cabriolet, cette Mercedes est devenue un grand classique. Cours élevés.					
Mercedes 560 SL	1989	Excellent	**61 200 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Grands écarts de prix pour ces SL « R 107 ». Mais ici, avec 18 100 km d'origine, cote explosée.					
Mercedes-McLaren SLR coupé	2006	Excellent	**211 000 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
4 600 km. Elle coûtait 460 000 € neuve et va évidemment prendre de la valeur en collection.					
MG B Cabriolet	1966	Bon	**18 600 €**	Osenat, Fontainebleau	Janvier 2020
Prix raisonnable pour cette version découverte de la célèbre MG B. Un achat valable et sûr.					
Pontiac Bonneville Convertible	1957	Excellent	**110 000 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Magnifique et immense découvrable 4 places. Seulement 630 exemplaires pour 1957.					
Porsche 911 S 2.7 Coupé	1975	Moyen	**32 800 €**	Bonhams, Londres, G.-B.	Novembre 2019
Prix redevenus bien plus raisonnables pour des exemplaires courants de 911 en état standard.					
Porsche 911 « 964 » Carrera 4	1989	Excellent	**92 900 €**	Sotheby's, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Version 4 roues motrices longtemps boudée. Mais ici, prix très élevé. Seulement 18 400 km!					
Range Rover V8	1985	Moyen	**13 200 €**	Osenat, Fontainebleau	Janvier 2020
Prix étonnamment bas pour ce 4x4 dont le cours flambe. Mais gros travaux à prévoir.					
Rolls Royce Corniche Convertible	1980	Très bon	**36 000 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Petit prix. Franchement, pour qui veut rouler en Rolls décapotable, c'est juste... donné!					
Salmson 2300 S	1955	Médiocre	**22 200 €**	Osenat, Fontainebleau	Janvier 2020
Sportive française, moteur à double arbre à cames en tête. Ici à restaurer. 217 exemplaires.					
Triumph TR4A	1965	Très bon	**26 600 €**	Bonhams, Amelia Island, É.-U.	Mars 2020
Toujours aussi jolie et charmeuse, cette découvrable anglaise ici au top de sa présentation.					

LE VRAI PRIX D'UNE...

par Jean-Rémy Macchia

GOLF 1 GTI & GTI 16S



Production totale
(1976-1983): 461690 exemplaires

Cela fait des années que les bombinettes de Volkswagen ont conquis le cœur des collectionneurs. Bourrées de talent, elles n'hésitent pas à jouer les vedettes. Certaines bénéficient de belles restaurations. Mais pas toutes...

Leur puissance fait sourire aujourd'hui: 110/112 ch pour la 8 soupapes, 136 ch pour la 16S, distribuée à l'époque par Volkswagen mais préparée par un spécialiste extérieur: Oettinger. Les premières ont été largement vendues. Les 16S en revanche, juste destinées au marché français, sont des raretés. Et leur cote a toujours été soutenue, même en simple « occasions ». Aujourd'hui, ces GTI vénérées comme des voitures mythiques sont très prisées. Comme souvent, c'est LE modèle originel – pare-chocs fins et boîte 4 – qui est le plus coté. Alors que c'est le moins performant. Si vous voulez vous faire plaisir, mieux vaut opter pour une 1600 boîte 5; voire une 1800 qui dispose d'à peine plus de puissance, mais de plus de couple et offre des reprises plus vives.

Côté mécanique, toutes les versions sont très endurantes. Globalement, la voiture vieillit bien. Ce qui ne l'a pas forcément servie: certaines sont passées de main en main, pâtissant d'un entretien négligé. Affichant des kilométrages impressionnants, elles sont très, très usées. De toute manière, une Golf GTI à moins de 100000 km, ça n'existe pas – sauf exception rarissime. À l'opposé, vu leur valeur en collection, certaines ont fait l'objet de restaurations soignées. Mais toutes les remises en état ne se valent pas. Si vous achetez une auto dans son jus, soyez attentif à la corrosion (ailes, pieds de pare-brise, ancrage des suspensions avant, surtout jusqu'en 1979). Côté moteur, la courroie de distribution est à changer tous les 80000 km ou 5 ans (30000 km sur 16S), faiblesse des joints de queue de soupapes et injection K-Jetronic, qui souffre des immobilisations prolongées (chère à réparer). ■

PAS BEAUCOUP DE PUISSANCE POUR CES SPORTIVES. MAIS LEURS 810 À 890 KG AIDAIENT BIEN POUR OFFRIR DE BONS CHRONOS!



PHOTOS : N. SOLER

Cote & achat

À PARTIR DE | 17 000 €

Golf GTI 1600 petits pare-chocs

SEPTEMBRE 1976 À JUILLET 1978

MOTEUR : 1588 cm³, 110 ch à 6100 tr/mn, 14 mkg à 4000 tr/mn
PERFORMANCES : 182 km/h, 0 à 100 km/h en 9,1 s
COTE ACTUELLE : **22000 €**


VOLKSWAGEN

SPÉCIFICITÉS : modèle originel, très prisé. Boîte 4 vitesses.

Golf GTI 1600 5 vitesses

JUILLET 1978 À SEPTEMBRE 1982

MOTEUR : idem PERFORMANCES : idem.
COTE ACTUELLE : **17000 €**


A.S.AUNIER

SPÉCIFICITÉS : ses gros boucliers la font chuter dans les cotes. À partir de juillet 1979, boîte 5, mêmes performances. À partir de juillet 1980, nouvelle planche de bord plus moderne et volant plus épais à 4 branches.

Golf GTI 1800

SEPTEMBRE 1982 À DÉCEMBRE 1983

MOTEUR : 1781 cm³, 112 ch à 5800 tr/mn, 15,5 mkg à 3500 tr/mn
PERFORMANCES : 183 km/h, 0 à 100 km/h en 9,2 s
COTE ACTUELLE : **17000 €**

LE CHOIX de Sport Auto Classiques



VOLKSWAGEN

SPÉCIFICITÉS : pas plus cotée, moteur nettement plus souple, très agréable, un peu plus lourde. Existe en 5 portes, moins cotée. Séries spéciales enrichies, plus cotées: « Plus » et « Pirelli ». Les ultimes GTI (mai 1983), les « Rabbit »: présentation et équipement simplifiés.

Golf GTI 16S Oettinger

1981 À 1983

MOTEUR : 1588 cm³, 136 ch à 6500 tr/mn, 16 mkg à 5500 tr/mn
PERFORMANCES : 197 km/h, 0 à 100 km/h en 7,6 s
COTE ACTUELLE : **40000 €**
SPÉCIFICITÉS : plus chère, seulement 1250 exemplaires. Très souvent blanche, parfois gris foncé. Bas de caisse, élargisseurs d'ailes, phares additionnels, compteurs additionnels. Moteur enthousiasmant, plus exigeant en entretien, plus cher en réparation.

Les prix sont donnés pour des voitures prêtes à prendre la route, en bon état général, sans faiblesse particulière

MECATECHNIC.COM

Pièces, accessoires & outillage pour
VOLKSWAGEN, BMW, AUDI, PORSCHE, MERCEDES & MX5



Partenaire de votre passion !





MonAncienne

Pièces, accessoires,
outillage pour **véhicules anciens**



MECATECHNIC & MonAncienne

03 20 26 26 33
contact@mecatechnic.com

- *Une équipe de 80 personnes*
- *Depuis 36 ans à votre écoute*
- *7300 m² de stock*
- *1000 expéditions par jour*

Par Jean-Rémy Macchia – Photos : Benjamin Asket - Virage Agency

JAGUAR

Où la trouver ?

ELLE S'OFFRE À VOUS PAR TOUS LES CANAUX

De tout temps, la Mark II a été soignée et conservée, souvent avec une attention suffisante pour que les dévastations dues à l'âge soient évitées. En résulte une population survivante très importante. La belle n'est pas difficile à dénicher : elle se trouve aussi bien entre particuliers, qu'en enchères ou auprès de revendeurs spécialisés. Pas besoin de traverser la Manche. Beaucoup de négociants en anglaises anciennes en proposent. Certains parfaitement dignes de confiance : Cecil Cars (91), Classic Cars (92), Auto Classic Garage (35) etc.



Sur la base d'un bel héritage

DES ÉVOLUTIONS PUREMENT POSITIVES

La berline Mk I était sortie en 1955. La Mk II présente les mêmes proportions, la même silhouette. Mais le contour plus fin des vitres latérales illumine son profil. Avec l'augmentation de sa lunette, la surface vitrée totale accrue de 18 % lui offre un habitacle plus lumineux. L'élargissement des voies à l'arrière apporte un léger gain à la tenue de route. L'excellent freinage à quatre disques apparu fin 1957 sur les Mark I est repris.

MARK II

Chez Jaguar, performances et distinction ne s'incarnent pas forcément dans des coupés ou cabriolets. La Mark II, la plus mythique de toutes les berlines de la marque, atteint des sommets dans ces domaines. L'art d'allier noblesse et sportivité. Belle, généreuse, pas si chère et… parfois capricieuse.

Légende éternelle

LA MAGIE DE QUALITÉS SUPERLATIVES

L'aura de la Mk II ne vient pas de nulle part : elle arrivait au moment où la marque cumulait les victoires aux 24 Heures du Mans (5 victoires en 7 ans), elle adoptait en la magnifiant la ligne de la Mk I et elle profitait de ses excellents moteurs 6-cylindres. Le tout dans une enveloppe très chic, mise en valeur par un habitacle à la présentation extrêmement soignée. Accessoirement, à sa sortie, elle est LA berline la plus rapide du monde.

Ligne de rêve

SCULPTURALES RONDEURS

Aucun artifice, aucune surcharge dans cette ligne naturellement féline et sportive. Elle a été tracée par les stylistes de l'usine. Un miracle d'équilibre et un caractère racé, presque rageur, ce qui est unique dans l'histoire automobile pour une carrosserie aussi ronde. La face avant gagne en caractère lorsque les antibrouillards additionnels sont montés, à la place des grilles d'aération.

MARK II

Chez Jaguar, performances et distinction ne s'incarnent pas forcément dans des coupés ou cabriolets. La Mark II, la plus mythique de toutes les berlines de la marque, atteint des sommets dans ces domaines. L'art d'allier noblesse et sportivité. Belle, généreuse, pas si chère et… parfois capricieuse.

Légende éternelle

LA MAGIE DE QUALITÉS SUPERLATIVES

L'aura de la Mk II ne vient pas de nulle part : elle arrivait au moment où la marque cumulait les victoires aux 24 Heures du Mans (5 victoires en 7 ans), elle adoptait en la magnifiant la ligne de la Mk I et elle profitait de ses excellents moteurs 6-cylindres. Le tout dans une enveloppe très chic, mise en valeur par un habitacle à la présentation extrêmement soignée. Accessoirement, à sa sortie, elle est LA berline la plus rapide du monde.

Ligne de rêve

SCULPTURALES RONDEURS

Aucun artifice, aucune surcharge dans cette ligne naturellement féline et sportive. Elle a été tracée par les stylistes de l'usine. Un miracle d'équilibre et un caractère racé, presque rageur, ce qui est unique dans l'histoire automobile pour une carrosserie aussi ronde. La face avant gagne en caractère lorsque les antibrouillards additionnels sont montés, à la place des grilles d'aération.

Vocation toute tracée

AUTHENTIQUES GÈNES DE SPORTIVE

Malgré l'équipement soigné, la présentation luxueuse et le standing de cette noble auto, la Mk II, bien que berline, a vite été engagée dans des compétitions sportives. De 1959 à 1964, l'usine a fabriqué une douzaine d'autos « Tour de France ». Et plusieurs ont été engagées par des privés dans diverses compétitions. Aujourd'hui, elle est homologuée dans quasiment toutes les épreuves historiques européennes.

Tout n'est pas parfait

DEUX TALONS D'ACHILLE, LA MISS!

Jusqu'en 1965, l'archaïque boîte de vitesses Moss à 1re non synchronisée est de mise. Pas du tout agréable à fréquenter. Même avec l'overdrive (sur la 4e) proposé en option. Sur les 3.8, une Borg Warner automatique à 3 rapports peu sportive est montée en option. Reste aussi la direction: pas de crémaillère moderne comme sur les XK 140/150, mais un boîtier Burman, peu précis. Sans l'assistance optionnelle, le volant est lourd, malgré la forte démultiplication qui rend l'auto peu maniable.



Rarement une berline s'est rendue aussi désirable par une telle alliance



« 240 » et « 340 »

PETITES SŒURS APPAUVRIES

Les deux dernières années de production, les 2.4 et 3.4 ont été remplacées par les 240 et 340. Au menu, mêmes mécaniques. Mais le simili remplace le cuir sur la sellerie, les tablettes en bois au dos des sièges avant disparaissent, les pare-chocs sont plus fins (comme sur S-Type), les antibrouillards ne sont plus de série.



« Bon » côté du volant

CE SERA À DROITE OU À GAUCHE?

En France, environ trois quarts des voitures sont proposées avec le volant à gauche. Mais se trouvent aussi beaucoup d'exemplaires qui ont traversé la Manche comme voitures de collection. A priori, moins cotées chez nous que celles avec volant « continental »: 10 à 15 % de moins.

Moteur, pièce maîtresse

MAGNIFIQUE 6-CYLINDRES « DOUBLE ARBRE »

Le cœur de cette « Jag » bat fort, dans des sonorités graves aux accents onctueux. Les 6-cylindres à double arbre à cames en tête (raffiné et rarissime à l'époque) donnent le meilleur. Si le 2.4 reste timide (il passe de 112 à 120 ch entre la Mark 1 et la Mark 2), le 3.4 resté à 210 ch offre un tout autre tempérament. Le 3.8 partagé avec les XK 150 est à peine plus puissant (220 ch), mais son couple généreux le rend plus disponible à bas et moyen régimes.



entre noblesse de robe et supériorité mécanique

Cote et vraie valeur

UNE TRÈS, TRÈS LARGE PALETTE

En collection, les cotes vont de moins de 10000 € pour une auto à rénover jusqu'à près de 50000 €, 35-40 % de plus qu'une Mk 1. Les prix proposés peuvent aller bien au-delà. Parfois de façon injustifiée; ou, au contraire, pour des exemplaires vraiment parfaits bénéficiant des meilleures restaurations, factures à l'appui. Les prix culminent alors à plus de 80000 €.



POINTS FAIBLES ET MODERNISATION POSSIBLE

Conformité

Comme pour toute ancienne, la conformité de tous les organes avec l'origine est essentielle. Vérifiez le numéro de série, poinçonné sur le haut du radiateur (suffixe « DN » sur les autos dotées d'overdrive). La plaque constructeur se situe dans le compartiment moteur, souvent sur le passage de roue avant gauche, parfois au-dessus du relais de démarreur. Sur les exemplaires vendus d'origine en France, la plaque des Ets Charles Delecroix apparaît sur le passage de roue avant droit. Pour vous assurer que le moteur est d'origine, son numéro apparaît à l'avant de la culasse, entre les deux caches des arbres à cames. Sa cylindrée est gravée sous les carburateurs.

Points faibles

La corrosion attaque, comme sur toute ancienne. À inspecter surtout: traverse avant, bas de caisse, carrosserie autour des veilleuses, bas de portières, couvercle de malle et pourtour des ailes arrière. Côté mécanique, des soucis avec les carburateurs SU (flotteur coincé, fuite de carburant), le refroidissement du moteur, les fuites (liquide de refroidissement et huile) et la boîte Moss (faiblesse des synchros et pignons). Attention au train avant (rotules et silentblocs) et aux attaches du pont arrière. L'électricité est très problématique.

Optimisation

Le moyen le plus radical pour fiabiliser une Mk 2 est de la moderniser. Vous lui ôtez son « matching numbers », mais vous corrigez aussi tous ses archaïsmes. La Mk 2 est l'ancienne qui a le plus subi ce type de « d'optimisation ». Organe le plus souvent changé: la boîte de vitesses Moss, véritable plaie de la voiture. Des transmissions automatiques plus modernes, à 4 rapports sont parfois aussi montées. Pour l'agrément, la direction peut bénéficier d'une assistance récente qui l'allège et accroît sa précision. Le moteur peut être un Jaguar 4.2 plus récent et plus puissant. Une clim est parfois montée. Tout cela fait bondir les puristes. Mais l'auto est plus agréable au quotidien. Surprenant: quand ces transformations sont très bien réalisées, elles ne font pas perdre de valeur à l'auto. Au contraire!



Tout le charme british

UN CONCENTRÉ DU MEILLEUR DE LA TRADITION BRITANNIQUE

Le cuir revêt la sellerie et trouve un écho sur les contre-portes, mais en simili. Le bois s'orne de véritable loupe de noyer. Et il ne s'agit pas d'un simple placage de surface; mais bien de véritables éléments taillés dans la masse. La moquette épaisse sait aussi accueillir. Quant à l'instrumentation, elle réjouit l'œil par sa profusion, et le magnifique graphisme des compteurs.



JAGUAR MARK II

PRODUCTION

1959-1967, 1969 pour les dérivées

Mk II 2.4:
2483 exemplaires + 4210 « 240 »
Mk II 3.4:
28660 exemplaires + 2630 « 340 »
Mk II 3.8:
30070 exemplaires
Daimler V8 250 (1962-1969):
17620 exemplaires
Usine: Coventry (G.-B.)

TECHNIQUE

Moteurs
6-cylindres en ligne double arbre à cames en tête
2483 cm³, 2 carburateurs Solex, 120 ch SAE, 19,5 mkg
3442 cm³, 2 carburateurs SU, 210 ch SAE, 30 mkg
3782 cm³, 2 carburateurs SU, 220 ch SAE, 33,4 mkg
Sur Daimler V8, 2548 cm³, 2 carburateurs simple-corps, 140 ch SAE, 21,4 mkg, boîte auto.

Boîte
4 vitesses, manuelle. Moss à 1re non synchronisée, remplacée par boîte Jaguar totalement synchronisée courant 1965. Overdrive en option. Sur 3.8: boîte automatique Borg Warner à 3 rapports optionnelle.

Trains roulants
AV: triangles superposés
AR: essieu rigide, ressorts à lames

Freins: 4 disques. Pneus: 6.40 × 15

Poids à vide: 1450 à 1525 kg (Mark II, boîte mécanique)

Performances *
Vitesse: 157 / 193 / 210 km/h.
Daimler V8: 170 km/h.
0 à 100 km/h: 14,5 / 9,4 / 8,8 s.
Daimler V8: 14,8 s.

COTE

Mk II 2.4 / 240: 26000 €
Mk II 3.4: 36000 € - **340:** 33000 €
Mk II 3.8 boîte mécanique: 45000 €
Mk II 3.8 boîte auto: 41000 €
Mk II 3.8 boîte mécanique roues fil: 48000 €
Daimler V8: 27000 €

* *Avec boîte mécanique*

LAQUELLE CHOISIR ?

Celle de ces pages est la plus séduisante, la plus enviable: une 3.8 avec roues fil superbement restaurée. Si c'est surtout la ligne qui vous fait craquer, vous pouvez vous contenter d'une 3.4, à peine moins puissante. En revanche, la 2.4 avare en performances peine à octroyer un vrai agrément de conduite.

SPORT EN FRANCE

LA CHAINE DU MOUVEMENT SPORTIF

TOUS LES SPORTS ENFIN À LA TELEVISION



DES COMPÉTITIONS EN DIRECT, DES MAGAZINES ET DES REPORTAGES

Retrouvez SPORT EN FRANCE **GRATUITEMENT** sur :

orange 174 | bouygues 192 | free 190 | SFR 129 | GO TV NOUVELLE-CALÉDONIE | Molotov.TV

En direct & replay sur sportenfrance.com

images issues des événements et programmes diffusés sur Sport en France

OCCASION | **À PARTIR DE 48 000 €**

FUTUR COLLECTOR

ALFA ROMEO 4C



LES ESSAIS DE L'ALFA ROMEO 4C DANS SPORT AUTO

N° 636 (01/15) : Dossier Les stars de la rédaction | **N° 647 (12/15)** : Contact 4C Spider | **N° 671 (12/17)** : Concurrence Alpine A110

Alfa Romeo est revenu sur le créneau de la sportive en lançant la 4C. Une sportive pure et dure, qui cultive la légèreté en usant et abusant du carbone. Un choix technique pertinent qui se ressent hélas sur les prix en neuf… et en occasion. TEXTE ET PHOTOS **THOMAS RIAUD**

Présentée sous la forme d'un concept prometteur à Genève en 2011, la 4C n'est devenue réalité qu'à partir de fin 2013 en coupé, à travers une première série spéciale limitée à 400 exemplaires baptisée « Launch Edition ». Une nécessité, car depuis la disparition de la magnifique (mais décevante sur le plan de la conduite) Brera, la marque milanaise n'avait plus de sportive dans sa gamme. Sur la forme, la minimaliste 4C, déclinée en Spider début 2015, semble mixer de façon improbable le style des défuntes 8C et citadine Mito. Mais contrairement aux multiples Spider et Coupés de conception classique qui émaillent le passé d'Alfa, le constructeur s'est aventuré sur un terrain méconnu: celui d'une coque intégralement en carbone. Un choix technique qui présente bien des avantages pour une authentique sportive, puisque ce matériau marie rigidité et légèreté. À peine 940 kg vérifiés avec les pleins pour le Coupé (45 kg de plus en Spider). Et à l'instar des plus nobles sportives, la 4C reçoit son moteur en position centrale arrière. L'auto étant très légère, elle se contente du 4-cylindres 1750 cm³ turbo de la compacte Giulietta Quadrifoglio Verde, un bloc couplé d'office à la boîte à double embrayage TCT à 6 rapports. Par les temps qui courent, c'est autant de malus en moins. Côté sensations, ce 1750 cm³ n'affectionne pas les hauts régimes, mais les performances sont bonnes: 4,5 secondes au 0 à 100 km/h, et 257 km/h en pointe. Trapue, la 4C fait preuve d'une agilité remarquable, mais son toucher de route est loin d'égaler celui d'une Elise. La faute en incombe à sa direction, sans assistance, qui a tendance à guider l'auto au gré des bosses. Quant à son tarif, il était élevé: 70000 € en neuf pour le Spider! Heureusement, la 4C revient à une certaine réalité en occasion, soit 55000 € en moyenne pour un modèle peu kilométré.

MOTEUR

Déjà présent sur la Giulietta Quadrifoglio Verde, plus lourde de près de 500 kg, ce 4-cylindres turbo 1750 TBi de 240 ch retrouve ici un second souffle. À condition de suivre l'entretien prescrit, et de bien respecter les temps de chauffe à froid. La distribution, assurée par une courroie, est à faire tous les 5 ans ou 100000 km. Si le kit, facturé 115 €, reste abordable, il y a beaucoup de main-d'œuvre, la courroie étant peu accessible. Ainsi, pour un changement de la pompe à eau, prévoyez près de 960 € dans le réseau, un peu moins chez un spécialiste. Du côté des révisions standard, avec une vidange, le changement des filtres et des bougies, la fréquence idéale est au moins d'une fois par an ou tous les 30000 km, ce qui coûte 515 € environ. Le seul souci connu, et qui a donné lieu à une action en atelier en mai 2015, est le remplacement de la batterie d'origine (50 Ah) contre une nouvelle de 60 Ah. Enfin, il y a eu quelques cas de fuites d'huile au niveau du joint du couvre-culasse, un défaut sans gravité.



LE CHOIX DE SPORT AUTO

La légèreté étant le leitmotiv de la 4C, nous choisissons le Coupé, plus abordable de près de 10 000 € en occasion. L'idéal est de trouver un modèle équipé de la ligne optionnelle Akrapovic (3 750 €), pour gagner en sensations. Il faut aussi s'assurer que l'exemplaire a bénéficié des remises à niveau opérées par Alfa.



TRANSMISSION

Cette petite propulsion utilise une boîte TCT à double embrayage à 6 rapports. Malgré sa sophistication, elle est loin d'offrir l'agrément d'une PDK de chez Porsche, plus réactive et plus douce. Bien que réputée fiable, elle a, elle aussi, bénéficié d'une action en atelier en mai 2015. Cela consistait essentiellement en une reprogrammation, afin de lisser les passages de vitesses, pour préserver les *silentblocs* supportant le moteur, ce dernier ayant tendance à beaucoup bouger. Les faibles kilométrages des modèles en circulation n'ont pas donné lieu à des changements d'embrayage, mais sachez que l'opération sera à faire à partir de 100000 km. Comptez 930 € de pièces et 4 heures de main-d'œuvre.

TRAINS ROULANTS

La 4C déçoit sur une route bosselée, le train avant cherchant continuellement son cap, et ça se ressent dans sa direction très directe. Conscient de ces défauts, Alfa Romeo a opéré un rappel en mai 2015, pour remplacer les suspensions par des modèles plus souples, sans altérer la précision de





UNE LIGNE SPLENDIDE, AVEC UN PROFIL À COUPER LE SOUFFLE, DE TRÈS BELLES JANTES, LA 4C BRILLE AUTANT PAR SON ÉLÉGANCE QUE PAR SES PERFORMANCES.

Le freinage, assuré par 4 disques très efficaces et endurants, ne souffre d'aucune critique. Elle stoppe net !

conduite. Pour bien faire, il est recommandé de rester fidèle à la monte pneumatique Pirelli d'origine (17 pouces à l'avant et 18 pouces à l'arrière). Le freinage assuré par 4 disques, très efficaces et endurants, ne souffre d'aucune critique, le poids contenu de l'auto étant un atout, mais il y a eu de rares cas de disques vrillés, pris en charge sous garantie (jeu de disques à 488 €, plaquettes à 198 € hors main-d'œuvre). Autre souci, un défaut de conception au niveau de certaines rotules du train avant, qui sont serties dans les triangles de suspension. Celles-ci génèrent un craquement dès que l'on passe une bosse ou un trou. Là encore, Alfa Romeo a pris en charge ces rares cas isolés.

INTÉRIEUR

La 4C brille par un extrême dépouillement. Car si la plupart des équipements sont disponibles de série… il fallait les réclamer (régulateur de vitesse, radar de recul, clim, radio…). Le Coupé, moins cher que le Spider, est moins bien équipé, à l'instar des phares à LED qui restent en option (1 380 €). Sachez que la 4C a multiplié les séries limitées (Launch Edition à la sortie, puis Limited Edition





et enfin Edizion Speciale), assez bien dotées, ce qui peut justifier un surcoût à l'achat. Si vous le pouvez, n'hésitez pas, car si l'ambiance est sportive avec du carbone omniprésent, la finition est en revanche indigne des prix pratiqués. Le seul souci constaté à ce jour concerne les pare-soleil, qui peuvent se fendre sur la tranche.

IDENTIFICATION

Le numéro de série de la 4C, qui doit bien sûr être identique sur la carte grise, est visible sur un autocollant constructeur, placé sur la coque en carbone derrière le siège conducteur.

TRÈS RÉUSSIE SUR UN PLAN ESTHÉTIQUE, ET PLAISANTE À CONDUIRE GRÂCE À SON MOTEUR ALERTE, LA 4C EST UN FUTUR COLLECTOR !

CARROSSERIE ET STRUCTURE

Pour privilégier un poids mini sans sacrifier la rigidité, la 4C reçoit une coque en carbone expliquant, en partie, son prix de vente prohibitif. Un choc important implique une remise en état par des spécialistes à l'usine… si c'est possible. Il vaut mieux, car une coque est facturée (hors main-d'œuvre) 15360 € ! La carrosserie, en composite, est fixée sur cette coque, et certains boulons se desserrent, en particulier au niveau du coffre arrière. À chaque révision, une inspection s'impose. De même, sur certaines 4C, le joint inférieur du pare-brise se décolle, un problème pris en charge par Alfa.
La carrosserie étant très exposée, veillez à ce qu'elle soit irréprochable, car chaque pièce coûte une fortune. Un pare-chocs avant s'affiche à 1140 €, tandis qu'un phare coûte 1430 € !



ALFA ROMEO 4C

PRODUCTION

2013 à 2019

TECHNIQUE

Moteur : 4-cyl. en ligne, turbo, 16V
Cylindrée : 1742 cm³
Puissance maxi : 240 ch à 6000 tr/mn
Boîte : Boîte 6 auto à double embrayage
Vitesse maxi : 257 km/h
Poids : 940 kg (995 kg sur Spider)

COTE

Un Coupé de 2014 approchant les 25000 km s'affiche à 48000 €, l'offre principale se situant à 55000 € environ. Le Spider dépasse souvent les 60000 €…

+

Ligne Agilité Rapport poids-puissance Exclusivité Entretien raisonnable

–

Direction déroutante Finition Prix Usage limité

VERDICT

Bien que très exclusive, la 4C reste abordable à l'usage, en raison de son modeste moteur de grande diffusion, et de son poids contenu, qui préserve ses consommables. Prévoyez 1100 € pour parcourir 15000 km.

BUDGET *Prix TTC, main-d'œuvre comprise*

- **PNEUS AV/AR : 505/590 €** par train vers 50000 km
- **AMORTISSEURS AV/AR : 905/905 €** par train vers 130000 km
- **DISQUES AV/AR : 660/405 €** vers 70000 km
- **PLAQUETTES AV : 255 €** vers 40000 km
- **ÉCHAPPEMENT : 1830 €** (complet) vers 200000 km
- **RÉVISION STANDARD : 5010 € ENVIRON** avec bougies tous les 30000 km/1 an

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Alfa Romeo 4C Coupé de 8000 km, année 2017, valeur 54000 €.

Conducteur A	Conducteur B
Tous risques, 26 ans, 35 % de bonus, région Lodève.	Tous risques, 40 ans, 50 % de bonus, région Lodève.
Cotisation annuelle : 1130 € TTC (franchise vol incendie de 1030 €)	**Cotisation annuelle : 765 € TTC** (franchise vol incendie de 1030 €)

DISPONIBLE EN DE NOMBREUSES SÉRIES SPÉCIALES, L'ALFA 4C EST BIEN ÉQUIPÉE. SI LE CARBONE LUI DONNE UNE TOUCHE SPORTIVE, LA FINITION N'EST PAS À LA HAUTEUR!

OÙ LA TROUVER

LE RÉSEAU

Si, sur les 121 concessions implantées en France, seules 70 sont agréées pour entretenir la 4C, toutes peuvent en revanche vendre un modèle d'occasion. Vous la paierez au prix fort, mais vous aurez l'assurance d'acheter un modèle irréprochable, révisé et garanti.

LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME

La 4C est suffisamment exclusive pour être vendue par ces professionnels. Les prix sont généralement élevés, mais en contrepartie, vous achetez aussi une tranquillité d'esprit avec des services et une garantie.

LES PARTICULIERS

C'est auprès des particuliers que l'on voit les meilleurs prix... mais pas toujours les meilleures affaires ! Limitez votre achat à une première main restée d'origine, toujours suivie avec rigueur par le réseau, pour bénéficier de la garantie constructeur.

LE CLUB

La rare 4C a déjà ses entrées au sein du très actif Alfa Romeo Club de France. N'hésitez pas à vous en rapprocher pour glaner auprès des membres de précieuses informations et peut-être même rencontrer un vendeur potentiel.
www.alfaromeo.fr/alfa-club
01.39.90.07.82

Sport auto

Classiques

ANNONCES



© Fabrice Gauvin

Actualités Classiques

Turbine 11 pales pour Porsche !

★ Pièce emblématique du fabuleux Flat 6 Porsche, **la turbine 11 pales arrive chez Mecatechnic** en pièce de refabrication. Le carter de refabrication qui l'entoure sera également disponible.



La turbine 11 pales est apparue dès 1965 et équipa les 911 jusqu'au 2.7, sans oublier la mythique 2.7 RS et la Porsche 914-6. Elle laissa ensuite place aux 5 pales.

Ces pièces seront source de nombreux débats au sein des communautés, sur la question du débit et de la pression d'air qu'elles sont capables de sortir et de leur impact sur le rendement du moteur.

C'est la 11 pales qui va être proposée à la vente chez Mecatechnic.

Prévue pour les poulies d'alternateur d'un diamètre de 95.2 mm. Diamètre du moyeu : 245 mm.

www.mecatechnic.com

Professionnels : envoyez vos actus à nicolas.berthy@reworldmedia.com



★ **PROFESSIONNELS** DE L'AUTOMOBILE DE COLLECTION ET DE COMPETITION HISTORIQUE ★

• Achat • Vente • Restauration • Pièces • Automobilia • Miniatures •
• Arts & Déco • Mode Vintage • Equipements de pilote • Evénements •
• Assurances ... et tout autre service pour gentlemen drivers •

Pour vos communications :
4 numéros par an, 3 mois de parution par numéro.

Directeur de publicité : Nicolas Berthy **01 41 33 52 43**
Directeurs de clientèle : Fabrice Gauvin **01 41 33 29 46** - Julie Martinot **01 41 33 59 65**
★ **pub.sportauto@reworldmedia.com** ★

★ La Sélection ★

P. 119 — PRIX SUR DEMANDE — **DPM (98)**



Matra Jet 5 – 1968

P. 73 — 84 900 € — **Jean Lain Heritage (73)**



Porsche 911 2.4 T Targa - 1973

P. 118 — 109 000 € — **Bolides (68)**



Ferrari 328 GTS - 1987

Rétro ASSURANCES

COLLECTIONNEURS D'EXCEPTIONS...



G.LOPEZ

« Nous en prendrons grand soin ! »

Un numéro dédié pour un suivi personnalisé

05 32 09 64 64 | prestige@retro.fr

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification
N° FR020282-1

RETRO Assurances est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transeuropéen SAS. Société de Courtage en Assurances.
Siège social : Espace Elysée - 128 Rue La Boétie - 75008 PARIS. RCS PARIS 350894846. N° ORIAS : n°07001752 - www.orias.fr.

Création : designe.fr

PAINT SHIELD France

FILM DE PROTECTION * POUR VEHICULES DE PRESTIGE...

- Protection disponible, de la couverture standard à la totalité.
- Découpe des kits en commande numérique.
- Installation réalisée par un professionnel.
- Déplacement sur toute la France.
- 4 ans de garantie.



*Film transparent adhésif protégeant les peintures contre les impacts de gravillons, rayures...

DEPUIS 2005

CONTACT

01 69 41 88 92

www.paintshield-france.fr

ADRESSE:
75 Zone artisanale de Montvoisin, 91400 Gometz la Ville. FRANCE

info@paintshieldfrance.fr

› Plus de 30 marques et 8 000 références dédiées aux voitures anciennes, Oldtimers, Youngtimers et 4x4 Classics.
› De 1950 à 2000.
› Conforme à l'origine en acier aluminé pour une meilleure durabilité.
› Garantie 2 ans.
› Certification ISO 9001 & IATF.

Classic Car
ECHAPPEMENT



15 Rue Porte Balaguer - 66200 ELNE
✆ 09 71 22 63 51 | info@classic-car-echappement.com
www.classic-car-echappement.com

LOCATION GT TOURS
GT TOURS LOCATION
Location de véhicules haut-de-gamme
19 Rue des Ailes 37210 Parçay-Meslay (55mn de Paris) 02.47.46.06.06

Rapprochez vos équipes avec
NOS ESCAPADES D'ENTREPRISES :

TEAM BUILDING,
SÉMINAIRE D'ENTREPRISE,
CHALLENGE, CADEAU...



Offrez à vos collaborateurs une expérience originale au travers d'une escapade organisée en Touraine.
Une activité idéale pour fédérer votre équipe et assurer la réussite de votre action managériale.

CONTACTEZ-NOUS :
pour un programme et un budget « sur mesure » :



« Nous organisons le trajet avec vous selon la durée, votre lieu d'hébergement et vos contraintes... »

Nos différentes locations sur WWW.GT-TOURS-LOCATION.FR

Parking sécurisé pour automobiles de sport et de collection

Tél. 06 09 41 04 81/06 03 35 74 63 compagniedesremisages@wanadoo.fr

COMPAGNIE DES REMISAGES — Parking Sécurisé



RPO classic

Sport et collection
Paris-La Défense
Tél. : 06 09 41 04 81

ALPINE A110 Première édition - 2 300 km	2018	FERRARI 599 GTB HGTE Usine	2011
BENTLEY TURBO R	1993	MERCEDES 190 SL Cabriolet	1959
BMW 700 SPORT COUPÉ	1961	MERCEDES 500 E	1992
BMW 2002	1972	MERCEDES 500 SL	1997
CADILLAC DeVille cabriolet	1964	MERCEDES C350 Coupé - 39 Mkm	2011
CITROEN SM Carburateurs	1971	PORSCHE 930 turbo cabrio - 14 Mkm	1987
FERRARI 575 M Boîte manuelle	2003	ROLLS-ROYCE Silver Wraith II	1980
FERRARI F430	2006	SUNBEAM Tiger 260 FIA PTH	1965

TEA CEREDE
L'assureur des Véhicules de Prestige et de Collection

VOTRE VOITURE MÉRITE L'ASSURANCE D'UN SPÉCIALISTE

DEVIS EN 60 SECONDES
y compris pour Aston Martin, Maserati, Lamborghini, Ferrari

ASSISTANCE 0 KM
sans limite de prise en charge


Photo : © Cobalt automobiles

L'ASSUREUR DE VOS VOITURES DE PRESTIGE DEPUIS 1960

Editez votre devis
en vous rendant sur
www.tea-cerede.com

01 48 01 95 40

5, rue du Général Foy,
75008 Paris

FILIALE DE FINAXY GROUP

Bolides
DOMPTEUR DE MÉCANIQUES

RECHERCHE PERSONNALISÉE | NEUF & OCCASION
ENTRETIEN | RESTAURATION | GARDIENNAGE


Maserati GranTurismo 4.7 Sport
2013 | 27 650 km | 76 000€


Jaguar XK150 Cabriolet 3.4
1957 | 31 200 km | 136 000€


Ferrari 456 M GT
2001 | 39 100 km | 99 000€


Ferrari 330 GT 2+2
1966 | 98 360 km | 299 000€


Ferrari 308 GTBi
1982 | 51 700 km | 62 000€


Ferrari 328 GTS
1987 | 33 200 km | 109 000€


Pontiac GTO The Judge Tribute
1970 | 9 108 km | 65 000€


Ferrari F355 GTB
1997 | 36 500 km | 99 000€


Maserati GranTurismo 4.7 S
2011 | 50 731 km | 59 900€


Ferrari Mondial 3.4 T
1990 | 44 200 km | 46 900€


Lamborghini Gallardo Superleggera
2011 | 11 700 km | 139 000€


BMW Z8
2002 | 46 200 km | 208 800€

www.bolides.eu | 07 50 93 94 88 | michel@bolides.eu | @bolidesmichel

DPM MOTORS / DPM CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



FERRARI 246 GT DINO
1971



FERRARI 512 BB CARBU
1978



FERRARI 365 GTC/4
1972



FERRARI 246 GT DINO
1972



FERRARI 330 GTC
1967



FERRARI 612 SCAGLIETTI
ONE TO ONE
2010



FERRARI 575 MARANELLO F1
2002



FERRARI 348 TB
1990



FIAT 500 JOLLY
RECONSTRUCTION
1968



PORSCHE 911 E 2.2 L
1970



BENTLEY TURBO R
1993



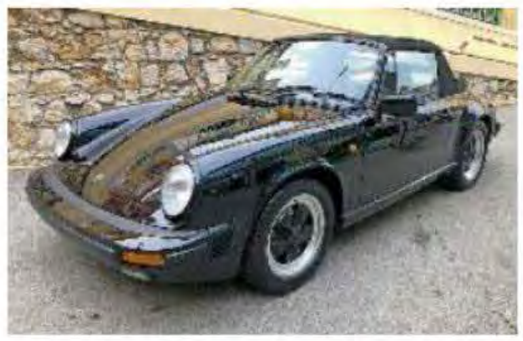
ROVER MINI BRITISH OPEN
1992



FORD MUSTANG
289 CABRIOLET BVA
1967



JAGUAR XJC
1977



PORSCHE 911
CABRIOLET 3.2 L
1984



MATRA JET 5
1968



DPM MOTORS I 45 Bd du Jardin Exotique I 98000 Monaco
I 48 Rue Grimaldi I 98000 Monaco
DPM CLASSIC I 4 Impasse des carrières I 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70

Télécharger dans l'App Store | DISPONIBLE SUR Google Play

application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple inc.

FINI DE R



« *Dès que je rentrais au stand avec un panache de fumée derrière moi, ils se foutaient de nous… Ken Tyrrell en particulier !* » Comme tous les membres de l'équipe Renault de l'époque, Jean-Pierre Jabouille conserve un souvenir très vif des moqueries des équipes anglaises au début de l'aventure du turbo. C'est simple, les Britanniques avaient surnommé la première F1 Renault, la RS01, « the yellow teapot » (« la théière jaune »). Il faut reconnaître que les débuts ont été laborieux et que les casses moteurs étaient légion. Il y a une raison à cela. En effet, le règlement technique de la Formule 1 était bien plus défavorable aux moteurs turbo que ne l'était celui de l'endurance. Il leur imposait une cylindrée deux fois moindre que pour les moteurs atmosphériques. Un sacré défi technique, comme le rappelle Jean-Pierre Boudy, qui était à l'époque le chef motoriste de Renault Sport : « *La cylindrée de 1 500 cm³ qui nous était imposée en Formule 1 signifiait que nous avions une cylindrée réduite de 25 % par rapport à ce que nous connaissions en endurance, où nous pouvions courir avec des moteurs 2 litres. Cela nous limitait beaucoup, car cela réduisait le débit de gaz aspiré puis rejeté par le moteur, or c'est ce paramètre qui accélérait le turbo.* » Il a fallu aussi à l'équipe de Viry-Châtillon progresser dans la technologie. L'ingénieur poursuit : « *Au départ, nous utilisions un simple turbo Garrett qui était prévu pour des camions. Il n'offrait pas un bon rendement et son temps de réponse était catastrophique. Je me souviens d'essais sur le circuit Paul-Ricard au tout début du projet : Jean-Pierre Jabouille commençait à accélérer à fond au début de la ligne droite du 3,3 km et le turbo se déclenchait une fois qu'il abordait la courbe de Signes ! Le moteur est né avec des solutions du 2 litres turbo qui, rapidement, n'ont plus marché sur le 1 500 cm³. Nous avons cherché des résultats pour améliorer la situation avec ce simple turbo. Nous avons successivement adopté des segments en céramique, des pistons à refroidissement interne, un refroidissement air/eau en amont des échangeurs*

IRE !

EN INTRODUISANT LE TURBOCOMPRESSEUR EN FORMULE 1, EN 1977, RENAULT AVAIT BIEN FAIT RICANER LES ANGLAIS. MAIS APRÈS DEUX ANNÉES DE LABORIEUX DÉVELOPPEMENT, L'AUDACE A PAYÉ ET LE TURBO A FINI PAR GAGNER GRÂCE À CETTE DIABOLIQUE RS10.

PAR ALAIN PERNOT PHOTOS LAURENT VILLARON



air/air puis des chemises en alu à revêtement Nikasil, mais, au bout d'un moment, nous n'arrivions plus à progresser. Il nous fallait passer à autre chose. »

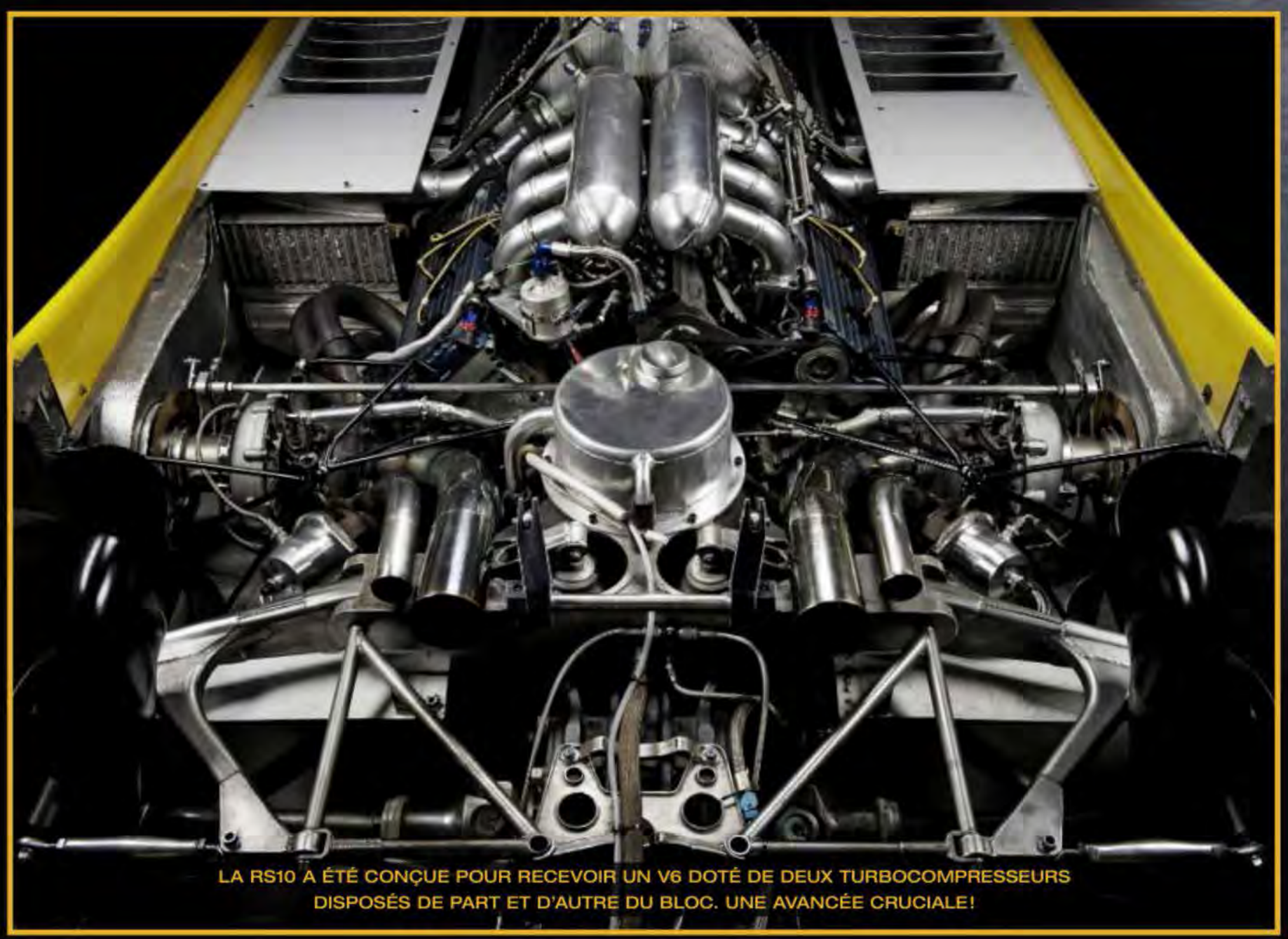
Deux turbos au lieu d'un

L'étape suivante s'est rapidement imposée aux ingénieurs français œuvrant sous la houlette de François Castaing : « *Porsche était passé aux doubles turbos en endurance et nous avons étudié cette voie de développement à notre tour,* poursuit Jean-Pierre Boudy. *Nous avons contacté leur fournisseur, KKK, pour qu'ils nous procurent des turbos adaptés à nos propres contraintes. Il s'agit de turbos issus de la série mais réalisés avec des matériaux convenant à nos températures de fonctionnement élevées. Ils étaient 60 % plus petits que notre turbo unique. Dès que nous avons testé cette solution au banc, ça s'est imposé comme une évidence ! Cette solution était bien supérieure en termes de temps de réponse et d'utilisation.* » Le gros turbo Garrett monté sur la boîte de vitesses laissait donc place – de part et d'autre du V6 – à deux turbos KKK 60 % plus petits et tournant beaucoup plus vite (150 000 tr/mn à pleine charge contre 80 000 tr/mn au simple turbo). Les résultats du banc d'essais sont immédiatement confirmés – et appréciés – par les pilotes. « *En passant du monoturbo au biturbo, nous avons réduit le temps de réponse de près de la moitié,* se souvient avec enthousiasme René Arnoux. *C'était très précieux pour les phases d'accélération. Le fait de relancer des petits turbos était beaucoup plus rapide, car il y avait moins d'inertie. Avec le gros monoturbo, la turbine s'arrêtait immédiatement dès qu'on levait le pied et cela prenait un temps de fou pour la relancer. La puissance arrivait avec une brutalité énorme deux secondes après avoir accéléré ! Avec le double turbo, il nous fallait quand même anticiper un peu l'accélération, mais bien moins qu'avant. Nous avons beaucoup gagné en confort d'utilisation !* » Le V6 y a gagné une plage d'utilisation s'étalant désormais de 6 000 tr/mn (au lieu de 8 000) jusqu'à 11 000 tr/mn. Et ce passage au biturbo n'est

qu'un des piliers de l'émergence de l'équipe Renault Sport. Ce moteur est en effet conçu pour être greffé sur une toute nouvelle voiture : la RS10 * qui, elle aussi, représente un sacré bond en avant. *« Passer de la RS01 à la RS10, c'était comme troquer une grand-mère contre une fiancée : c'était le jour et la nuit ! »*, résume de manière imagée René Arnoux. Cette RS10 marque en effet une avancée considérable. Il s'agit de la première wing-car de Renault. Après la domination implacable de Lotus lors de la saison 1978, le doute n'est plus permis. L'effet de sol, qui permet d'augmenter considérablement les vitesses de passage en courbe en créant une dépression aérodynamique sous la voiture, est devenu un ingrédient indispensable au succès. Toutes les équipes tentent de s'inspirer de la fameuse Lotus, avec plus ou moins de bonheur. Transfuge de chez Alpine, l'ingénieur Michel Tétu garde un souvenir ému de cette aventure : *« Gérard Larrousse m'a fait venir chez Renault Sport fin 1978. À ce moment-là, j'avais travaillé essentiellement en endurance et en rallye. Je n'avais encore jamais approché une Formule 1 ! Quand je suis arrivé, la coque était déjà dessinée par Hervé Guilpin. Il avait fait du beau travail avec une coque très étroite qui laissait place à des pontons assez larges. Marcel Hubert, l'aérodynamicien, qui avait longtemps œuvré chez Alpine, avait jeté les bases de la carrosserie avec le nez, l'aileron avant et l'aileron arrière. Il faisait des tests dans la soufflerie S4 de Saint-Cyr, mais il a eu un problème de santé et j'ai dû prendre le relais avec, pour première mission, de définir la circulation interne de l'air et le profil interne des pontons latéraux. »* C'est là que se jouait l'effet de sol, et donc l'efficacité aérodynamique tant attendue. Pour générer ce fameux effet de sol, le profil des pontons latéraux devait adopter la forme d'une aile d'avion inversée, créant une dépression aérodynamique qui aspirait la voiture vers le sol, lui conférant une adhérence très importante dans les courbes. Le long des pontons latéraux, des panneaux coulissant verticalement avaient pour mission de maintenir la dépression aérodynamique sous la voiture. Ce sont les fameuses jupes. *« Nous avons passé beaucoup de temps sur l'aérodynamique, car nous partions d'une feuille blanche en matière d'effet de sol,* se rappelle Michel Tétu. *Heureusement, j'avais pu me rendre incognito sur les premiers grands prix de la saison 1979, où nous engagions encore la RS01. À l'époque, il était assez facile de voir ce que faisait la concurrence, Lotus et Ligier notamment. J'avais une bonne idée du profil de ponton à adopter. J'aurais même souhaité qu'ils remontent de manière un peu plus agressive sur leur partie arrière, mais nous devions composer avec des contraintes liées au moteur, turbo et refroidissement notamment. »*

Une wing-car efficace du premier coup

Une fois le ponton dessiné, il a fallu développer le système de jupes : *« C'était un vrai casse-tête,* se souvient Michel Tétu. *Il fallait qu'elles soient maintenues le plus en contact possible avec le sol, tout en coulissant avec le moins de résistance possible de manière verticale. Il fallait aussi que le patin assurant le contact avec le sol ne s'use pas trop vite afin de garantir une efficacité aérodynamique sur la durée d'une course. Grâce à quelques tuyaux fournis par un sous-traitant anglais, nous avions finalement adopté des patins en aggloméré de bois imprégné de résine intégrant des*



LA RS10 A ÉTÉ CONÇUE POUR RECEVOIR UN V6 DOTÉ DE DEUX TURBOCOMPRESSEURS DISPOSÉS DE PART ET D'AUTRE DU BLOC. UNE AVANCÉE CRUCIALE !

SORTANT JUSTE DE RESTAURATION, CETTE RS10 MISE À DISPOSITION PAR RENAULT CLASSIC NE DISPOSAIT PAS ENCORE DE SON VICTORIEUX N° 15 AU MOMENT DE NOTRE SÉANCE PHOTOS. NÉE RS10 ET DEVENUE RE20 PAR LA SUITE, ELLE DISPOSE D'UN NEZ DÉMONTABLE.

« LA SOLUTION BITURBO ÉTAIT BIEN SUPÉRIEURE EN TERMES DE TEMPS DE RÉPONSE ET DE CONFORT D'UTILISATION. »

JEAN-PIERRE BOUDY, MOTORISTE

RENAULT RS10 1979

L'HABITACLE DE LA RS10 EST D'UNE SIMPLICITÉ BIBLIQUE (LES INDICATEURS DIGITAUX NE SONT PAS D'ÉPOQUE). LE PÉDALIER N'ÉTANT PAS RÉGLABLE, RENÉ ARNOUX AVAIT UNE POSITION PLUS AVANCÉE ET POUVAIT GLISSER UNE GOURDE DANS L'ÉPAISSEUR DE SON SIÈGE AINSI QU'UN BOÎTIER D'ACQUISITION DE DONNÉES EN ESSAIS.

Technique

Châssis : Monocoque en aluminium
Moteur : Renault EF1, type : V6 à 90° suralimenté par 2 turbocompresseurs KKK, cylindrée : 1492 cm³, distribution : 4 soupapes par cylindre, alésage × course : 85 mm × 42,8 mm, alimentation : pompe à injection Kugelfischer
Puissance : Env. 520 ch à 10 500 tr/mn
Suspension AV & AR : Triangles superposés, basculeur à l'avant et poussoir à l'arrière
Freins & AR : Disques ventilés
Pneus : Michelin radiaux
Transmission : Propulsion
Boîte de vitesses : Renault à 5 rapports + marche arrière (pignonnerie Hewland)
Dimensions (L - l - h) : 4 700 - 2 230 - 1 200 mm
Empattement : 2 860 mm
Voie AV/AR : 1 720/1 570 mm
Poids : 600 kg


personal

petits cylindres de céramique. Nous avons trouvé assez vite un bon équilibre. » Étonnamment, la RS10 – pourtant basée sur un concept aérodynamique très différent de sa devancière – a conservé l'aileron arrière si particulier de la RS01 avec un volumineux support moulé en forme de U. « *C'était une trouvaille de Marcel Hubert,* reconnaît Michel Tétu. *Au début, j'étais un peu sceptique, redoutant une obstruction au flux d'air sortant des pontons, mais en fait c'était très efficace, même avec l'effet de sol! Globalement, la RS10 a permis un gain colossal en appuis.* »

Une tenue de route incroyable

Difficile de chiffrer précisément ce gain (« *Nous n'avions pas d'ordinateur et nous n'étions qu'au balbutiement des mesures embarquées* », précise Tétu), mais l'enthousiasme de Jean-Pierre Jabouille est très évocateur : « *La RS10 avait une tenue de route incroyable. Ça te dévissait la tête!* » D'ailleurs, avant le départ du Grand Prix de France, le grand blond avait fait installer une sangle reliant l'arceau de sécurité au tableau de bord afin de soutenir son casque dans les nombreux virages à droite. « *Tout le monde pense que la montée en puissance de Renault ne repose que sur le moteur turbo. Ce n'est pas le cas. C'est aussi grâce à l'excellent comportement routier de la RS10 que nous sommes devenus aussi compétitifs* », confirme le pilote qui a mené tout le développement du projet turbo, volant en mains. En fait, la RS10 offrait un cercle vertueux idéal : « *Comme nous avions plus d'adhérence grâce à l'effet de sol, nous pouvions freiner plus tard et réaccélérer plus tôt*, complète René Arnoux. *Et cela permettait de réduire encore plus le temps de réponse! Nous gagnions sur tous les tableaux, d'autant que la facilité de conduite rendue possible par le biturbo nous permettait de piloter de manière moins brutale et de mieux gérer les pneus sur la durée.* » Michelin a d'ailleurs joué un rôle important dans les performances de Renault : « *Déjà, les pneus radiaux étaient intrinsèquement plus performants que les pneus traditionnels,* analyse Michel Tétu. *Ensuite, Michelin*

CONÇU PAR MARCEL HUBERT, L'AILERON DE LA RS10 EST LE MÊME QUE CELUI DE LA RS01. ÉTONNAMMENT, IL FONCTIONNAIT TRÈS BIEN, ALORS QUE LE CONCEPT AÉRO DE CETTE WING-CAR ÉTAIT TOTALEMENT DIFFÉRENT.

était concentré sur deux équipes : nous et Ferrari. Ils travaillaient beaucoup et nous fournissaient des pneus de qualification. Enfin, ils étaient aussi très exigeants sur la rigueur de nos réglages de suspension, ce qui nous a amenés à progresser sur ce point. » Comme la plupart des nouveautés de l'époque, la RS10 a débuté à l'occasion du lancement de la saison européenne, au Grand Prix d'Espagne (5e manche de l'année) aux mains du seul Jabouille. Elle n'était alors pas encore équipée du V6 biturbo qui ne fera son apparition que deux courses plus tard, à Monaco. Même si certains membres de l'équipe espéraient secrètement briller sur la piste monégasque, l'équipe Renault a frôlé la correctionnelle en Principauté avec une qualification en dernière ligne ! Aucune des deux RS10 n'a d'ailleurs été classée en course. Pas de quoi décourager l'équipe jaune et noire ! Profitant de l'annulation du Grand Prix de Suède, l'équipe Renault Sport prépare au mieux le Grand Prix de France programmé à Dijon, le 1er juillet. Elle se rend même deux fois sur la piste bourguignonne pour y mener des essais d'endurance en conditions de course. De quoi fiabiliser le moteur biturbo et peaufiner les réglages aérodynamiques de la wing-car. Forte de ces trois simulations de grand prix, l'équipe dirigée par Gérard Larrousse aborde son grand prix national avec confiance. Cette confiance n'a fait que se renforcer à l'issue des essais lorsque les deux RS10 de Jabouille et Arnoux ont réalisé un tir groupé, non pas en dernière ligne comme à Monaco, mais au premier rang ! « *À partir de là, nous étions certains d'avoir une voiture qui marchait fort. La victoire nous paraissait jouable »,* déclare Jean-Pierre Boudy, qui avait juré qu'il se raserait la barbe en cas de victoire. Auteur de la pole position, Jean-Pierre Jabouille se souvient de l'ambiance précédant le départ : « *Ils étaient une dizaine à me tourner autour sur la grille de départ en me demandant si j'étais sûr que ça irait. Ils me cassaient les pieds ! Heureusement que j'étais solide dans ma tête !* » Sans trop de surprise, les deux Renault se font surprendre par les Ferrari dans l'exercice du départ arrêté (elles embarquent 60 litres de carburant de plus !), mais le grand Jabouille a un plan. Il a fait le choix audacieux de partir avec des pneus tendres. Sa stratégie est de les ménager en début de course et de passer à l'offensive. Par une météo à la fraîcheur idéale (le turbo est très sensible à la température extérieure) et devant 70 000 spectateurs pleins d'espoir, Jabouille porte une attaque imparable sur la Ferrari de Villeneuve et s'empare du commandement au 47e des 80 tours. Derrière la n° 15, René Arnoux – gêné par le déjaugeage d'une pompe à essence – et Gilles Villeneuve se livrent lors des derniers tours à une bataille homérique qui entrera dans les annales de la Formule 1. « *Les gens ne parlent que de ça, mais moi, je m'en fous,* balaie Jabouille. *L'histoire retient que j'ai gagné le Grand Prix de France avec un moteur turbo et une voiture 100 % française.* » Le grand blond a raison, et il n'en fallait pas plus pour que nos chers amis anglais commencent à rire… jaune. Quelques années plus tard, ils sont tous passés au moteur turbo… Y compris Ken Tyrrell, ravi de récupérer un moteur Renault turbo ! ■



« TOUT LE MONDE PENSE QUE LA MONTÉE EN PUISSANCE DES RENAULT NE REPOSE QUE SUR LE MOTEUR TURBO. C'EST FAUX. C'EST AUSSI GRÂCE À L'EXCELLENT COMPORTEMENT DYNAMIQUE QUE NOUS SOMMES DEVENUS AUSSI COMPÉTITIFS. »

JEAN-PIERRE JABOUILLE, PILOTE

PROPOS RECUEILLIS PAR ALAIN PERNOT
PORTRAIT LAURENT VILLARON

LE BONHEUR EST DANS L'APRÈS

Si de nombreux pilotes aiment à rester dans le milieu de la F1, Jody Scheckter n'a pas hésité à changer de vie une fois sacré champion du monde, il y a quarante et un ans. Le dernier pilote avant Michael Schumacher à avoir été titré au volant d'une Ferrari se délecte aujourd'hui à la tête d'une ferme biodynamique.

Quel est votre premier souvenir automobile?
L'un de mes premiers souvenirs est d'avoir pris le volant de la voiture familiale sur la plage d'East London (Afrique du Sud). Ma mère nous laissait le volant, à mon frère, ma sœur et moi. J'ai conduit tellement vite qu'elle m'a mis une claque! J'ai assisté à ma première course lorsque j'avais huit ans. Mon père tenait un garage à East London. J'adorais traîner dans l'atelier. J'étais dernier en classe et je me souviens avoir dit un jour à mes parents: « Si je rentre dans le top 4, vous m'achetez un kart? » Ils m'ont répondu: « Vu que ça n'arrivera jamais, d'accord. » Le mois suivant, j'avais mon kart! Mais, à ce moment-là, mon truc était plus la mécanique que le pilotage.

Est-il exact que votre première voiture était française?
Oui. Mon père était agent Renault. Un de nos voisins avait une R8 Gordini. II a fait un tonneau et sa voiture a brûlé. Le père est mort et je suis allé à l'hôpital pour racheter l'épave à sa famille. Je l'ai eue pour un prix ridicule... Je l'ai reconstruite tout seul. J'y avais même ajouté un turbo! C'est ma voiture de cœur. Dans ma chambre, je n'ai qu'une voiture miniature. Ce n'est pas la Ferrari avec laquelle j'ai été champion du monde, mais la R8 Gordini! Il y avait un différentiel bloqué à l'arrière, du coup, je conduisais tout en dérive. Lors de ma première course en dehors d'East London, ils m'ont mis le drapeau noir pour conduite dangereuse! À l'époque, je n'avais aucune idée de ce que signifiait ce drapeau. J'ai donc continué. C'était une période fantastique.

Après ça, vous avez eu une ascension très rapide...
Oui, j'ai bien marché et, en 1970, j'ai gagné le championnat de Formule Ford d'Afrique du Sud. Cela m'a valu de remporter une bourse pour passer trois mois en Europe. À 21 ans, je suis donc parti pour l'Angleterre. J'avais bourré mes valises de sachets de soupe, histoire de survivre quelque temps. Je partageais un appartement à Baker Street. Mes cinq colocataires anglais me reprochaient de prendre un bain tous les jours! J'ai acheté une Formule Ford d'occasion et emprunté quelques outils. J'ai disputé une course à Brands Hatch en marge du Grand Prix. Mon pilotage était très spectaculaire à l'époque, et les gens ont commencé à me repérer. Par la suite, mon pilotage tout en travers m'a joué des tours. Ce n'était pas toujours la méthode la plus efficace, cela surchauffait les pneus. Mais à ce moment-là, c'était positif, même s'il m'arrivait parfois d'avoir des accidents. Parallèlement, je travaillais pour le constructeur de châssis Merlyn. Je leur ai emprunté une F3 avec laquelle j'ai aussi fait de bons résultats.

Vous avez alors été contacté par de grandes équipes...
Oui, à la fin de ma première saison en Europe, Surtees et McLaren m'ont proposé de courir en F2. J'ai gagné des courses sur la McLaren. À l'époque, les pilotes de F1 couraient aussi en F2. Je me suis dit que j'étais peut-être prêt à jouer dans la cour des grands. À la fin de cette année 1972, Lotus m'a proposé de disputer le Grand Prix des États-Unis. McLaren s'est aligné sur cette offre. J'ai donc débuté en F1. À un moment, j'ai pointé à la troisième place. Pour 1973, McLaren m'a proposé six grands prix. J'ai occupé la tête en Afrique du Sud avant que mon moteur ne lâche et, au Grand Prix de France, avant que Fittipaldi ne m'accroche en tentant de me dépasser. Il est venu me voir, furieux. Je lui ai dit: « La prochaine fois, je refermerai la porte, pareil! » Il s'est barré...

Au Grand Prix suivant, à Silverstone, vous êtes devenu mondialement célèbre...
Oui, malheureusement! Lors des essais, les pneus surchauffaient. L'équipe m'avait donc monté des pneus durs pour la course. La voiture glissait beaucoup et, à la fin du premier tour, je l'ai perdue. Elle a heurté le mur et a rebondi au milieu du peloton. Un vrai massacre. J'ai eu une chance

Jody Scheckter
Champion du monde de Formule 1 1979

"Je n'étais pas vraiment sensible à la légende Ferrari. En Afrique du Sud, Alfa Romeo était très connu, mais pas Ferrari... il n'y en avait pas dans les rues."

incroyable de m'en tirer. Je suis rentré au stand en demandant la voiture de réserve. On m'a répondu: « Oublie ça et va vite te planquer! » Neuf voitures étaient restées sur le tapis! Je manque peut-être d'empathie mais, en réalité, je ne m'en souciais guère... Quand je me suis rendu au 60e anniversaire de Ferrari, en 2007, certains pilotes m'en voulaient encore. Avec le recul, je pense que le plus grand exploit de ma carrière a été de sortir vivant de cet accident!

Vous quittez McLaren fin 1973, juste avant que cette équipe ne devienne championne du monde. Mauvais choix?

Les sponsors de McLaren ne voulaient pas d'un pilote sud-africain à cause de l'apartheid. Mais de toute façon, fin 1973, Ken Tyrrell est venu me voir à Watkins Glen pour me proposer de succéder à Jackie Stewart, dont la retraite était encore un secret. L'idée était que je devienne l'équipier de François Cevert, avec lequel je m'étais accroché le week-end précédent! Malheureusement, le lendemain, François a eu un accident fatal. Je suis le premier à être arrivé sur la scène de l'accident. La voiture était en flammes. Je me suis approché mais, grâce à Dieu, je ne me souviens plus de ce que j'ai vu. Je sais juste qu'il n'y avait plus rien à faire.

Était-il facile de succéder à Jackie Stewart?

Le problème est que Ken Tyrrell voulait que je sois comme Jackie, que je conduise avec son style! Je m'en fichais: j'ai conduit à ma façon. Malgré mon manque d'expérience, je me suis attelé au développement de la nouvelle voiture et j'ai gagné mon premier grand prix, en Suède. J'ai récidivé en Grande-Bretagne. J'étais même en lice pour le titre après le Grand Prix de Monza.



AU VOLANT DE SA WOLF RACING, SCHECKTER S'IMPOSE DÈS LE GP D'ARGENTINE 1977, PREMIÈRE ÉPREUVE DE CETTE ÉQUIPE DÉBUTANTE !



SCHECKTER EST LE SEUL À AVOIR REMPORTÉ UN GP AU VOLANT DE LA TYRRELL P34 À 6 ROUES.


JODY SCHECKTER ET GILLES VILLENEUVE ÉTAIENT ÉQUIPIERS CHEZ FERRARI EN 1979.

Vous avez ensuite conduit la Tyrrell à six roues. Qu'en pensiez-vous?

Au départ, Ken ne nous avait rien dit de ce projet! Patrick Depailler et moi l'avons découvert sur le tard. Patrick aimait bien cette voiture. Moi, je la trouvais sympa à conduire, mais elle manquait de fiabilité. J'avais toujours peur que quelque chose cède. Mais, surtout, je n'étais pas d'accord avec la théorie développée. Ils disaient que, la surface frontale étant plus étroite, nous avions plus de vitesse de pointe. Mais moi, je voyais surtout que l'arrière était toujours aussi large. La théorie voulait aussi que l'on freine mieux. C'était vrai lorsque l'on freinait à plat, mais pas en courbe. Il y avait toujours l'une des roues qui se bloquait! Néanmoins, j'ai gagné le Grand Prix de Suède.

Vous décidez alors de rejoindre une équipe néophyte: Walter Wolf Racing. Un sacré pari!

Tyrrell écoutait davantage Patrick que moi. Il était temps d'aller voir ailleurs. Je n'avais pas trop de choix, en fait. L'équipe Wolf était très jeune, mais composée de personnes expérimentées comme Peter Warr, le team manager, ou Harvey Postlethwaite, l'ingénieur. Il y avait aussi Patrick Head et Ross Brawn. Wolf m'a proposé une bonne somme d'argent et ça s'est fait. Je n'y pensais pas à l'époque mais, avec le recul, je me dis que l'on aurait pu remporter le championnat cette année-là. Nous avons gagné la première course de l'équipe en tant que constructeur. C'était en Argentine. La voiture n'était pas vraiment rapide, mais il faisait très chaud et tous les autres pilotes en ont souffert. Moi, j'étais le mieux entraîné physiquement à l'époque. J'ai tenu jusqu'à la fin sans faiblir et j'ai gagné. J'ai aussi gagné à Monaco et au Canada. Malheureusement, l'année suivante, la Wolf n'était pas bonne.

Vous rejoignez finalement Ferrari en 1979...

Je n'étais pas vraiment sensible à légende Ferrari. En Afrique du Sud, Alfa Romeo était très connu mais pas Ferrari... il n'y en avait pas dans les rues. J'avais rencontré Enzo Ferrari pour la première fois trois ans auparavant. Son bureau était équipé de meubles des années 50. Il était très sombre. Il y avait un garde du corps, un traducteur... La première question qu'il m'a posée a été: « Combien voulez-vous? » Je lui ai répondu quelque chose comme: « Je suis trop jeune pour parler d'argent. » C'était quelqu'un qui en imposait. Après le Grand Prix du Brésil, au début de la saison 1979, alors que nous disposions encore de l'ancienne voiture, il m'a demandé mon avis. Je lui ai dit: « Les autres voitures nous déposent dans les virages. » Son entourage n'a jamais osé lui traduire ça! Il était dur et très intelligent.

Comment avez-vous vécu le début de saison, une fois la nouvelle voiture prête?

Elle marchait très fort, mais c'est Gilles (Villeneuve), mon équipier, qui a remporté les deux premières courses de la 312 T4, alors que j'avais le statut de premier pilote... C'est sûr, ça m'a mis un peu la pression, mais je n'ai pas lâché. Ça a porté ses fruits. J'ai gagné coup sur coup en Belgique et à Monaco. À Monza, j'ai gagné la course et le titre. Ce jour-là, l'ambiance était une pure folie. Le bras droit d'Enzo Ferrari n'avait jamais vu quelque chose de semblable. Une fois l'arrivée franchie, une voiture découvrable



JODY SCHECKTER REMPORTE SA PREMIÈRE VICTOIRE SOUS LES COULEURS DE FERRARI EN 1979, AU GRAND PRIX DE BELGIQUE...

“Dans ma chambre, je n’ai qu’une voiture miniature. Ce n’est pas la Ferrari avec laquelle j’ai été champion du monde, mais la R8 Gordini de mes débuts !”



DEUX SEMAINES APRÈS SON SUCCÈS BELGE, IL S’OFFRE UNE NOUVELLE VICTOIRE, DANS LES RUES DE MONACO.



C’EST À MONZA, DEVANT DES TIFFOSI DÉCHAÎNÉS, QUE JODY SCHECKTER S’ADJUGE, AU VOLANT DE LA FERRARI 312 T4, LA VICTOIRE QUI LUI OFFRE LE TITRE MONDIAL.

m’a ramené vers le podium en fendant la foule. J’avais l’impression que c’était comme dans la Bible, lorsque la mer Rouge s’écarte… En septembre dernier, l’ambiance du Grand Prix d’Italie était un peu semblable pour l’anniversaire des 90 ans de la Scuderia avec la victoire de Charles Leclerc. J’étais présent car j’ai été invité à faire un tour de circuit. Je l’ai fait au volant de ma propre 312 T4, celle avec laquelle j’avais remporté le titre quarante ans plus tôt sur cette même piste. Ça a été un moment vraiment très très spécial pour moi. C’était très sympa, j’ai retrouvé tous mes mécanos de l’époque. Il y avait aussi ma famille. Ma fille a envoyé des textos à ses copines: « Je ne savais pas que mon père était si connu! » Reprendre le volant de la T4 était spécial, aussi. Au début, j’ai même trouvé ça assez effrayant mais j’ai été très prudent. Nous n’avons même pas descendu les jupes et je n’ai pas dépassé les 11000 tr/mn.

Ça change la vie, d’être champion du monde?
Plus que tout autre sentiment, ce fut surtout un soulagement.

La saison suivante, vous n’avez marqué que deux points. La saison de trop?
Lorsque j’étais en piste, j’avais le sentiment que je donnais le meilleur de moi-même, y compris au Canada où je n’ai pas été qualifié. Maintenant, c’est vrai, je ne me réveillais pas la nuit entre deux grands prix en me torturant l’esprit pour trouver le réglage ultime… J’ai annoncé ma retraite à la mi-1980. J’avais accompli ce que je voulais. Je ne pouvais que faire moins bien. Quand la magie n’est plus là, il est temps de partir. C’est une activité dangereuse et je ne voulais pas continuer uniquement pour l’argent. Au Grand Prix du Canada, Renault est venu me trouver pour me proposer un pont d’or. J’ai décliné.

Aviez-vous un projet pour la suite?
Pas du tout. J’ai organisé des courses de Moto GP à Donington. J’ai aussi essayé de monter une compétition comme la Course des Champions. Lorsque Gilles est décédé, j’ai levé des fonds pour sa famille. Ensuite, je suis parti aux États-Unis pour créer une entreprise qui faisait des machines d’entraînement pour les tireurs et, pendant dix ans, je n’ai pas remis les pieds sur un grand prix. Mon expérience de la F1 m’a été utile dans le business, surtout pour bien gérer les changements technologiques. J’avais le goût de développer quelque chose très vite. Le fait d’avoir été champion du monde de F1 m’a aussi permis de nouer une relation particulière avec les militaires. Il y avait une sorte de respect mutuel. Mon entreprise a connu un très vif succès.

Vous avez ensuite pris un virage à 180°...
Ma femme est anglaise. Elle voulait rentrer au pays. J’ai vendu ma société aux États-Unis et j’ai acheté des terres à Laverstoke Park en 1997. J’ai toujours aimé la bonne nourriture et j’ai décidé de créer une ferme biodynamique pour produire les aliments les plus sains possible. J’ai abordé ça comme un projet de formule 1. Nous avons eu jusqu’à 180 collaborateurs et proposé jusqu’à 120 produits différents. C’était ce qui se faisait de mieux… mais ça ne se vendait pas. J’ai perdu beaucoup d’argent dans cette aventure pendant 15 ans. J’ai totalement changé d’approche il y a quatre ans. Disons que j’étais riche et stupide et que, aujourd’hui, je suis devenu « pauvre et avisé ». J’ai réduit la voilure et nous devrions faire un bénéfice cette année pour la première fois.

Vous avez tourné la page du sport auto, mais vous collectionnez tout de même les voitures de course...
Oui. Lorsque je suis revenu en Grande-Bretagne, j’avais beaucoup d’argent et l’occasion s’est présentée de pouvoir racheter certaines de mes anciennes voitures. J’en ai douze: Ferrari 312 T4, McLaren M19 et M23, Tyrrell P34, Wolf, Ferrari, Porsche Canam, F5000, F3 et FF… Elles sont toutes en état de marche. Et puis, j’organise sur mes terres une Carfest dans un but caritatif. Elle attire 18000 spectateurs! ■

TEXTE JEAN-LOUIS MONCET PHOTOS DDPI

L'INCROYABLE HISTOIRE de la PEUGEOT 905

Il y a 30 ans, le 4 juillet 1990, la Peugeot 905 était officiellement présentée sur le circuit de Magny-Cours avec Jean-Pierre Jabouille à son volant. Après les 205 et 405 Turbo 16, le début d'un nouveau succès pour Peugeot en endurance, avec Jean Todt aux commandes.

Entré chez Peugeot pour donner un élan indispensable à la marque par le biais de la course automobile, Jean Todt ne voulait pas faire les choses à moitié. Ce n'est pas son style : il fallait pour lui l'indispensable, c'est-à-dire le meilleur budget, les meilleurs techniciens et les meilleurs pilotes. Pour l'heure, la réussite était au rendez-vous. De 1984 à 1986, l'aventure de la 205 Turbo 16 avait été une formidable réussite d'abord dans le championnat du monde des rallyes jusqu'en 1986, puis les rallyes-raids et le Paris-Dakar.

En quelques mois, la 205 Turbo 16 se transforme en 205 Grand Raid et participe au Paris-Dakar 1987, qu'elle va remporter. Elle deviendra ensuite 405 Turbo 16 pour gagner les quatre Dakar auxquels elle participe, non sans négliger dix-huit victoires en rallyes-raids. Puis châssis et moteur feront les beaux jours des Citroën ZX, mais ceci est une autre histoire. Au cours de cette période cependant, époque fastueuse pour Peugeot, Jean Todt voit plus loin et pense déjà à un échelon de plus vers la notoriété. En passionné de sport automobile, il sait le prestige de l'une des plus grandes courses du monde : les 24 Heures du Mans. Et nul doute qu'on le verra un jour arriver en F1. Pour Peugeot, ce serait par excellence l'accomplissement d'une politique de conquête…

Pour Le Mans, il faut non seulement des pilotes, mais aussi des techniciens. Dans les rangs de Peugeot-Talbot Sport, appellation du team à cette époque, il y a André de Cortanze. Peu souriant, limite aimable comme une porte de prison, mais passionné par la technique, il est le touche-à-tout qu'il faut à Jean Todt. Il a fait de l'ingénieux concept de la 205 T16 de l'ingénieur Bernard Perron une véritable machine à gagner, increvable et ultra-performante. Chez Alpine et chez Renault auparavant, il a bossé sur des monoplaces jusqu'à la F1 et on lui doit les premières Alpine A440 qui gagneront Le Mans sous l'appellation de Renault A442B. Il a aussi laissé sa marque dans les grands prix motos. Dans l'atelier des moteurs, une autre grosse pointure bosse sur le projet Le Mans. Il s'appelle Jean-Pierre Boudy, ❯

PILOTE D'ESSAIS DE LA 905, JEAN-PIERRE JABOUILLE, AU VOLANT, FAISAIT ÉQUIPAGE AVEC KEKE ROSBERG. ICI, AUX 500 KM DE MEXICO, EN 1990.



AU BOUT DE LA PREMIÈRE HEURE, LA N°6 DE ROSBERG-DALMAS-RAPHANEL ÉTAIT EN TÊTE AU MANS 1991. ELLE ABANDONNERA SUR ENNUIS DE BOÎTE DE VITESSES.

un professeur Tournesol absolument génial: il a fait breveter le rappel pneumatique des soupapes pour éliminer les problèmes de ressorts de soupapes fragiles comme du verre dans les hauts régimes des moteurs, et le dispositif de prérotation ou de préventilation, excellent système pour éliminer le temps de réponse des turbos. Là, Boudy doit s'attaquer à un moteur pour Le Mans, et ce sera un V10 à 80°, de 3500 cm³ de cylindrée, plus de 650 ch à 11600 tours. La norme V10-3,5 litres est aussi celle de la F1.

Les premiers succès sur faible distance

Quant aux pilotes, Jean Todt a toujours ses marottes. Fervent passionné, il admire toujours les champions du monde. Ainsi, en 1984, pour la 205, il lui fallait absolument Ari Vatanen, champion du monde des rallyes 1981. Pour le projet 905, une voiture de circuit, il établit sa propre liste. Qui sont les champions du monde? Il nous montre dans son bureau du 75 avenue de la Grande-Armée un petit papier: on y trouve écrits les noms d'Alain Prost, Ayrton Senna, Keke Rosberg, Nelson Piquet, Niki Lauda. À l'évidence, il vise haut. On lui suggère que Prost et Senna... Il nous coupe la parole: « Ils sont champions du monde, oui ou non? »
Début 1990, le téléphone sonne, il est 22h30. Jean Todt: « Tu es à Paris? Viens à l'usine à Boulogne. » Un ordre amical que tout journaliste accepterait. Alors membre de la rédaction de *L'Auto-Journal*, et ce depuis 1979, je file à Boulogne dans les ateliers PTS: « Keke » Rosberg, champion du monde 1982, est installé dans le cockpit de la 905, la première, en cours d'assemblage. Je connais très bien Rosberg, depuis la fin des années 70 et la F2. Souriant mais curieux, il interpelle Jean Todt en riant. Genre « Qu'est-ce qu'il fiche là celui-là », et Todt lui répond aussi sec: « Un ami de la maison. »

ENTRE SES PARENTS, NICO ROSBERG, QUI SERA CHAMPION DU MONDE DE F1 EN 2016.



Jean Todt visait haut. Il avait préparé une liste de pilotes potentiels : Prost, Senna, Rosberg, Lauda, Piquet... Tous des champions du monde !

En juillet 1990, la 905 effectue sa première apparition publique à Magny-Cours, en marge du Grand Prix de France de F1. L'essayeur maison en prend le volant, il s'appelle Jean-Pierre Jabouille, car Jean Todt, en dehors de l'amitié qui les lie, accorde une grande confiance au ressenti technique du « Grand ».
La saison 1990 sera celle du rodage de l'équipe et de la voiture qu'il faut étalonner vis-à-vis des Jaguar et des Mercedes. Et elle est loin! La 905 participe à sa première course au Canada le 23 septembre. Mais déjà, Jean Todt prépare 1991. La course suivante, à Mexico, est la dernière épreuve de la saison d'endurance. Le débrief du dimanche est tardif, il se prolonge dans la soirée. On boit un verre. Soudain, Jean Todt se tourne vers moi: « Tu as le téléphone de Yannick Dalmas? » Yannick court en F1 et j'ai bien sûr son numéro. « Appelle-le! — Mais, Jean, il est 6 heures du matin en France! — Appelle-le! » Je réveille Dalmas et lui annonce immédiatement: « Je te passe Jean Todt. » Yannick s'en souvient encore, et il gagnera quatre fois Le Mans.
1991 prend forme, une saison courte, huit épreuves type 500 kilomètres, excepté pour Le Mans. Sur une faible distance, les 905 se montrent compétitives face aux Mercedes, Jaguar, Cougar et Porsche 962. Les équipages Keke Rosberg-Yannick Dalmas et Mauro Baldi-Philippe Alliot remportent les courses à Suzuka, Magny-Cours et Mexico, mais au Mans, sur 24 heures, l'histoire est tout autre. L'équipe Peugeot réside au château du Lude, un bijou d'architecture, célèbre depuis des années pour son spectacle son et lumières. Propriétaire des lieux, la famille Nicolaÿ se révèle extraordinairement accueillante, sympathique, bienveillante, discrète et amusée par ce groupe d'Apaches qui fait du bruit dans ses murs. À la veille des essais, Jean Todt convoque une réunion générale, on s'assemble dans un grand salon, on y trouve un

prie-Dieu et Jabouille le désigne à Jean pour qu'il s'asseye. Transformé en chaise, le prie-Dieu convient aux personnes de petite taille. « Le patron » ne tient aucun compte de la plaisanterie. Le lendemain, mercredi, les premiers essais se dérouleront en fin d'après-midi, chacun devra jouer son rôle. L'équipe *L'Auto Journal*-TF1 aura le sien. En attendant, détente. Chacun fait ce qu'il souhaite, lecture, sport, parties de cartes. Une table de belote bridgée tourne déjà, et Alliot y mène grand train. Expert, Todt passe derrière lui pour observer le jeu. Comme toujours avec précision. Il ne peut s'empêcher d'intervenir, en disant à Alliot: « À ta place, j'aurais joué ça. » Alliot rétorque en jouant la décontraction: « Ah! tu sais, je n'ai pas fait attention. Je joue plutôt au bridge. » La réponse du patron est cinglante: « Eh bien, ça ne doit pas être beau. »

Rosberg tombe le casque

Le lendemain, nous avons une tâche précise: emmener Rosberg au circuit. Il se lève tard, une heure est fixée, et nous sommes au garde-à-vous à midi. Il est à l'heure. La route du circuit nous mène non loin de « Maison Blanche », une portion en grandes courbes ultra rapides, entre Arnage et la ligne droite des stands, confinées entre des maisons très proches de la piste. Nous racontons à Rosberg que lors de notre premier reportage au Mans en 1971, les voitures passaient là. Pilote peu impressionnable pourtant, Keke répétera, complètement médusé: « *Unbelievable, unbelievable, unbelievable.* » Incroyable! Sur le circuit enfiévré, Rosberg se signale: il stoppe sa 905 sur le bas-côté de la piste. Comme on le peut



24 HEURES 1992: JEAN TODT EST PORTÉ EN TRIOMPHE, IL Y A DEUX 905 SUR LE PODIUM.



La légende est tenace : on gagne Le Mans seulement au bout de 3 participations ! Un pronostic déjoué par Peugeot en 1992...

YANNICK DALMAS OBTIENT, EN 1992, LA PREMIÈRE DE SES QUATRE VICTOIRES AU MANS, AVEC QUATRE CONSTRUCTEURS DIFFÉRENTS. IL PILOTAIT LA 905 N°1.





EN FIN DE SAISON 1992, À MAGNY-COURS, DALMAS ET WARWICK AURONT LA CHARGE DE LA 905 EVOLUTION.

désormais grâce à la radio de bord, il va pouvoir réparer en suivant les instructions du stand. Il sait qu'il doit garder son casque pour cela. Dans le stand, Jabouille s'esclaffe: « Le con, il a retiré son casque. » On n'a jamais su si Keke avait oublié les prescriptions de l'équipe, ou bien si, agacé par toute cette notion d'endurance, il l'avait fait exprès.

L'année 1992 se présente, avec des 905 très évoluées, nommées « Evolution 1B ». Cortanze, Boudy et toute la troupe ont vraiment beaucoup bossé. Mais on comprend tout de suite que Cortanze ne va pas en rester là, de même que tous les sous-traitants dont Dassault-Aviation. Ils ont d'autres projets en tête. Le championnat se résume à une domination quasi totale des 905. Sur six épreuves, elles en gagnent cinq car, à Monza, manche d'ouverture du championnat Sport, Dalmas est victime d'un problème de freins alors qu'il était en tête à quelques mètres de l'arrivée. Mais comme toujours, le rendez-vous de l'année se tient au Mans. Et au Mans, il y a une légende assez tenace: on ne remporte les 24 Heures qu'au bout de trois participations. Est-ce que l'équipe Peugeot pourra vaincre le signe indien à sa seconde participation?

Dès 1992, le championnat Sport se résume à une domination quasi totale des 905



1993, LA JOIE ET LES LARMES: INCROYABLE TIERCÉ TRIOMPHAL DES 905. DE G. À D. AU PREMIER PLAN: ALLIOT, HÉLARY, BOUTSEN ET JEAN TODT, LE PATRON. MAIS CE DERNIER QUITTERA PEUGEOT QUELQUES HEURES PLUS TARD POUR FERRARI.

Leader dès le 24e tour

Les techniciens ont beaucoup bossé, les pilotes aussi. Au total, ils vont livrer six tests d'endurance sur le circuit Paul-Ricard et le grand livre du Mans du trio Moity-Tesseidre-Bienvenu note: « Pour transformer les 905 nées pour le sprint en véritables machines d'endurance, il a fallu un régime moteur réduit, une boîte de vitesses renforcée et des faisceaux électriques doublés. » Mais la victoire est à ce prix et, sur une course très piégeuse où la pluie a dominé, le trio Yannick Dalmas-Mark Blundell-Derek Warwick prend la tête de la course dès le 24e tour pour ne plus la lâcher. Au bout de deux participations, Peugeot gagne les 24 Heures. Sur le podium un homme discret savoure ce succès: Roland Peugeot qui, avec son fils Jean-Philippe, a souvent donné à Jean Todt le petit coup de pouce indispensable au sein de la multinationale automobile. Et en bas du podium, la compagne de Jean Todt essuie une petite larme d'émotion. L'auteur de ces lignes en connaîtra une, bien plus forte encore, le jour où la communication de Peugeot estime qu'il faut prendre en passager quelques journalistes pas trop cardiaques pour faire quelques tours du circuit Paul-Ricard dans le beau monstre. Je suis à la charge de Philippe Alliot qui, bien chaud au bout de quelques tours, souhaite me montrer ce que la 905 garde dans ses tripes. Je m'installe dans le baquet passager avec un chausse-pied et j'en ressortirai d'ailleurs avec le même chausse-pied. Il y a de la puissance à revendre, une mélodie du moteur dont n'importe quelle star de concert pourrait s'enorgueillir. Et par radio, je confie à Alliot que l'adhérence est époustouflante. « Ah, me répond-il dans la ligne droite du Mistral, c'est aussi un vélo*. » Et il lâche complètement le volant jusqu'à l'entrée de la courbe de Signes. À plus de 300 à l'heure…

*Expression qui consiste à souligner que la voiture se pilote très facilement.

La 905 nº 3 victorieuse décroche le record de distance avec une performance de 5 100 kilomètres parcourus en 24 heures !



TRADITIONNEL BAIN DE FOULE POUR LA 905 N°3 VICTORIEUSE DU MANS 1993 (ÉRIC HÉLARY, GEOFF BRABHAM ET CHRISTOPHE BOUCHUT).

L'ARMÉE PEUGEOT EN LIGNE DE BATAILLE AVANT LE TRIOMPHE DE 1993... DE G. À D.: LA N°1 (DALMAS-BOUTSEN-FABI), JEAN TODT, LA N°2 (ALLIOT-BALDI-JABOUILLE) ET LA N°3, QUI VA REMPORTER LA COURSE (HÉLARY-BOUCHUT-BRABHAM).



En 1993, qui sera sa dernière année de compétition, Peugeot se bat avec sa 905 sur tous les fronts. Tout d'abord, améliorer l'évolution 1bis: aéro, nouveau train arrière, échappements soufflant dans le diffuseur et bien d'autres détails. Et puis construire une Evolution 2 extrêmement spectaculaire qu'on ne verra jamais en course. Elle est destinée à faire des essais, notamment de moteur. Et pourquoi pas de moteur de F1 ? Dans le monde des grands prix, la réglementation exige des moteurs d'une cylindrée de 3,5 litres et, à partir de 1995, une cylindrée de 3 litres. Mais chut...

En route vers la Formule 1?

Les 24 Heures de 1993 délivreront une course extrêmement limpide. Face aux Toyota, les 905 se montrent intraitables: Geoff Brabham-Christophe Bouchut-Éric Hélary devancent d'un tour leurs équipiers Yannick Dalmas-Thierry Boutsen-Teo Fabi, eux-mêmes suivis par Philippe Alliot-Mauro Baldi et Jean-Pierre Jabouille. Les trois Toyota qui leur tenaient tête sont battues. La 905 victorieuse a décroché le record de distance avec 5 100 kilomètres en 24 heures. Cette victoire ne devait être qu'un triomphe, une explosion de joie, un couronnement. Or il faut bien reconnaître que tout cela est un peu contenu, convenu même... Certes, les 905 viennent de livrer leur dernière bataille, mais plusieurs mois auparavant, une autre intrigue s'est nouée dans les couloirs du siège social des Automobiles Peugeot et de PSA à Paris. Dans la continuité de ce qu'il a bâti chez Peugeot en un peu plus de dix ans de succès, la saga des 205, des Grands Raids, des 905, il y a forcément pour Todt un aboutissement qui ne peut être autre que la Formule 1. Todt a préparé un programme minutieux: estimation, budget, pilotes, retombées, comme il l'a fait depuis qu'il est entré chez Peugeot en 1982.

RAVITAILLEMENT NOCTURNE POUR LA N°2 AU VOLANT DE LAQUELLE PHILIPPE ALLIOT AVAIT SIGNÉ LA POLE POSITION À PRÈS DE 240 KM/H DE MOYENNE.



Il porte une théorie très intéressante: chez un constructeur généraliste, on ne peut se contenter de motoriser une équipe de F1 si puissante soit-elle, on conçoit un programme, un projet pour une F1 qui doit s'appeler Peugeot. Or Jacques Calvet, le tout-puissant patron du groupe PSA Peugeot-Citroën, n'y adhère pas. Tout cela est contraire à sa vision du monde. Jean Todt n'est pas monté seul au front, d'autres personnalités, politiques ou sportives – Alain Prost, par exemple – essaient de l'aider. Mais rien n'y fait, Jacques Calvet reste intraitable. Aussi, dans le plus grand secret, Jean Todt répond aux sollicitations de deux grands personnages de la compétition: Luca di Montezemolo, qui dirige Ferrari, et son conseiller, Niki Lauda. Et devant le barrage de Calvet chez Peugeot, il répond oui à la Scuderia Ferrari, qui lui ouvre sa porte en grand. Quelques jours avant Le Mans, Todt obtient un ultime rendez-vous avec Jacques Calvet. Pour le PDG, l'affaire est entendue. Mais l'entretien avec son directeur de la compétition tourne court: Jean lui apprend qu'il s'en va chez Ferrari. Au dernier étage du 75 avenue de la Grande-Armée, sur l'épaisse moquette, la présidence et toutes les hautes directions ont leur bureau protégé par de hautes et lourdes doubles portes en chêne massif. Ce jour-là, tout le couloir résonnait pourtant de la colère éruptive de Jacques Calvet: « Monsieur Todt, c'est une trahison. »

Mais Todt passera outre: le 20 juin, son équipe Peugeot gagne les 24 Heures du Mans, le 1er juillet, il prend la route de Magny-Cours où, dès le vendredi 2 juillet, débutent les essais du Grand Prix de France. Où il devient le patron de la Scuderia Ferrari... ■

23 mai 1982, à MON

Riccardo Patrese (Brabham) émerge victorieusement d'un final rocambolesque dont le grand perdant fut Alain Prost (Renault).



PAR JOHNNY RIVES

ACO

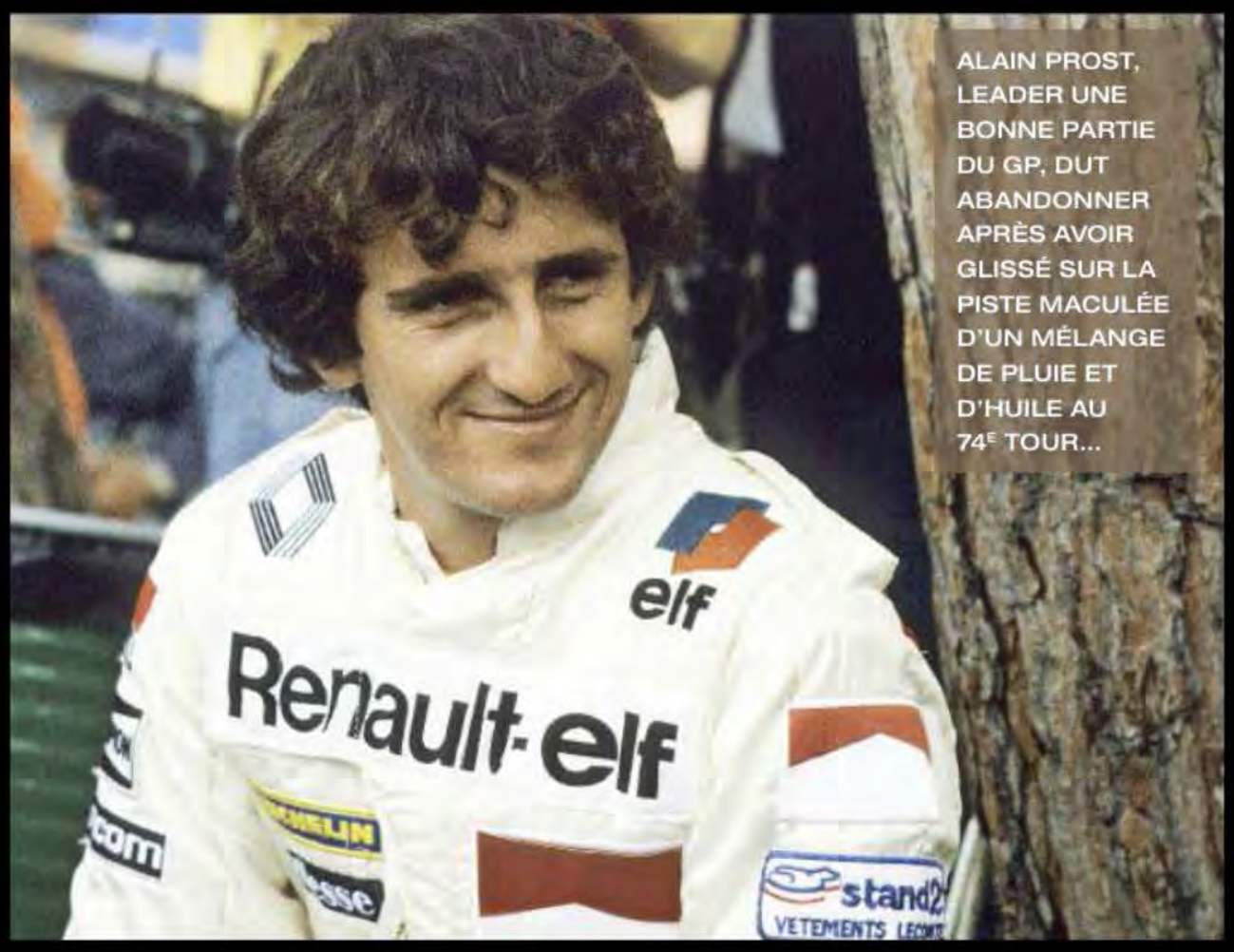
Cette saison 1982 avait commencé dans le bruit et la fureur. Plusieurs événements avaient partiellement éclipsé les victoires initiales d'Alain Prost (Renault) en Afrique du Sud, puis au Brésil. Cela avait d'abord été, événement absolument inédit, la grève des pilotes de Kyalami, résultant d'un conflit avec le pouvoir fédéral. Après quoi, on avait assisté à un boycott partiel du grand prix de Saint-Marin, boudé par les constructeurs non « légalistes » (en gros les artisans, en opposition aux représentants des grandes firmes). Enfin, plus tragique que tout, s'était produite la mort accidentelle de l'inoubliable Gilles Villeneuve aux essais du Grand Prix de Belgique, le 8 mai, à Zolder. Tout paraissait être revenu au calme, le 23 mai, au Grand Prix de Monaco. La bataille pour la première place y était cependant très serrée. Prost semblait néanmoins avoir la situation bien en main. Il bouclait le 74e des 76 tours prévus. Sa Renault avait constamment résisté à la pression livrée par le surprenant Riccardo Patrese. L'Italien pilotait à la perfection la plus performante des deux Brabham. Il n'avait laissé aucune chance à Didier Pironi (Ferrari) de l'inquiéter vraiment. Bernie Ecclestone, patron de l'équipe Brabham, n'avait pas fait un cadeau à son leader Nelson Piquet en lui demandant de rester, sur ce circuit très tourmenté, fidèle à la Brabham-BMW qu'il utilisait depuis le début de la saison. Certes, le regretté Gilles Villeneuve y avait imposé une Ferrari turbo un an plus tôt. Mais avec l'inestimable concours de son habileté démoniaque plus que grâce aux performances de sa Ferrari. Les moteurs à turbocompresseur, brutaux, étaient inadaptés à ce genre de circuit. Un état de fait qu'un an plus tard Piquet n'aurait pas démenti tant sa Brabham-BMW souffrait dans les méandres monégasques, contrairement à la Brabham-Cosworth de Patrese, rivale la plus menaçante des inattendues Renault.

BAROUD D'ARNOUX

Celles-ci étrennaient un nouveau système d'injection assisté électroniquement. Modification d'une redoutable efficacité grâce à un gain notable en progressivité de fonctionnement. Ce qui leur avait fait défaut jusqu'alors. René Arnoux en avait joliment donné la preuve en s'adjugeant la pole position à la surprise générale. Position qu'il avait mise à profit pour s'imposer en tête dès le départ, imprimant un rythme endiablé à ce Grand Prix de Monaco. Prost s'était contenté du quatrième temps en qualifications. Mais, en course, il n'avait pas eu trop de mal à déborder d'abord Patrese, puis l'étonnant Bruno Giacomelli – au volant de la non moins étonnante Alfa Romeo V12 – pour se hisser en deuxième position derrière son équipier (5e tour). Les moteurs turbo entamaient une ère nouvelle : les circuits tourmentés ne les gênaient plus. Confortablement en tête, Arnoux menait bon train. L'écart entre les deux Renault, de 7 secondes au moment où Prost se hissait à la deuxième place derrière Arnoux, s'était légèrement accru (8 secondes) au 12e passage. Mais Arnoux allait payer cher son ardeur. Il fut bientôt surpris par un tête-à-queue dans les « S » de la piscine, où, bien qu'ayant évité le contact avec les barrières, il dut abandonner, moteur calé. C'est ainsi que Prost avait hérité de la



DIDIER PIRONI SUR FERRARI (À GAUCHE) FUT OBLIGÉ DE S'INCLINER EN TOUTE FIN DE COURSE, VICTIME D'UNE PANNE ÉLECTRIQUE À QUELQUES CENTAINES DE MÈTRES DE LA LIGNE.



ALAIN PROST, LEADER UNE BONNE PARTIE DU GP, DUT ABANDONNER APRÈS AVOIR GLISSÉ SUR LA PISTE MACULÉE D'UN MÉLANGE DE PLUIE ET D'HUILE AU 74E TOUR...



CI-DESSUS, APRÈS L'ARRIVÉE, RICCARDO PATRESE ARBORE UN SOURIRE QUI TRADUIT SON ÉTONNEMENT. IL EMPORTE UNE VICTOIRE IMPROBABLE SUR SA BRABHAM-BMW, EN PROFITANT DES AVANIES DE SES CONCURRENTS. IL A ÉTÉ LE GRAND BÉNÉFICIAIRE DE TOUTES CES FORTUNES DE COURSE.



Photos: Bernard Asset

Abandon d'Arnoux, accident de Prost, pannes de De Cesaris et Pironi… Reparti miraculeusement d'un tête-à-queue, Patrese se retrouva en tête à sa propre surprise.

› première place qu'il occupait toujours dans ce 74e tour à partir duquel allait se déclencher une rocambolesque succession de coups de théâtre…

MAUDIT CRACHIN

Le ciel, bien dégagé au départ, s'était assombri au fil des minutes au point qu'une menace de pluie n'était pas à écarter. Quelques gouttes étaient tombées au 64e tour. Puis tout était rentré dans l'ordre. Au point qu'au 70e passage, Patrese réussit à subtiliser à Prost le meilleur tour (1'26"61) qu'Alain avait établi un peu plus tôt. L'Italien avait réussi 1'26"35, performance qui resta inatteignable. Des gouttes de pluie réapparurent au 71e tour, sous la forme de crachin. C'est alors que Derek Daly (Tyrrell), à qui Prost venait de prendre un tour, effectua, en tentant de rester dans le sillage du Français, un tête-à-queue au Bureau de Tabac. Ayant touché les barrières, il y perdit son aileron arrière. En dépit de quoi, il reprit sa course, tout en laissant échapper de l'huile par sa boîte de vitesses endommagée dans le choc. Ce qui, crachin aidant, n'améliora pas les conditions d'adhérence ! À preuve : les performances chutaient nettement. Prost bouclait le 73e tour en 1'33"70, confortant alors nettement son avance sur Patrese (1'35"50) et sur Pironi (1'35"22). Les espoirs du Français et de Renault furent anéantis à la fin du 74e des 76 tours quand, en accélérant après la chicane, la F1 jaune n° 15 perdit brutalement son adhérence. Elle heurta violemment les glissières d'un côté et de l'autre, par l'avant et par l'arrière. Prost subit des contusions, mais ses blessures les plus profondes furent d'ordre moral : perdre une course qu'il dominait aussi près du but… Patrese héritait donc du commandement. Mais voilà qu'à un tour de l'arrivée, sur la piste savonneuse, il partait en toupie à l'épingle de l'Ancienne Gare. Brabham bloquée en travers de la piste, Riccardo voyait Pironi puis De Cesaris lui passer sous le nez. Les commissaires, pour dégager la piste, poussaient la Brabham et Patrese profitait de la pente pour redémarrer son moteur et repartir… troisième ! Mais on n'en avait pas fini avec les coups de théâtre ! Au cours du 76e et dernier tour, Andrea De Cesaris, alors deuxième, vit son Alfa tomber en panne sèche en haut de la côte de Beaurivage. Incroyable : cela n'allait pas très fort non plus pour Pironi dont le moteur crachotait depuis quelques tours. Et qui, victime d'ennuis électriques, finit même par être réduit au silence sous le tunnel, à quelques hectomètres de l'arrivée ! C'est ainsi que Patrese récupéra de façon inespérée la première place… et la victoire ! Il n'en revenait pas lui-même. ■

CLASSEMENT

1. Patrese (Brabham-Cosworth) 251,712 km en 1h 54 min 11s (132,262 km/h)
2. Pironi (Ferrari) à 1 tour
3. De Cesaris (Alfa Romeo) à 1 tour

sport auto

GRAND PRIX D'AFRIQUE DU SUD
essai : LIGIER JS 1

Les meilleurs extraits du numéro 99, daté d'avril 1970

Il y a 50 ans
DANS SPORT AUTO

José Rosinski essaye la Ligier JS1 à Magny-Cours pour mettre en évidence « ses qualités exceptionnelles » sur des chaussées détrempées, et raconte en détail la naissance de cette voiture de sport. La Citroën SM, qualifiée de « traction avant la plus rapide du monde » est également à l'honneur.



HOMME N°7 N° 99 - MENSUEL - AVRIL 70 - FRANCE : 3,00 F - SUISSE : 3,00 FS - ITALIE : 480 L - BELGIQUE : 30 FB

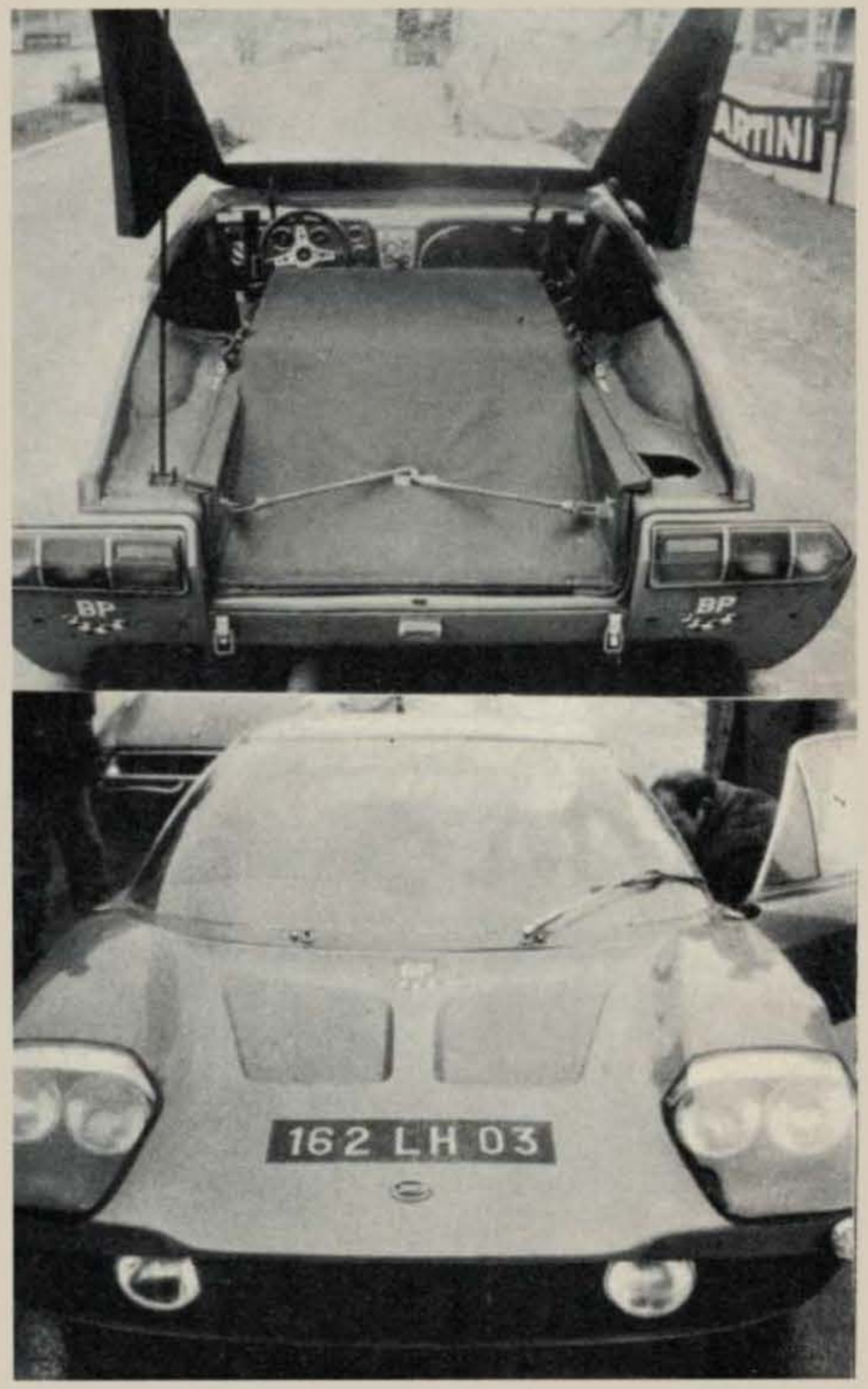
essai de la

LIGIER JS1

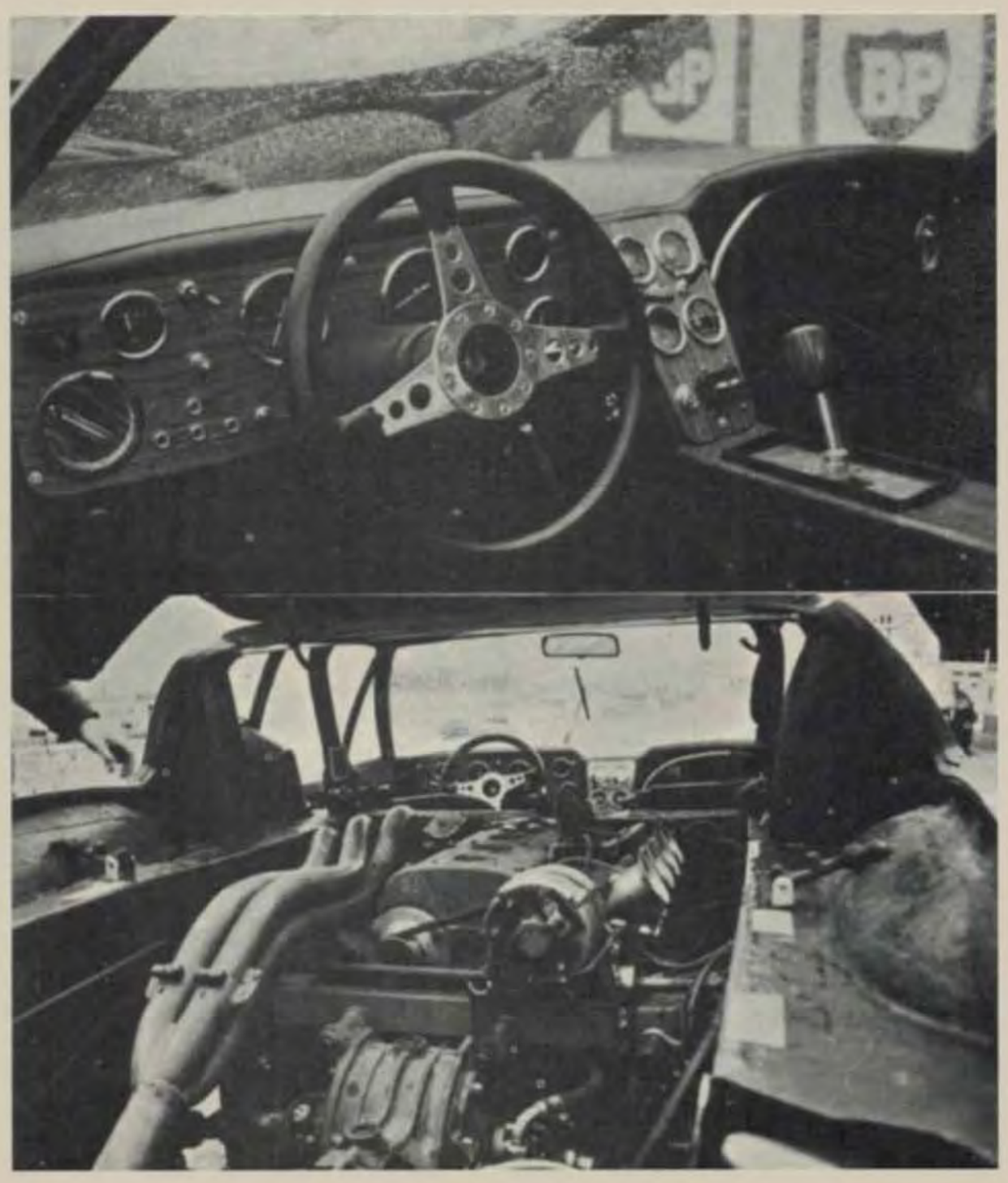
par
José Rosinski







Comme pour certains d'entre vous, mon premier contact avec la Ligier a eu lieu au Salon, en Octobre dernier. Coincée dans un stand minuscule, elle ne se laissait guère admirer, et, si elle n'avait pas été peinte de cet orange vif et chaud, elle serait presque passée inaperçue sans ce cadre trop exigu. Je me souviens encore du sourire fier et heureux du bon Guy, couvrant son «enfant» des yeux, ouvrant à tours de bras portes et capots pour satisfaire la curiosité des gens de la presse. Dès cette époque, Guy m'avait promis un essai «lorsqu'il ferait beau»... On a vainement attendu depuis lors que neige et pluie veuillent bien épargner Magny-Cours, mais en vain... L'essai eut donc lieu à deux reprises sans que nous trouvions jamais une piste sèche. Mais ces conditions atmosphériques adverses n'ont en définitive servi qu'à mettre mieux en évidence les exceptionnelles qualités de la voiture.



UNE VRAIE VOITURE DE SPORT

On vous décrit par ailleurs les caractéristiques techniques de la Ligier JS 1. Je me contenterai donc de remarquer que sa structure moderne à moteur central-arrière, combinée à l'emploi du Klegecell qui paraît être un remarquable isolant, et à la mise en œuvre de suspensions typiquement « compétition » dans leur principe, mais de dimensions ultra-généreuses, définit une approche vraiment contemporaine de ce que doit être une véritable voiture de sport. En effet, le visage de la Ligier telle que je l'ai essayée est celui d'un prototype de course sommairement fini, propulsé par un moteur puissant mais bruyant. Or, au-delà de cette version se profile la voiture de sport qu'elle sera conservant ses caractéristiques essentielles, mais rendue plus confortable et plus communément utilisable en usage routier.

AU VOLANT

Sur ce premier prototype, l'accès à bord n'est guère facile et l'habitacle paraît un peu exigu, notamment en longueur. Cela n'est que provisoire, et déjà la seconde Ligier en cours de fabrication en Italie sera nettement améliorée sur ces deux plans, la principale modification consistant dans un prolongement du toit vers l'avant qui améliorera beaucoup les choses. Les deux sièges baquets sont très enveloppants et procurent, une fois les ceintures bouclées, un maintien parfait. On voit immédiatement, à la position de conduite, que c'est un pilote qui a défini l'emplacement et le diamètre du volant gainé de cuir, du court levier de vitesses tombant sous la main, tout ceci dont l'importance est fondamentale dans une voiture n'appelle que des compliments.
La seconde remarque que l'on est appelé à faire concerne la visibilité, absolument remarquable. Du poste de pilotage, on voit la route devant soi presque jusque sous le nez de la Ligier, et il suffit de quelques minutes pour « enregistrer » l'encombrement exact de cette voiture, par ailleurs très compacte, et dont la vocation routière apparaît ici à l'évidence. En effet, la maniabilité n'a pas été sacrifiée à l'aérodynamisme, témoins les porte-à-faux extrêmement réduits. Et si cela coûte sans doute quelques kilomètres heure en pointe, il est probable que cette perte doit être largement compensée sur un parcours accidenté. Quant à l'efficacité des formes à grande vitesse, nous n'avons évidemment pu en juger à Magny-Cours, mais Guy Ligier nous a assuré que la tenue de cap était parfaite, sans aucun rajout de déflecteurs ou becquets.
Littéralement constellé d'instruments de contrôle boutons et commutateurs divers, le tableau de bord du prototype laisse une certaine impression de confusion, comme si tout cela avait été distribué un peu à la hâte : il en va souvent ainsi, c'est naturel et ce point sera certainement revu sur les voitures de production. A ce sujet, je voudrais émettre un vœu fervent : faites disparaître l'atroce garniture en faux bois qui « orne » actuellement le tableau de bord de votre belle auto, s'il vous plaît, Monsieur Ligier...

EN PISTE

La mise en route s'effectue en mettant deux pompes en œuvre . Puis on tourne la clé de contact, et dès que le moteur tourne, on débranche la pompe d'appoint. L'embrayage est un peu ferme — pour le moment — mais positif et relativement progressif, la première assez peu commode à déclencher, à gauche et en bas de la grille. La première fois que j'ai tourné avec la Ligier, elle était équipée du Ford Cosworth FVA 1.600 cc de F2, à la courbe de puissance assez pointue et, naturellement il fallait prendre quelques précautions pour démarrer sans caler ou provoquer des à-coups. Lors du second essai, avec la 1.800 cc FVC, la souplesse accrue à bas régime rendait déjà la manœuvre beaucoup moins délicate. En fait, sans le faire exprès, j'ai pu m'apercevoir que cette souplesse était réellement exceptionnelle pour un moteur de course. Je suis en effet parti avec le frein à main à demi-enclenché et, dès que j'ai freiné après la grande courbe pour le cinquième virage, les roues se sont bloquées définitivement. Je suis donc sorti tout droit dans le pré qui fait office de zone de surlargeur, et qui s'avéra d'ailleurs bien inutile... La voiture s'immobilisa dans cette zone bien boueuse, je passai la première et tentai de me sortir de là sans trop de conviction, en pensant qu'enfoncé comme je l'étais, et avec les pneus Racing par dessus le marché, je n'avais aucune chance... effectivement, les roues cirèrent tout de suite. A tout hasard, je passai alors la seconde et, sans mettre trop de tours, j'embrayais doucement : la voiture s'ébranla tout de suite, et je pus m'extirper seul de cette situation apparemment désespérée. Dans l'affaire, les suspensions avaient aussi prouvé leur robustesse, car la voiture avait rudement cahoté sur le sol inégale, plein de bosses et de trous, sans que rien de fâcheux ne se produise. Le pauvre Guy, sous l'œil duquel j'avais donné mon récital champêtre, me fit d'ailleurs signe de continuer — on sait qu'il a du courage, il en fournit là une nouvelle preuve... — sans m'arrêter pour faire vérifier les organes. Effectivement, tout allait bien.
La qualité la plus évidente qui apparaît au volant de la Ligier est la perfection de sa direction, à mon sens idéale par sa précision, sa démultiplication, son temps de réponse et sa douceur. Elle vous procure immédiatement une sensation de confiance absolue, car vous vous « sentez » littéralement contrôler vos trajectoires au millimètre près, comme avec une bonne monoplace. Bien entendu, cette qualité exceptionnelle est aussi à mettre au crédit des pneus pluie Michelin Racing PA 3, dont l'adhérence est réellement fantastique. J'étais au début très circonspect, car la piste était non seulement détrempée, mais parsemée de

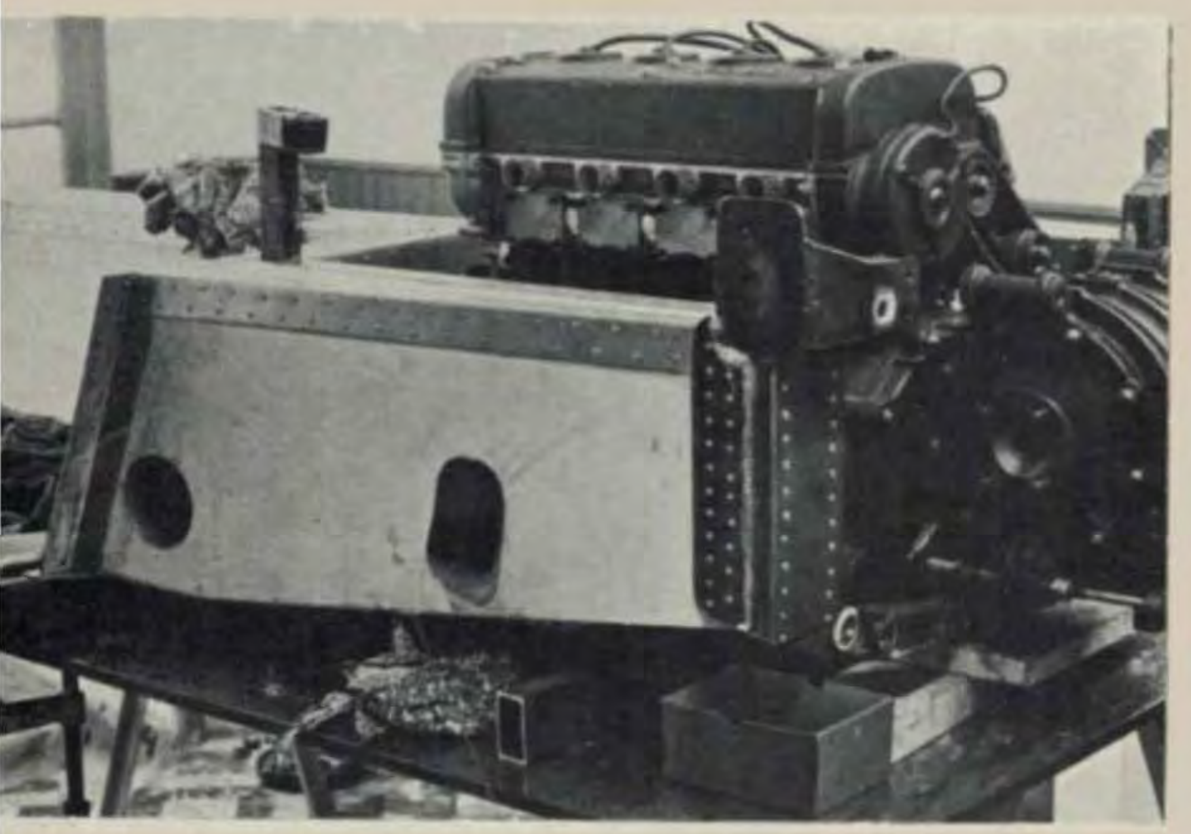


flaques propices à l'aquaplaning. En fait, l'efficacité de ces pneus — beaucoup plus étroits que les « secs » et pouvus d'un dessin à larges gorges longitudinales d'évacuation eut tôt fait de me rassurer.
Après quelques indispensables, mais simples et rapides réglages nécessités par l'état de la piste — position des barres anti-roulis, répartition du freinage portée vers l'arrière — je me suis régalé. La seule critique que je ferai au comportement de la Ligier concerne la dureté et le manque de contact de la pédale de freins, défaut qui sera facile à corriger en utilisant des cylindres mieux appropriés. Quant à la tenue de route, elle est superbe. Sur le mouillé, la voiture tend à sous-virer légèrement à l'entrée des virages si l'on « n'attaque » pas suffisamment, ou se révèle tout à fait neutre dans le cas d' une approche mieux calculée. On peut alors accélérer sans trop de précautvons avant d'avoir remis la voiture en ligne droite : selon la justesse du dosage, elle se met alors à glisser des quatre roues, avec une prépondérance du train arrière, ou à décrocher — mais gentiment — des seules roues arrière. Correction au volant, accentuation de l'accélération, on se retrouve en ligne droite sans avoir marqué le moindre temps mort. cette manœuvre n'est en général pas du tout facile à réaliser : avec la Ligier, on la réussit avec une aisance stupéfiante, ce qui dénote un équilibre quasiment parfait. Le maniement de la boîte de vitesses Hewland provoque lui aussi des compliments sans réserves. il est vrai que c'est un organe excellent, mais Roger le mécanicien de course de Guy Ligier, est à cet égard un véritable sorcier. La course de cette boîte est extrêmement courte, moins de dix centimètres certainement, et elle n'est pas synchronisée. En fait, on change de rapport avec une rapidité tellement phénoménale que l'on a peine à croire l'enclenchement effectué. Ceci posé, les réglages doivent êtres parfaits tant dans la boîte elle-même que dans sa tringlerié de commande, faute de quoi cette merveille devient difficile, voire cauchemardesque à manœuvrer. Rien de tel ici, au contraire, il faut conduire la Ligier pour croire que l'on peut changer si vite de vitesse... La boîte Hewland permet d'autre part tous les changements de rapports très rapidement, donc d'adapter parfaitement chacun d'entre eux à presque chaque virage du circuit ainsi que la vitesse de pointe, à partir d'une démultiplication finale correcte. Les rapports étaient si rapprochés que sur la piste mouillée de Magny-Cours, voilà ce que cela donnait : passage en cinquième (pour quelques secondes) devant les stands, seconde ou troisième pour le premier virage, remontée en cinquième avant la courbe à gauche prise en troisième, seconde pour l'épingle, remontée en cinquième, quatrième pour la grande courbe, seconde pour le virage avant les stands, avant de remonter en cinquième... Je n'avais presque plus le temps, malgré la quasi-instantanéité des manœuvres sur le levier, de conduire des deux mains... Il est vrai que j'avais volontairement limité le régime maximal sur les intermédiaires à 7300/7500 t/m au lieu de 8500 t/m normalement autorisés, mais tout de même, la continuité de l'accélération à travers ces rapports tellement serrés est une sensation extraordinaire. Alors qu'elle n'en était qu'à sa première phase de mise au point, et dans des conditions atmosphériques vraiment défavorables, la Ligier JS 1 m'a tout à fait séduit. Encore que l'on puisse craindre qu'une construction volontairement « trop » robuste l'handicape en course — Ligier et Andruet vont disputer le Championnat d'Europe des deux litres, ainsi que les grandes épreuves d'endurance de la saison européenne — cette voiture très homogène sera sûrement à son affaire dans les épreuves les plus dures et les plus exigeantes pour les organes mécaniques. Quant à son avenir en tant qu'anti-Porsche et anti-dino sur les routes, équipée d'un moteur issu de la série, mais développant près de 200 CV, il me semble qu'il devrait être très brillant. Bien sûr, les problèmes de finition d'insonorisation, d'étanchéité, etc... n'ont pas été abordés sur le prototype N° 1 exclusivement destiné à la compétition, et nous n'avons pu juger la Ligier à cet égard. Cependant, connaissant le perfectionnement de Guy et son peu de goût à prendre ses désirs pour des réalités, nous serions surpris s'il livrait à sa future clientèle une voiture dont il ne serait pas fier, sur le plan performances comme sur le reste.

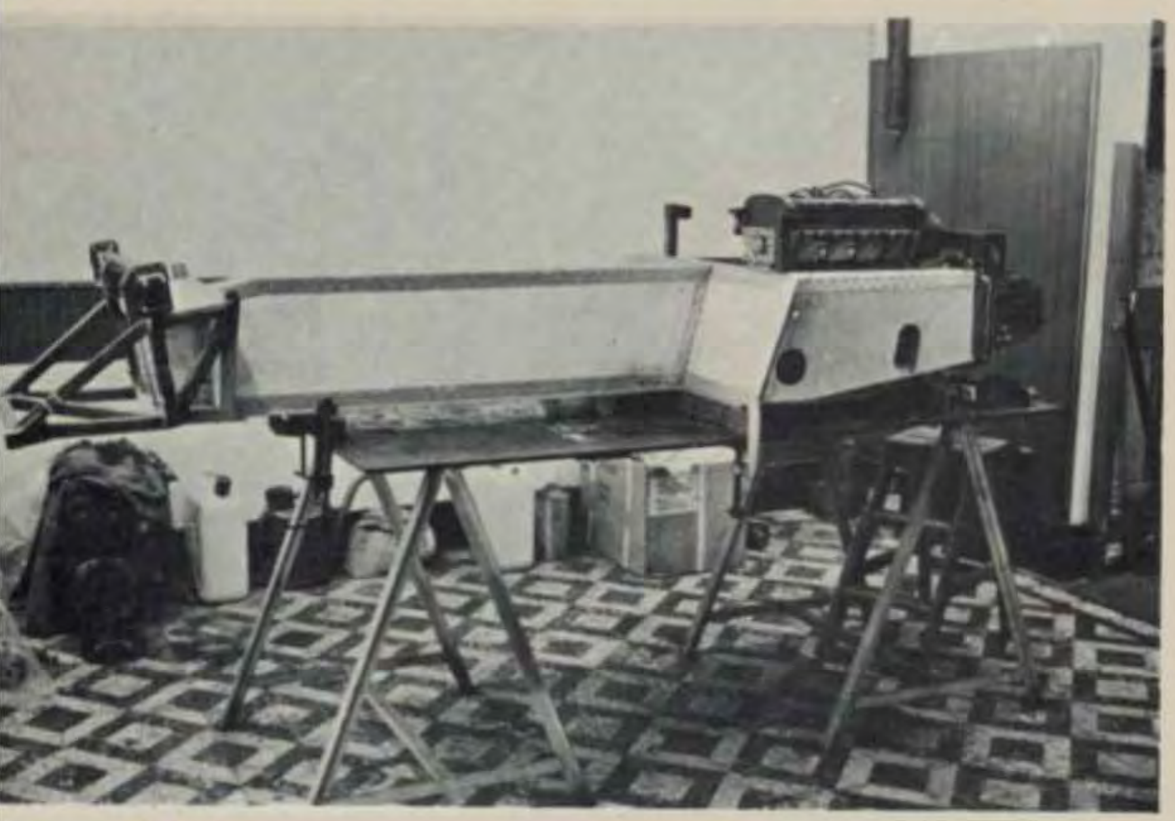




la naissance d'une voiture de sport



20 septembre 1969, pour la première fois le Cosworth est présenté dans le châssis.

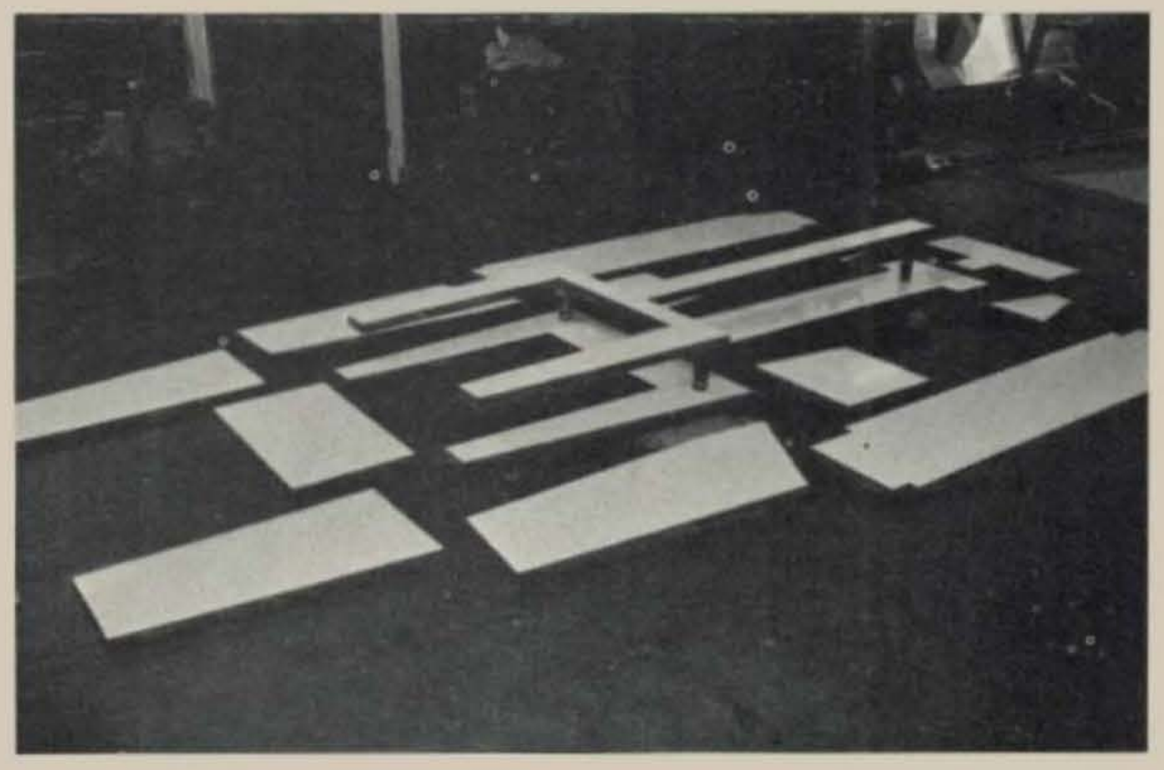


Le châssis complet.



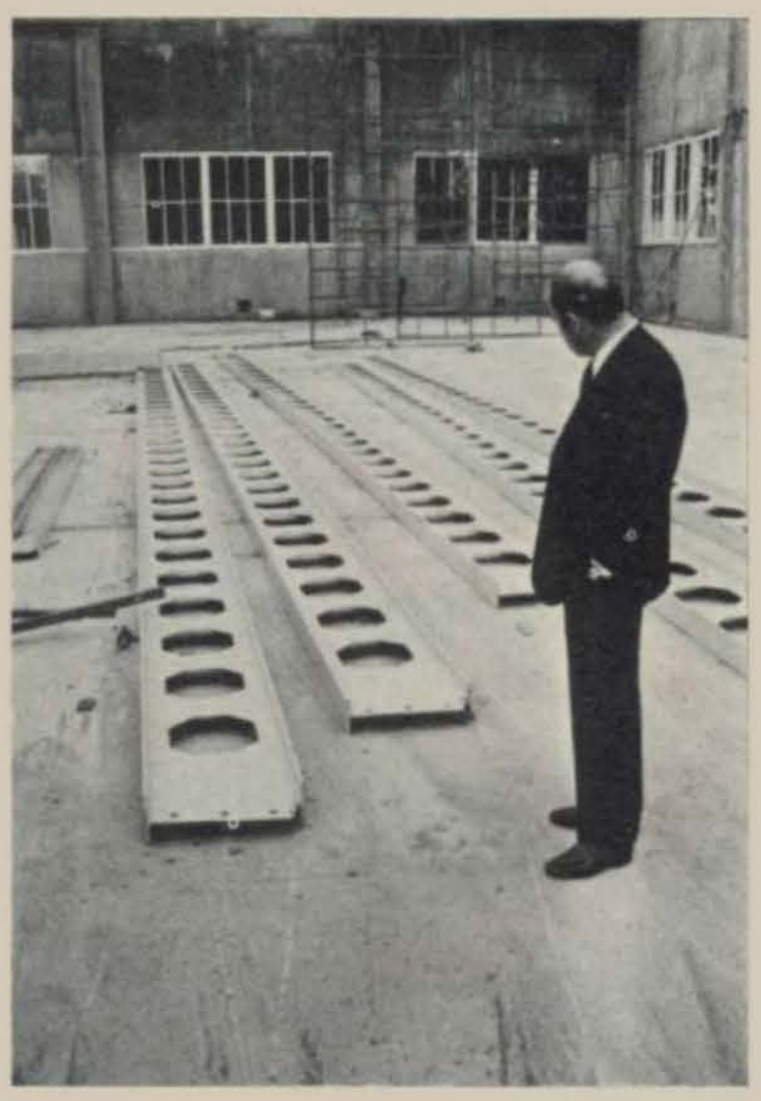
Dans 15 jours la Ligier JS1 sera au Salon...

Un jour qu'il était particulièrement las de devoir compter sur les autres, Guy Ligier décida de construire sa propre voiture...
Il avait eu jusque-là les voitures les plus diverses de la Ford GT 40 à la McLaren F2 en passant par une F1 Cooper Maserati. De toute façon Guy aimait les chevaux et même s'il souhaitait une voiture de cylindrée moyenne, il ne pouvait être question d'envisager seulement une solution facile avec l'inévitable médiocrité qui en découle...
Il rumina longtemps son projet puis s'en ouvrit à Gérard Crombac : « Dis Gérard, j'en ai marre des constructeurs, je veux faire ma propre bagnole, comme je la vois, comme je la conçois, tu piges mon copain ? Qui peut m'aider à la faire ?
« Vois Jean Bernardet, il connait mieux que moi les ingénieurs susceptibles de t'être utile... »
Le soir-même, nouvelle et longue conversation téléphonique, le rendez-vous était pris après avoir, entretemps, défini plus avant ce que devait être la voiture...
Les intentions de Guy Ligier étaient nettes. Il voulait avant tout une voiture routière, légère, très accessible, puissante et naturellement, tenant la route le mieux possible.
« Sa » voiture, Guy Ligier la voulait routière avant tout.
Pour Jean Bernardet la situation était claire : à un Guy Ligier éminemment positif, pratique, actif, il ne pouvait être question de proposer un rêveur même génial. Il n'y avait d'ailleurs pas tellement à hésiter. Michel Têtu, vraisemblablement le seul de l'équipe CD à avoir les pieds sur la terre, était disponible et tout indiqué.
Ils se retrouvèrent tous les trois, dans un petit bistrot du XVI[e] et ce jour-là, la nappe en papier ne fut pas assez grande.
D'arguments en arguments, de raisons en raisons la voiture sortit du rêve pour se définir plus précisément.
Il ne pouvait être question de renier les vertus bienfaisantes des voies larges et des pneus non moins larges.
Ceci allié au désir de Guy Ligier de disposer d'une voiture très confortable s'accordait déjà à la notion de poutre centrale. Celle-ci, par ailleurs, en débarrassant les flancs de la voiture de longerons embarrassants, rendait possible un accès facile, une autre impératif de Guy Ligier qui pensait déjà aux rallyes difficiles pour sa voiture. A la fin de ce premier repas, la trame était tendue. Michel Têtu ne pouvait se libérer immédiatement, mais vraisemblablement, il avait déjà dans sa tête le projet définitif. La nappe avait déjà enregistré les dimensions globales de la voiture, un premier croquis partait à Turin où Pietro Frua, prévenu, attendait les instructions. Irrésistiblement la machine se mettait en route. Dans son petit appartement de Sèvres, Michel Têtu traçait et déjà maquettait des chassis.
Le premier chassis était prévu en tôle d'acier mince, avec des cloisons multiples. Et puis ce fut le premier voyage à Turin. Pietro Frua attendait de pied ferme devant sa grande planche à dessin. Guy Ligier s'approcha suivi à distance de Têtu et Bernardet qui pressentaient les réactions...



◄

Avant son assemblage tous les éléments du châssis.



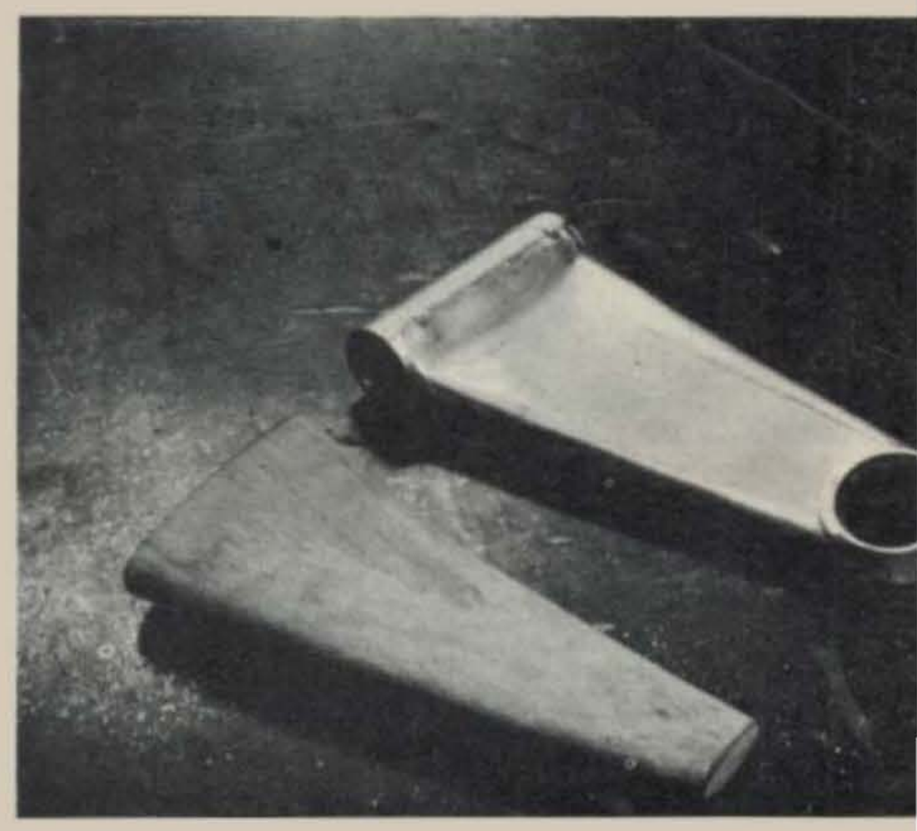
►

guy a la hantise des kilos en trop : dans la charpente du nouveau hall qu'il a construit pour ses scrapers et ses buldozers, il a fait échancrer les poutres.



◄

Avant qu'elle parte pour la France, Frua fignole la maquettede soufflerie.



►

Un bras de suspension avant : noter l'angle important entre l'axe d'articulation et le boîtier de rotule.



◄

Pendant que maquette est sur la balance de la soufflerie, Eifel, Ligier, Tetu et l'ingénieur Romari discutent au tableau noir.

◄

Entre deux mesures, on parfait à la plastiline la forme de la maquette.

►

C'est la coupe de la poutre centrale entre deux feuilles de duraluminium ; du klegecel dur — l'ensemble est collé et des cornières d'aluminium sont prévues à titre de sécurité.







La maquette grandeur réelle est en construction. Entre les couples de bois, la pâte plastique amorce la forme définitive.

1 m 18 c'est haut comme ça, dit Michel Tetu à concero qui tient le mètre, tandis que Frua s'est installé sur un baquet dans le prototype du châssis qui vient d'arriver chez lui.

« Ça fait combien de long risqua Ligier ?
— 4,10 m osa Frua.
— C'est bien trop long, il faut m'en couper 30 ou 40 cm.
— Ça fait combien de large ?
— 1,72 m.
— C'est bien trop large, je vais accrocher les bornes dans les petites routes, faut réduire ça...
— Ma, hochait Frua, ça va pas être zouli ! Alors commença un assemblage reconstituant à coup de planches de baquets etc... l'habitacle de la voiture.
On relevait des cotes, Frua enregistrait en bougonnant mais il devait faire une magistrale démonstration de son talent. Quand toutes les cotes furent définies, il se mit au travail, et ce fut un festival.
Devant ses trois visiteurs il traça, puisant successivement dans les innombrables poches de sa grande blouse blanche pour en sortir successivement une règle, un pistolet etc., il traça...
Et devant trois paires d'yeux admiratifs, le tracé définitif naquit !
Arrivés le matin les trois visiteurs repartaient le soir avec un dessin dans la poche.
A Vichy on avait libéré un atelier, une plieuse élaborait le premier chassis. Quand il fut fini, le verdict de la bascule le condamna immédiatement... il osait peser 80 kg ! Pour sa pénitence, il s'en alla à Turin servir de gabarit pour la construction de la carrosserie.
Frua avait travaillé, une première maquette était très avancée. Elle était destinée au contrôle de la soufflerie. En fait la voiture n'avait pas été prévue pour être très fine. Guy Ligier la voulait fonctionnelle avant tout. Pour des épreuves routières, le Cx importe peu.



Pour la hauteur disponible dans l'habitacle est un test : si les NF 86 cm de Bernardet tiennent, les autres tiendront. Un gabarit sert de repère.



un baquet, un volant, des planches, Tetu et Ligier définissent les cotes + minima +.



Premier conseil de guerre à Turin. Tetu, Ligier et l'ami Conrero venu en renfort. Frua est encore sous le coup du jugement de Ligier : + c'est bien trop grand ³.



Frua s'est remis à la planche, ce sera le dessin définitif.

On devait enregistrer là une surprise, une très bonne surprise. La soufflerie Eifel sanctionnait d'un Cx de 0.27 une voiture qui n'en espérait pas tant !

A Vichy refonte totale du chassis. La tôle est abandonnée. On s'oriente vers un matériau d'aviation : un sandwich de Klegecel. Il faudra le coller après l'avoir découpé en biseau pour réaliser très exactement la poutre prévue.

L'ingénieur Arias de chez Bostic vient à la rescousse. Il met à la disposition de Têtu les dernières trouvailles en matière de colle et le résultat apporte de nouveaux espoirs. Plus rigide encore que le chassis acier, le nouveau cadre ne pèse que 51 kg.

Pendant que l'on s'occupait du chassis définitif à Vichy, Frua a commencé la maquette échelle 1. Ce n'est que sur celle-là que l'on a l'impression définitive.

Cette maquette s'en ira à Vichy et là, deux spécialistes anglais du plastique, viendront passer leurs vacances à faire les moules et les premières carrosseries.

Entretemps on a mis à contribution Glaverbel à Bruxelles pour disposer des nouvelles glaces en verre ultra-mince. Là aussi l'apport est amical et efficace.

C'est qu'on ne résiste guère à Guy Ligier. Sa gentillesse est telle qu'on ne peut lui refuser et qu'ensuite on se doit de tenir ce qui est promis.

Le mois de septembre verra l'atelier de Vichy en acrobatie permanente. Le Salon est là, imminent, et il ne faut pas manquer le rendez-vous.

Lorsqu'elle arrivera sur le stand, plus d'un dans l'équipe poussera un ouf de soulagement.

Dès le départ, la Ligier aura été l'affaire d'un groupe de bons copains. Sur le stand, elle deviendra la Ligier JS 1 pour que Jo Schlesser qui aurait dû être du groupe soit quand même là.

La Ligier JS 1 est née avec un quatre cylindres Cosworth 1600. Elle sera au Mans avec le même moteur en 1800.

Mais il s'agit là de la version sportive prévue uniquement pour la compétition.

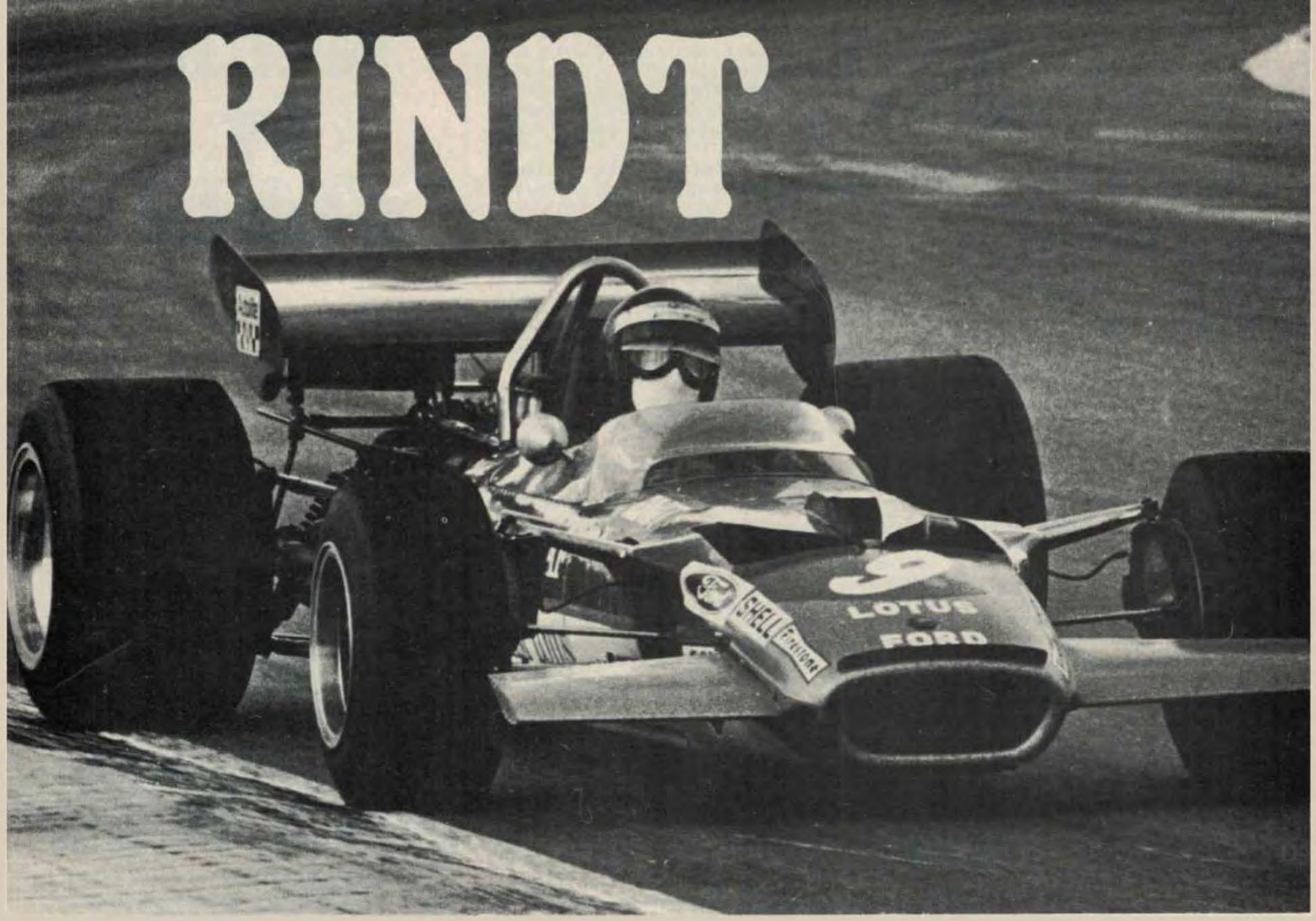
Guy Ligier ne s'arrêtera pas là. Son intention est de mettre à la disposition des connaisseurs une voiture ayant la tenue de route d'un prototype mais avec un moteur plus normal.

Il y a de fortes chances que ce moteur soit le V6 Ford allemand dont une version à injection donne 170 CV.

Dans le domaine de son implantation, il n'y aura pas de différence entre le modèle de compétition et celui de série. Les méthodes de réalisation seront différentes mais pour obtenir le même résultat. Avec ses 170 CV, la JS 2 dépassera 230 km/h. Les premiers essais effectués surtout sur les pistes spéciales de Michelin à Clermont Ferrand ont été plus qu'encourageants. Sur le plan conception ils donnent entièrement raison à Michel Têtu qui avait appliqué sur la Ligier des solutions non orthodoxes. Il avait en effet prévu des suspensions dont le débattement ne devait pas impliquer de modification d'assiette. La voiture d'après ses calculs ne devait pas se cabrer à l'accélération et ne devait pas plonger au freinage. La réalité a confirmé son espoir. La tenue de route de la Ligier est assez exceptionnelle et les pneumatiques que Michelin a prévus pour elle participent amplement au résultat très positif.

Les voies ont constamment augmenté, pour mieux exploiter les possibilités toujours plus grandes des pneumatiques. Mais tout cela n'est qu'un début, d'autres projets ont déjà dépassé le stade de la planche à dessin. ●

RINDT



A la fin de la saison passée, il m'a fallu décider si j'allais rester avec Lotus. Je trouve qu'il est néfaste de changer d'équipe chaque année et comme Colin Chapman avait l'intention de concentrer tous ses efforts sur la Formule 1 pour la saison 70, j'ai jugé préférable de rester avec lui. Je n'ai pas voulu courir cet hiver, à l'exception des 1.000 kilomètres de Buenos Aires, d'abord pour pouvoir m'occuper de l'organisation de mes quatre salons de la voiture de course, ensuite parce que j'avais besoin de me sortir un peu de la course. Depuis mars 1968, j'ai pratiquement couru tous les week-ends et mon enthousiasme commençait à s'effriter un peu.

Mes salons étaient à Vienne, Munich et Belgrade aveo une collaboration avec celui d'Essen. Depuis un certain temps, j'essayais de trouver un local à Paris qui puisse convenir à une telle exposition. Mon enthousiasme a convaincu Johnny Servoz-Gavin, qui a déniché la société qui en avait un à sa disposition. Nous avons envisagé une association à trois, mais j'y ai finalement renoncé, pensant que le jeu n'en vaudrait pas la chandelle. J'ai eu bien tort.

Mon Rindt Show de Vienne est un peu plus grand chaque année, il devient presque un vrai Salon de l'Auto. Pour la première fois nous avons dépassé le chiffre de 60.000 spectateurs. Si l'on devait choisir parmi les attractions, c'est sans doute le Green Monster d'Art Arfons qui a attiré le plus l'attention. C'est une voiture à réaction construite pour attaquer le record du monde de vitesse sur le Lac Salé. Mais il y avait aussi les dernières Formule 1 : la Matra de Jackie Stewart, ma Lotus, une Brabham, une BRM, sans oublier les dernières carrosseries de Bertone, Pinin-Farina, Ghia et de Tomaso.

A Munich et à Essen, j'exposais pratiquement les mêmes voitures. A Belgrade, en revanche, le nombre en était réduit. J'avais en effet été contacté par l'Automobile Club de Yougoslavie pour leur organiser un mini-salon à titre d'essai en vue de la grande exposition de décembre prochain

Je suis allé skier trois semaines à Zürs avec Piers et Sally Courage et quelques amis, nous nous sommes beaucoup amusés. Piers et moi avons alors pris l'avion pour aller à Buenos Aires où allait se disputer la course de 1.000 kilomètres. J'étais engagé sur une Porsche 908 avec Alex Soler-Roig et nous avons terminé seconds. L'autodrome de Buenos Aires est très très beau et j'y ai trouvé l'organisation assez bonne. Il m'a semblé que Fangio était vraiment un patron. Ce serait vraiment sensationnel si nous pouvions aller disputer un Grand Prix de Formule 1 là-bas.

Après la course, je suis allé directement en Afrique du Sud, profitant du vol hebdomadaire Rio-de-Janeiro Johannesburg. Arrivé à Kyalami j'ai procédé aux essais de nouveaux pneus Firestone qui m'ont semblé excellents, lors des deux journées où j'ai tourné avec ma Lotus 49 habituelle, qui est devenue 49 C par l'apport d'une nouvelle suspension avant avec des roues de 13 pouces. Cette modification a rendu la voiture bien plus contrôlable au freinage, la direction est également améliorée, elle est maintenant d'une précision fantastique. Mon meilleur tour a été bouclé en 1'19"8, mais je pensais alors que je pouvais descendre bien au-dessous de ce chrono. Après deux jours d'essais, je suis reparti par Rome et suis retourné skier.

Au début mars, j'étais de retour à Kyalami pour le Grand Prix. Je suis arrivé le premier jour des essais, fatigué par une nuit de voyage. J'ai quand même effectué le meilleur temps à égalité avec Denis Hulme, ce qui était prometteur.

Malheureusement, le lendemain, tout allait marcher beaucoup moins bien. Au début des essais, il y eut une période d'environ une heure durant laquelle Jackie Stewart et Chris Amont marchèrent très vite et réalisèrent un temps identique : 1'19"3. Je n'étais pas prêt à prendre la piste à ce moment, car j'avais décidé d'attendre la fin des essais, au moment où le gros de la chaleur serait passé, ce qui permet d'aller plus vite en améliorant la carburation et l'adhérence des pneus. Il s'avéra ce jour-là que ce ne fut pas le cas, un nuage obscurcit le soleil au début





▲

Je suis en train d'écrire cet article au bord de la piscine du Kyamali ranch avec Jackie Stewart et mon ami "Pepe" Tibaldi, Commandant de bord d'Alitalia, qui s'arrange toujours pour faire coincider ses vols avec mes courses outre-mer.

Bruce est un "client" en puissance pour mes Jochen Rind Show.

◄

L'équipe Stewart Servoz n'a pas résisté longtemps à Georges Eaton et moi.

►



de l'après-midi assez longtemps pour faire tomber le thermomètre de quelques degrés. Cela ne dura pas longtemps, mais permit à Chris et à Jackie de battre le record du tour. Lorsque j'ai démarré, il faisait à nouveau très chaud et malgré tous mes efforts, je n'ai pu améliorer mon temps de la veille que d'un dixième de seconde. Le soir, nous avons changé la démultiplication de ma Lotus de façon à utiliser quatre rapports au lieu de trois, au prix d'un écart important entre la 1re et la 2mevitesse. Le lendemain, nous n'avons pris aucun risque : j'étais prêt dès le début des essais. Malheureusement, je n'ai pu descendre qu'encore un malheureux dixième de seconde : la piste était très grasse et à part moi, les seuls qui ont pu améliorer leur temps étaient ceux qui avaient eu des ennuis la veille, comme Jacky Ickx, dont la Ferrari marchait très bien. Il semble que cette année, il va y avoir des moteurs 12 cylindres très compétitifs : Ferrari, Matra et BRM et sur les circuits rapides nous auront des problèmes avec les V8 pour rester devant eux.
J'étais donc le plus rapide de cette troisième journée d'essais, bien que n'ayant pas amélioré ma position au départ qui était sur la deuxième ligne.
Le jour de la course, il allait faire un peu plus frais, des nuages s'étaient amassés dans le ciel ; un gros orage menaçait, qui fort heureusement ne se déclencha qu'après la course, nous noyant sous des trombes d'eau. Avec les pneus ultra-larges des voitures modernes, il devient trop dangereux de courir sur une piste détrempée, aussi les organisateurs avaient-ils sagement décidé que si cela devait être le cas, le départ serait retardé ou la course interrompue en attendant la piste sèche. Lorsque nous nous sommes alignés au départ, je me sentais en forme et confiant, je suis bien parti. J'ai doublé Chris Amon qui était devant moi et lorsque nous sommes arrivés au premier virage, Jackie Stewart menait devant Jacky Ickx et moi, côte à côte. Jack Brabham poussait le museau de sa Brabham entre nos roues arrière. Ickx a attaqué le virage et je le suivais lorsque je me suis senti catapulté en l'air d'où je suis retombé sur deux roues. L'explication de cet incident est que Jack avait placé sa roue avant gauche entre mes deux roues de droite et ma roue arrière était montée sur sa roue avant. En reprenant contact avec le sol, j'ai dû braquer le volant brutalement, pour éviter de capoter et cela me fit partir en tête à queue sur le bord de la piste. Jack continua sans presque avoir perdu de temps, mais mon moteur avait calé et je perdis plusieurs secondes à le remettre en route. Je fus d'ailleurs rejoint par Chris Amon, dont il semble qu'il avait abimé son déflecteur avant au contact de ma roue arrière, dans la ligne droite, avant la zone de freinage. Il avait fait ce tête à queue pour éviter ma voiture, en perdition après sa brutale rencontre avec celle de Jack.

Je repartis avant-dernier, bien décidé à remonter le plus vite possible. A la fin du premier tour, j'avais rattrapé un paquet de voitures, mais il me fallut treize tours pour remonter en vue du peloton de tête qui était déjà fortement étiré. J'avais déjà une vingtaine de secondes de retard sur le premier. A partir de ce moment, je m'aperçus avec regret que tout ce qu'il m'était possible de faire était tout juste de conserver ma place. La tenue de route de ma voiture était devenue très bizarre, survirant violemment et je ne m'amusais pas du tout. Désormais, je ne pouvais plus qu'espérer que ceux qui étaient devant moi allaient casser pour pouvoir améliorer ma position. En fait, ce fut le contraire qui survint, à huit tours de la fin, alors que j'étais cinquième, mon moteur, qui avait précédemment donné quelques signes inquiétants de faiblesse, devait lâcher dans un bruit formidable de distribution cassée. J'ai bien peur que cette histoire, comme celle que j'avais écrit juste il y a un an, ne se termine à nouveau pas de la meilleure façon. Malgré cela j'avoue être optimiste ; nous n'allons pas perdre notre temps avec une « merveille » à quatre roues motrices. Colin Chapman a dessiné une arme nouvelle dont vous allez incessamment entendre parler. au moment où j'écris ces lignes, je n'ai encore vu que le châssis qui est très impressionnant.

LA CITROEN SM

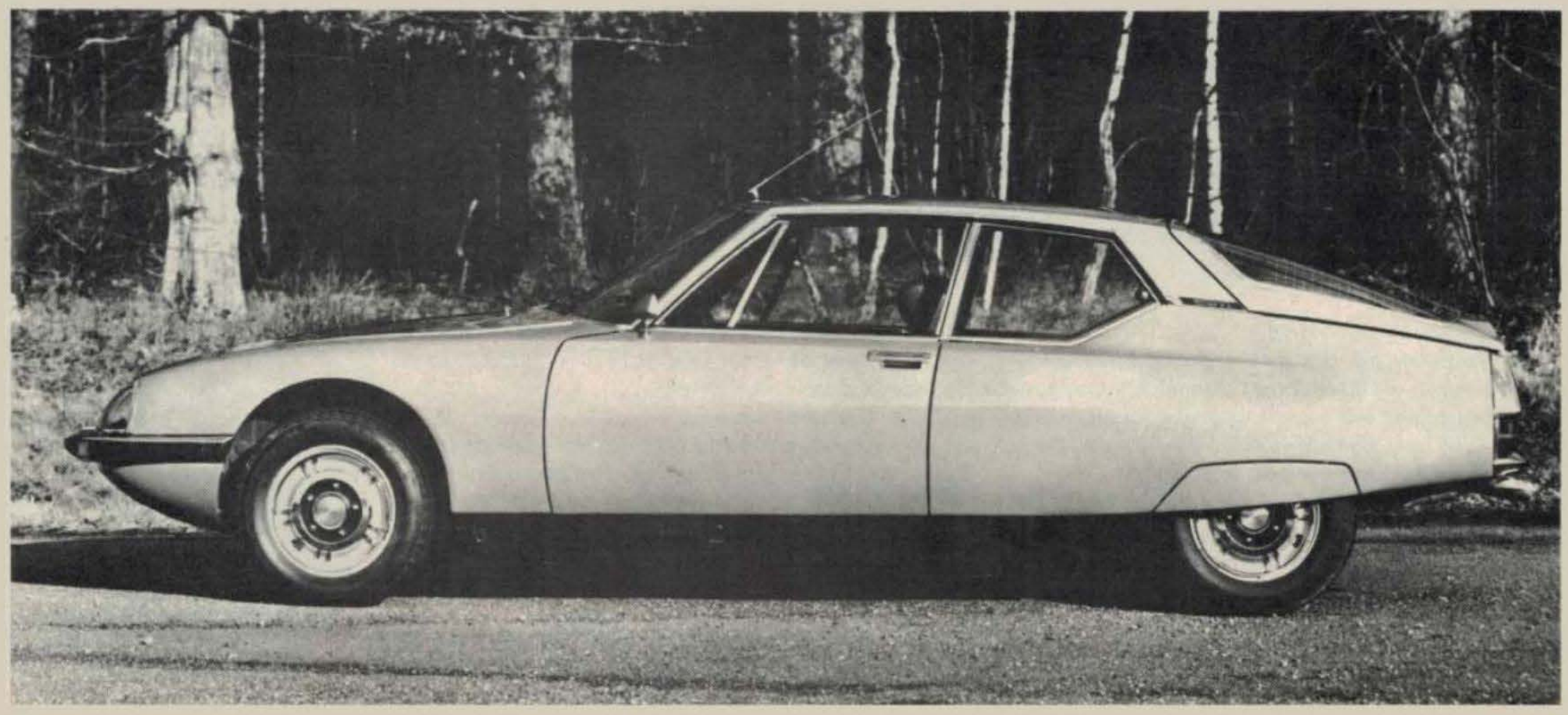
une technique futuriste au service de la traction avant la plus rapide du monde





Pour la première fois depuis de nombreuses années la France va disposer d'une voiture de grand tourisme et de prestige qui n'aura rien à envier aux plus prestigieuses réalisations étrangères. Présentée à Genève à la veille de l'ouverture du Salon, la nouvelle Citroën SM apparaît déjà comme devant être le modèle le plus spectaculaire et le plus marquant de l'année, et peut-être même des années à venir.

S pour DS, et M pour Maserati. On serait tenté de dire que le côté Maserati, qui avait suscité tant d'espoirs, est passé à peu près inaperçu dans l'affaire, à l'image de la place modeste qu'occupe son moteur sous l'immense capot de la SM. Et quel moteur, pourtant, qui dans d'autres circonstances eut justifié à lui seul le lancement d'un modèle. Extrêmement court — le bloc ne fait que 31 cm — compact, et léger (140 kg) ce 6 cylindres en V de 2.670 cm³ (87 mm × 75mm) et 15 CV fiscaux développe actuellement 170 DIN à 5.500 t/m, et fournit un couple de 23,5 mkg à 4.000 tours. La nécessité de gagner en encombrement a dicté le choix d'un angle des cylindres de 90°, et aussi le desssin d'une distribution intégrée, au lieu de posséder un carter séparé à une extrémité du bloc. Celle-ci est donc assurée par un arbre spécial situé au centre du V, commandé par chaîne, et tournant à demi-régime, qui entraîne de la même façon les 4 arbres à cames, ainsi que tous les organes annexes dont le système hydraulique, et pour les voitures qui en seront équipées — sur option — le compresseur de climatisation. Pour faire léger, on a tout réalisé en aluminium, bloc et culasses, celles-ci étant identiques à droite et à gauche, et fixées au moyen de vis enserrées dans des fourreaux spéciaux en acier, ce qui dénote le soin apporté à la réalisation de l'ensemble. Le V à 90° permet de faire un vilebrequin très court, donc très robuste, mais celui-ci possède en outre des caractéristiques qui lui donneront une très grande marge de sécurité, puisque les paliers n'ont pas moins de 76, 2mm de diamètre. Mieux : la ligne

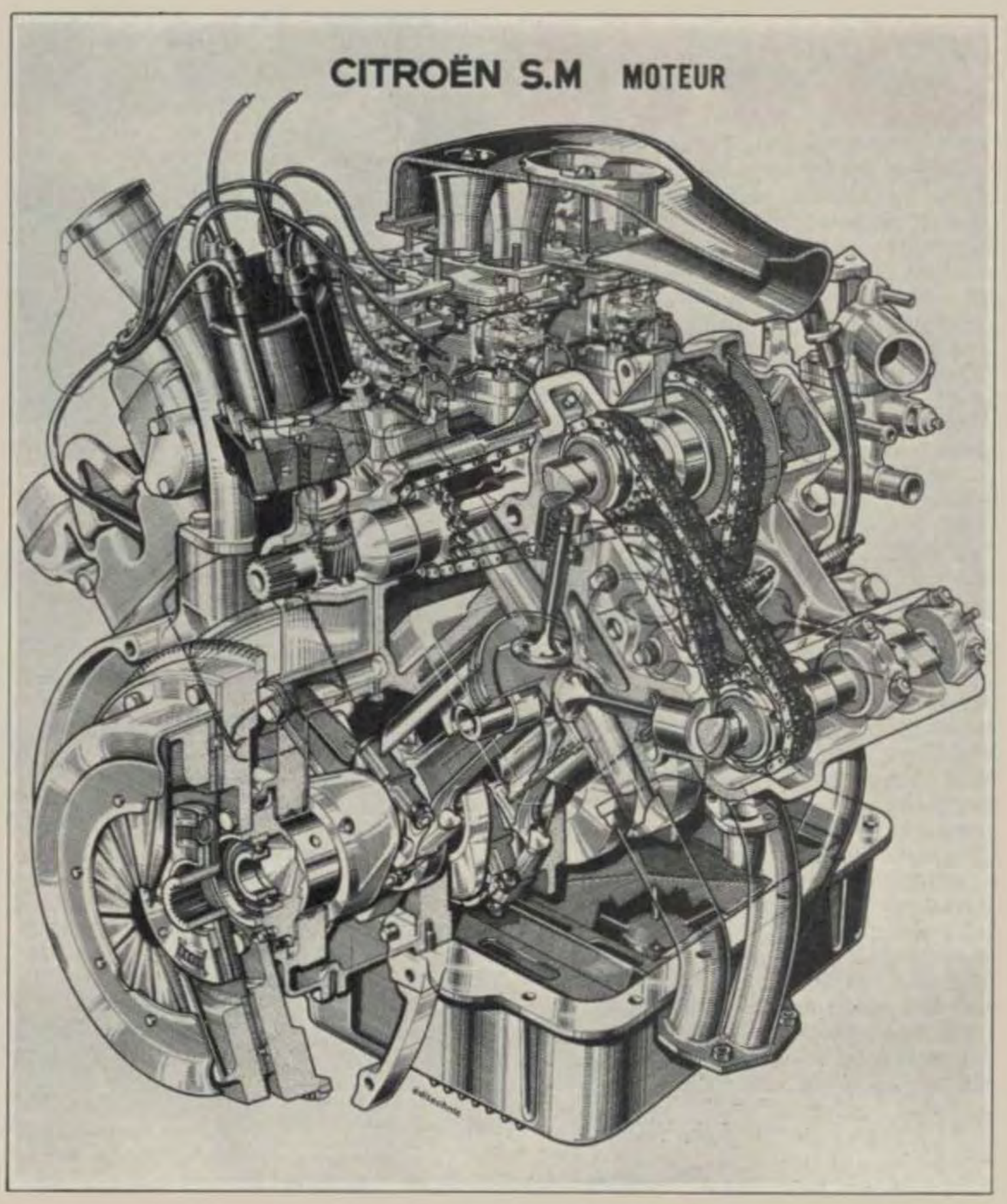


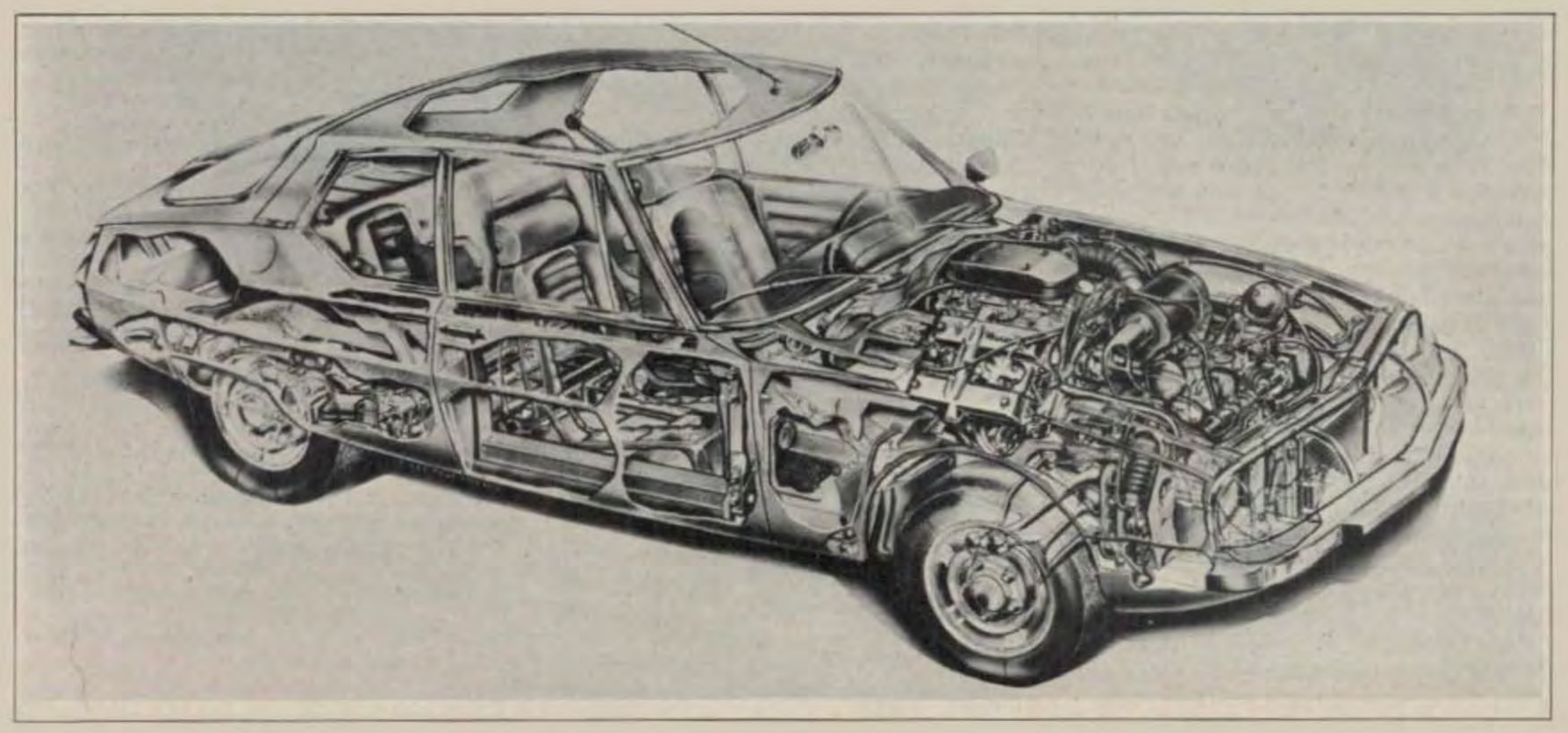
d'arbre, au lieu d'utiliser des chapeaux de paliers séparés, est montée sur un seul bloc de métal léger, technique qui était jusqu'ici l'apanage exclusif de quelques moteurs de compétition, le Cosworth en particulier. On voit donc que ce moteur qui se contente actuellement d'un taux de compression modeste (9) et de 3 classiques carburateurs Weber double corps, est loin d'être au bout de son développement, et les performances annoncées, 220 km/h et 30" au kilomètre départ-arrêté, ne sont sans doute qu'un premier stade. Pour utiliser ses possibilités on l'a accouplé à une boîte à cinq vitesses à commande mécanique qui n'est autre qu'une boîte de DS modifiée. Le rapport final choisi pour le couple est sous multiplié puisque la vitesse de pointe est obtenue à 6.100 t/m.

Malgré la présence de cette très belle mécanique, la SM n'est pourtant pas du tout une Maserati, mais bien une super DS.

N'insistons pas sur la structure de la caisse, monocoque à résistance différentielle, assez classique somme toute où l'on note cependant la présence d'un réservoir d'essence en matière plastique déformable, ni même sur la suspension hydropneumatique, dont le principe, identique à celui mis en œuvre sur la DS, est maintenant bien connu. Des correcteurs d'assiette avant et arrière permettent de maintenir une hauteur constante de la voiture au-dessus du sol, mais l'action anti-roulis est toujours assurée par des barres stabilisatrices. Différence avec la DS, les roues avant sont tirées. Le freinage (avec la même pédale que les DS) est à deux circuits indépendants : celui de l'avant utilise le circuit de réserve de pression principale, alors qu'à l'arrière il est branché directement sur celui de la suspension, un répartiteur commandé précisément par le liquide de la suspension faisant varier les efforts de freinage en fonction des variations de charge. Bien entendu il y a quatre disques, avec ces mâchoires indépendantes à l'avant pour le frein à main.

Mais c'est évidemment la direction, cette déjà fameuse direction à rappel asservi, qui est la caractéristique dominante de la voiture. Celle-ci a trois aspects fondamentaux : elle est extrêmement directe — rapport de démultiplication 19,4, ou encore deux tours de volant d'une butée à l'autre —, elle utilise des pivots situés dans l'axe même des roues, ce qui évite tout mouvement de braquage parasite lors de la rencontre d'un obstacle, et enfin elle est asservie, mais de façon dégressive. A l'arrêt, l'assistance sera totale, au point que les roues se remettent d'elles-mêmes en ligne droite si on





CITROEN SM



lâche le volant, mais l'effort a exercer va croître en fonction de la vitesse, et aux allures élevées cette direction va devenir ferme pour augmenter sa précision. Ce résultat est obtenu au moyen d'un régulateur centrifuge à masselotes accouplé en bout de boîte de vitesses, et dont par conséquent la vitesse de rotation est fonction de celle de la voiture. C'est ce régulateur, qui, agissant par un levier sur un tiroir hydraulique, determine l'effort à exercer sur le volant. De cette direction révolutionnaire on nous promet des merveilles : douceur des manœuvres et progressivité dans l'effort, rappel énergique en ligne droite, sans aucune réaction, et d'autant plus efficace que la voiture va plus vite, garantie de sécurité en virage, — le braquage, pour chaque position du volant, ne pouvant être influencé par un changement d'adhérence, le passage sur une inégalité du revêtement, ni un incident de pneumatique, — possibilité de réaction rapide du conducteur enfin. Mais on nous avertit aussi qu'elle exigera de son utilisateur une période d'adaptation...

Cette Citroën fourmille encore d'innovations dans le détail, dans la conception du système de chauffage par exemple et surtout de l'éclairage, qui ne comporte pas moins de six phares, tous à iode : deux codes, deux phares de route à faisceau large, et deux longue portée à commande directionnelle. Un correcteur automatique — encore un — réagissant aux variations d'inclinaison de la caisse assure la stabilité en hauteur de leur faisceau, indépendamment du correcteur d'assiette de la suspension. Il est pourvu en outre d'un temporisateur qui éliminera les corrections trop rapides ou trop faibles qui pourraient provoquer un sautillement du faisceau.

Reste la carrosserie, beaucoup plus large à l'avant qu'à l'arrière, manifestement inspirée de la ligne DS encore quelle soit évidemment plus basse, et aussi plus longue. Chacun jugera la ligne comme il l'entend. La voiture est jolie, certes encore très chargée en chromes mais avec un rien de classicisme qui ne s'accorde pas tout à fait au programme futuriste qu'on a tracé à la SM, et qui la place sans doute de ce point de vue en retrait de ce qu'avait été la DS lors de son lancement. Tout le dessin de cette carrosserie est l'œuvre du bureau de Citroën, il se veut fonctionnel avant tout : nul doute qu'il le soit sur le plan de l'aérodynamisme, mais le rapport qu'il présente entre les cotes d'encombrement (la SM mesure 5 cm de plus qu'une DS) et celles, intérieures, d'habitabilité est moins convaincant. Sans doute s'agit-il là d'un véhicule à tendance sportive, mais il reste que les places arrière sont bien exigues, et que 4 m 90 pour un 2+2.

En revanche on ne pourra qu'admirer la finition, l'impression de robustesse que dégage la caisse, le soin apporté dans la recherche du confort et les aménagements de détail. Citroën ne nous avait guère habitué à celà, et même si la SM se place dans une catégorie supérieure à tout ce qui a été fait jusqu'à présent, cela valait d'être dit.

Légèrement retardée par les grèves qui ont affecté l'industrie italienne — le moteur doit être construit à Modène à raison de trente unités par jour —, la mise en production de la SM est prévue pour le mois de juillet prochain, les premières livraisons pour septembre. Le prix annoncé à titre indicatif serait de 42.000 F. Nul doute que si ce chiffre est respecté, la nouvelle Citroën fasse une entrée fracassante sur le marché.

Caractéristiques

Moteur : Maserati C 114-1 6 cylindres en V à 90°. Cylindrée 2.670 cm³ (87 × 75). Rapport volumétrique 9 : 1. Puissance 170 CV DIN à 5.500 t/m, couples 23,5 mkg à 4.000 t/m. Distribution par 4 arbres à cames en tête. Alimentation par 3 carburateurs double corps Weber inversés.

Transmission : Traction avant. Boîte mécanique à 5 vitesses toutes synchronisées, commandes par levier au plancher. Couple conique 4,375 : 1.

Châssis : Carrosserie autoporteuse.

Suspension : Hydropneumatique à quatre roues indépendantes et correcteur d'assiette.

Freinage : Quatre freins à disques assistés à deux circuits indépendants et répartiteur de freinage.

Direction : A crémaillère, assistée, à rappel variant en fonction de la vitesse du véhicule et de l'angle de braquage. Démultiplication 1/9 : 4. Diamètre de braquage 10 m 50.

Roues : Jantes de 6 pouces, pneumatiques 195/70 VR 15 Michelin X.

Carrosserie : Coupé deux portes, quatre places.

Dimensions : Longueur 489,3 cm. Largeur 183,6 cm. Hauteur 132 cm. Empattement 295 cm. Voie AV 142 cm, AR 135 cm. Poids en ordre de marche 1.450 kg (900 à l'avant, 550 à l'arrière) Capacité du réservoir d'essence 90 litres.

CE QU'IL FALLAIT DEMONTRER

Le lancement d'une nouvelle Citroën ne laisse jamais indifférent, et celui-la sans doute moins qu'un autre. Bien avant d'être née la SM — c'est tout l'art de ses auteurs — avait sa légende; aujourd'hui par ses solutions techniques de pointe et la place à part qu'elle vient de prendre dans la gamme des voitures françaises, elle entre peut-être dans l'histoire.

Et pourtant, à Genève en ce mardi 11 mars, nous nous sommes sentis un peu frustrés. C'est que Citroën tente ici de nous proposer plus qu'une nouvelle voiture, presque une philosophie de l'automobile, pour laquelle l'évolution de la technique doit entraîner celle du comportement du pilote, et où, dans la recherche de la sécurité active, dont la SM se veut un nouveau modèle, le véhicule prime singulièrement l'homme.

Les possibilités de vitesse extrêmement élevées qu'elle détient ne sont plus affichées comme une caractéristique exceptionnelle destinée à satisfaire le goût — ou l'amour propre — d'un pilote amateur, mais comme une donnée normale d'utilisation : la SM est avant tout un moyen de transport à très haute vitesse, et comme tel (et grâce à un prix de vente très accessible) s'adresse, pour reprendre les termes de M. Claude Alain Sarre, non pas au fanatique ni au conducteur sportif, mais « à un très large éventail du public », auquel elle ne demandera pas d'aptitudes particulières.

Pour donner du corps à ces assertions, hélas, et c'est là notre déception, son constructeur n'a pu que nous montrer statiquement, une jolie voiture, certes, pleine d'innovations, mais où apparaissent aussi quelques options fondamentales qui peuvent faire naître un doute — comme le choix de la traction avant en particulier.

Les techniciens de la firme ont trouvé la réponse, nous dit-on, aux problèmes que pose un programme aussi ambitieux. Ni voiture de sport, ni limousine de grand luxe, ni prototype de la sécurité routière de demain, la SM sera, si l'on en croit les affirmations d' un communiqué qui dépasse les limites du dithyrambe pour prendre le ton d'un manifeste empreint d'humanisme, « la réunion en une totale homogénéité de ces trois concepts, pour le plus grand bonheur de ses utilisateurs. »

Pour l'instant on nous demande de le croire. Il aurait fallu le démontrer...



PORSCHE 911 2.7 RS, 1973

DPM MOTORS | DPM CLASSIC

LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



FERRARI F40
1990



LAMBORGHINI MURCIELAGO
LP 640 E-GEAR
2008



MASERATI GHIBLI
4.7 L SPIDER
1970



MERCEDES-BENZ
190 SL
1962



DPM MOTORS I 45 Bd du Jardin Exotique I 98000 Monaco
I 48 Rue Grimaldi I 98000 Monaco
DPM CLASSIC I 4 Impasse des carrières I 98000 Monaco

contact@dpm-motors.com - www.dpm-motors.com
Tél. : +377 93 50 22 70

Télécharger dans l'App Store
DISPONIBLE SUR Google Play

application iphone & ipad dpm motors / Disponible en téléchargement gratuit sur l'iTunes Store / iPhone, iPad & iTunes Store are trademarks of Apple Inc.