

**Sport
auto**
Classiques

Trimestriel avril, mai, juin 2025

Sport **auto** *Classiques*

Fournisseur officiel d'adrénaline depuis 1962



Elle et moi...

Éric Hélyary
et sa
Renault 5 GT Turbo



**Fiat
Barchetta**



MGF



**Mazda
MX-5**

Plaisirs Nos essais *simples*

Les cotes et la fiabilité
Les avis des proprios

Et aussi... Audi R8 - Bugatti Type 251 - Ford Comète Monte-Carlo - Peugeot 106 XSI, Rallye et S16

ESSAI

Jaguar MK2 3.8

Braquage à l'anglaise



ESSAI

Ferrari 308 GT4

Au-delà du blason



L 19473 - 36 - F: 7,90 € - RD



BEL: 7.90€ - ESP: 7.90€ -
GR: 8.50€ - DOM: 8.50€ -
ITA: 8.50€ - LUX: 7.90€ -
PORT CONT: 7.90€ - CAN:
11.85€ CAN - MAR: 8.50€ -
TOM: 8.50€ - 10000FP - CH:
13.50€ - TUN: 250TU

SPORT 1985: le premier sacre d'Alain Prost raconté par Jean-Louis Moncet





LIGNE DE SOINS POUR VÉHICULES
AUTO, MOTO & VÉLO

LE LUSTREUR **CONTRE-ATTAQUE**



> **SUBLIME LES PEINTURES OBSCURES**

> **ACTION DÉPERLANTE** > **PROTECTION LONGUE DURÉE**

Fabrication française Depuis 1968

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



REDACTION

Rédacteur en chef **Olivier Bernis**
Assistante **Karine Roumestand**
Rédacteur en chef adjoint **Jérôme Fombelle**
Rédacteurs **Jérôme Fombelle**, **Jean-Rémy Macchia**,
Jean-Louis Moncet, **Alain Pernot**, **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
Cheffe du service photo
Anne Séchet
Photographes
Benjamin Asket/Virage Agency, **Cathy Dubuisson**, **DPPI**,
Gaëtan Lamarque, **Thomas Riaud**, **Arnaud Saunier**,
Laurent Villaron

MARKETING, ABONNEMENTS ET DIFFUSION

Directeur marketing clients/diffusion **Germain Perinet**

MARKETING

Directrice marketing **Sylvie Siguret**
Responsable marketing **Frédérique Gasbarian**

ABONNEMENTS

Directrice marketing direct **Catherine Grimaud**
Chef de groupe **Davina Champaigne**

Chef de produit **Julie Duarte**

VENTES AU NUMÉRO

Responsable marché **Philippe Merrien**

PUBLICITÉ

Tél. : 01.41.33.51.16
Directrice générale **Elodie Bretaudeau-Fontelles**
Directeur du pôle automobile **Franck Graisset**
Directrice adjointe du pôle automobile **Anne Buré-Emmel**
Directrice de publicité **Manon Merlet**
Planning **Angélique Consofi** (01.41.33 53.52)

ANNONCES CLASSÉES

Tél. : 01.41.33.57.73
Directeur de publicité adjoint **Fabrice Gauvin**
Premier maquettiste **Fernand Laranjo**

FABRICATION

Directeur des opérations industrielles **Bruno Matillat**
Photogravure Prépresse Tél. : 01.41.33.29.88
Responsable du service **Sylvain Boularand**
Photogravure couverture **Compos Juliot**
Fabrication **CretoPrint**, **Loïc Rossigneux**
Imprimeur **Roto France**

DIRECTION

Éditions Reworld Axel Springer (ERAS)
Siège social : 40, avenue Aristide-Briand
92277 Bagneux Cedex
Cogérants **Gautier Normand** et
Patrick Wehrmann
Directeur de la publication **Gautier Normand**
Directeur exécutif **Stéphane Haitaïan**
Éditeur du pôle automobile **Tommaso Albinati**
Actionnaires Présidents Reworld Media France
(RCS Nanterre 477 494 371) et Axel Springer France
(RCS Paris 440 097 004) SAS

N° ISSN 2497-0891

Commission paritaire 0329 K 93345

Dépôt légal : avril 2025

Tarif d'abonnement annuel : 30 €



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.

ÉDITO

Grands plaisirs à petits prix

À l'arrivée des beaux jours, les essayeurs de *Sport Auto Classiques* ont eu envie de délaissier un moment leurs montures de luxe habituelles affublées des prestigieux blasons Aston Martin, Lamborghini ou Porsche pour s'amuser au volant de trois excitants roadsters populaires des années 90. Si le haut de gamme reste le terrain de jeu favori de notre magazine, avec des autos aussi prestigieuses que la Jaguar MK2, la Bugatti Type 251 ou la Ferrari 308 GT4, nous vous invitons à découvrir en notre compagnie dans ce numéro les qualités insoupçonnées de trois petits roadsters de nationalités différentes : un anglais, un italien et un japonais. Petits par la taille (ils mesurent moins de 4 mètres) et par le budget (on en trouve avec seulement 10 000 € en poche), mais grands par les plaisirs qu'ils peuvent procurer à leur pilote et à son éventuel passager. Si les deux propulsions (la fameuse Mazda MX-5 inspirée de la Lotus Elan et l'élégante MGF) se distinguent logiquement par leur tempérament plus sportif, la délicieuse Fiat Barchetta, seule traction de ce trio magique, ne manque pas non plus de charme et se montre elle aussi très plaisante à conduire cheveux au vent.

La rédaction de *Sport Auto Classiques*

SOMMAIRE

ACTUALITÉS

Kennol Grand Prix de F1 historique et	4
Le Mans Classic	
Goodwood Festival of Speed et	6
500 Ferrari contre le cancer	
Lifestyle	8

ELLE ET MOI

Éric Hélary et sa Renault 5 GT Turbo	10
--------------------------------------	----

ESSAIS

Ferrari 308 GT4	18
Jaguar MK2	28

DOSSIER

Spécial roadsters	38
Essai Mazda MX-5 NA de 1991	40
Essai Fiat Barchetta de 1995	50
Essai MGF de 2000	60
Cotes et fiabilité	70

GUIDE D'ACHAT

80.....Actualités	
84.....À la rencontre d'un pro :	
Renaud Lahaye , Mosa Freins	
86.....Le vrai prix d'une...	
Peugeot 106 XSi, Rallye, 16S	
88.....Zoom sur la Ford Comète Monte-Carlo	
94.....Futur Collector Audi R8 MK1	

SPORT

104.....Studio Bugatti Type 251	
112.....1985 : le premier sacre d' Alain Prost	
118.....Une course, une histoire le 19 mai 1996	
au GP de Monaco : Olivier Panis	

REVIVAL

121.....Il y a 50 ans dans <i>Sport Auto</i>	
--	--



LA F1 RENAULT RS10 DE RENÉ ARNOUX
POUR SUIVRE PAR LA FERRARI 312T DE GILLES
VILLENEUVE, CELA NE NOUS RAPPELLE
RIEN ? ICI, C'ÉTAIT EN 2024 AU CASTELLET.

PHOTO ASSOCIATED PRESS

25-27 avril 2025 KENNOL GRAND PRIX DE FRANCE DE F1 HISTORIQUE

Des Formule 1 au Castellet ? Oui, mais des anciennes !

*Des F1 classiques, un circuit très rapide, la douceur du printemps provençal,
des conditions idéales pour revivre une certaine époque du sport auto.*

Certes, la F1 actuelle réserve des moments épiques, mais certains considèrent que la grande époque, c'étaient les années 70 à 90. Les duels légendaires entre Hunt et Lauda, Arnoux et Villeneuve, Prost et Senna... C'est un peu ce qu'on revit au Grand Prix de France de F1 historique, qui mettra par ailleurs à l'honneur Renault et Fernando Alonso. Ce sont les vingt ans du titre constructeur de la marque au losange, dont la monoplace R25 a triomphé en 2005 grâce principalement au pilote espagnol. Cette voiture paradera sur la piste, dans le hurlement de son V10. Mais le show sera surtout assuré par les Masters Racing Legends F1, une course entre McLaren M29, Ligier JS21 et autres

Tyrrell 012 des années 70 et 80. Ou encore l'épreuve Formula GP, réservée aux F1 d'une cylindrée maxi de 2,4 l produites jusqu'à fin 2000, qui devront pour gagner réaliser la meilleure moyenne au tour. Ça va chauffer, d'autant que les plus grands noms seront là : Alain Prost, Jean Alesi, René Arnoux, Jacques Villeneuve. Des F2 et F3 d'avant 1985, des Formula Juniors (jusqu'à 1963), des Groupe C, des Sport Protos en découleront également, alors qu'une parade de F1 Ferrari est prévue. Un super-programme, d'autant que The Originals Renault apportera aussi une Williams FW19, la dernière de la marque à avoir été championne du monde, en 1997. Dès 35 €. Grandprixdefrancehistorique.com



EN 2024, GERHARD BERGER A PILOTÉ LA MCLAREN MP4/7A
UTILISÉE PAR AYRTON SENNA EN 1992. MOMENT MAGIQUE.



PRÈS DE 60 000 PERSONNES SONT ATTENDUES AU GRAND
PRIX DE FRANCE DE F1 HISTORIQUE EN 2025. TOUT DE MÊME !

PHOTO ASSOCIATED PRESS

MORIS MATHERN

3-6 juillet 2025 LE MANS CLASSIC

Et maintenant ?

*L'édition 2023 de la plus prestigieuse
course classique du monde a battu tous
les records. Comment faire aussi bien ?
En réalité, peu importe.*

Quelque 235 000 visiteurs se sont rendus au Mans Classic 2023, qui célébrait le centenaire de la course mancelle dont est issue cette épreuve classique. D'aucuns se demandent comment faire aussi bien en 2025. En réalité, c'est une question superflue puisque le spectacle sera au rendez-vous, et c'est ça qui compte. Même si la fréquentation baisse, ce qui reste pure conjecture (parions qu'elle demeurera très élevée), on gagnera en plaisir de visite puisque la circulation sera plus facile. Du reste, si on transpire la passion par tous ses pores, édition anniversaire ou pas,

on restera béat devant les six plateaux réunissant quelques-unes des plus mythiques voitures de course qui soient. Entendre dans la fraîcheur nocturne le hurlement de sirène d'un V12 Ferrari ou voir les flammes jaillir des échappements d'une Porsche 935, c'est un plaisir sans égal. Sans oublier les animations annexes, les clubs, ou encore le Petit Le Mans, bref, tout ce qui ajoute au caractère unique de cet événement. Un conseil : venez dès le jeudi assister aux premiers essais, c'est déjà magique et plus accessible que durant le week-end. Dès 42 €. Lemansclassic.com



GOT COPIERT



IL Y A QUELQUE
CHOSE D'ÉMOUVANT
À VOIR LES
ANCIENNES DU
PLATEAU S'ÉLANCER
AU MANS CLASSIC :
DES AUTOS DE PLUS
DE 80 ANS ENCORE
TRÈS, TRÈS RAPIDES.

CHRISTOPHE JONIAUX / MPSA



QUI N'AURAIT JAMAIS RÊVÉ, ENFANT, DE SE
TROUVER À LA PLACE DE CES MINOTS DANS
LEURS MINI-BOLIDES DU PETIT LE MANS ?

LE MANS CLASSIC, C'EST LA NUIT QUE
C'EST LE PLUS MAGIQUE, NOTAMMENT
QUAND ON VOIT ET ENTEND PASSER
DES ENGINES TELS QUE LA FERRARI
275 GTB.



AGENDA

13 avril 2025

Rallye de Pâques

Fargues (33)

talon-au-plancher.fr

19^e Traversée de Lyon

La Tour-de-Salvagny (69)

latraverseedelyon.com

19 avril 2025

Tour du Pilat

Saint-Galmier (42)

roadtripgourmand.com

Montauban Vintage Festival

Montauban (82)

cmeb82.fr/mvf

Rallye Printemps

Angers (49)

clubangevindevehiculesdepoeque.e-monsite.com

20 avril 2025

3^e Rallye La Ronde des Volcans

Châtel-Guyon (63)

chateletromobile@gmail.com

24 avril 2025

Rallye touristique la Côte de Granit rose

Lannion (22)

baladeennancienne.fr

26-27 avril 2025

Classic Days

Circuit de Nevers Magny-Cours (58)

classic-days.fr

26 avril 2025

Salon les Mille Souppes

Vannes (56)

vannesretromobileclub.com

Bouchon de Blois

Blois - Vendôme (41)

valveautopassion.com

1^{er} Legends Tour

Flassans-sur-Issole (83)

boutinaudracing@free.fr

27 avril 2025

Rallye des Rallyes

Vaison-la-Romaine (84)

ehc.fr

Rallye La Vendée plutôt Mer

Les Sables-d'Olonne (85)

troisieme-horizon.com/rallyes-une-journee/

Sortie Maserati en Suisse normande

Bagnolles-de-l'Orne (61)

christophe.cousin@clubmaseratirfrance.com

18^e Ronde historique du Trièves

Clelles (38)

www.ecurie-alpes38.com

29 avril-3 mai 2025

Flat Six Rallye

Corse - Ile d'Elbe

rallystory.com

1^{er} mai 2025

Rallye touristique Granit Rose

Aubergenville (78)

lessencedelautomobile.fr

Rallye des 2 Catalognes

Perpignan (66)

club@acr66.fr

3 mai 2025

11^e Montée historique d'Urcy

Urcy (21)

https://eacb21.fr

4 mai 2025

16^e Rallye de la Renaissance

Bar-le-Duc (55)

clubcarrossagenegatif@gmail.com

11 mai 2025

Les Cool Drivers - 2^e édition

Dourges (62)

antoine.giboire@gmail.com

9^e Traversée de Saint-Étienne

Saint-Étienne (42)

angela.rosa@sfr.fr

**14^e Randonnée voitures classiques, sportives,
prestige & youngtimers**

Givrand (85)

lesvieillesouppesdelavie.com

16-18 mai 2025

Le Breizh Tour

Orvault (44)

arnonantes.free.fr

1986 SAUBER C8 MERCEDES

Victoire aux 1000 km
du Nürburgring avec H Pescarolo



1990 JAGUAR XJR 12 LM

Entièrement restaurée



1982 RONDEAU M382 CHEVROLET

Eligible en Group C,
Masters et Le Mans Classic



2001 RILEY & SCOTT MK3C LMP1

Voiture pour gagner en
ERL et au Mans Classic



www.ascottcollection.com
Email: cars@ascottcollection.com
Paris - France
Xavier Micheron
Phone: + 33 (0) 9 67 33 48 43
Mobile: + 33 (0) 6 17 49 42 50

Ascott
COLLECTION

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer



POUR 2025, LES FORMULE 1 SERONT PARTICULIÈREMENT MISES À L'HONNEUR LORS DU FESTIVAL OF SPEED DE GOODWOOD.

10-13 juillet 2025

GOODWOOD FESTIVAL OF SPEED

Les 75 ans de la Formule 1 à Goodwood

Le Festival of Speed mettra à l'honneur les Formule 1 victorieuses, depuis la création de leur championnat en 1950. Entre autres réjouissances.

La piste de Lord March, duc de Richmond, est souvent mise à contribution, malgré son étroitesse. Cette année, ce sont les Formule 1 qui vont l'arpenter lors de la plus célèbre course de côte du monde, et pas n'importe lesquelles puisque l'accent sera mis sur celles qui ont été les plus en vue, la devise de cette année étant « The Winning Formula - Champions and Challengers ». Quelque 80 F1 de toutes les époques depuis 1950 sont attendues. La devise s'appliquera aussi aux voitures de sport en général, ce qui promet un spectacle exceptionnel car les WRC, les protos d'endurance, les Nascar voire les Superbike sont concernés. On fêtera aussi l'Alfa Romeo P2 qui a remporté le Championnat du monde de l'Automobile en 1925. Quatre jours de spectacle permanent durant lesquels les constructeurs généralistes en profiteront pour exposer leurs nouveautés, une sorte de salon de l'auto à ciel ouvert, où se mêlent aussi les clubs, dans une ambiance délicieusement british. Évidemment, les tickets sont assez chers: dès 75 £. Goodwood.com



UNE MCLAREN M23 DE 1974 À L'ATTAQUE DE LA COURSE DE CÔTE DE GOODWOOD.

EN 1976, LA TYRRELL P34 A BEAUCOUP FAIT PARLER D'ELLE AVEC SON DOUBLE TRAIN AVANT... QUI N'A PAS ÉTÉ UN AVANTAGE.



29 mai-1^{er} juin 2025

500 Ferrari contre le cancer

Pour la 31^e fois, des Ferrari et des GT se réunissent sur le circuit du Val-de-Vienne pour récolter des fonds en faveur de la recherche contre le cancer.

Le choix de Ferrari pour une œuvre caritative est des plus judicieux. Le charme insensé de ces voitures est d'une efficacité redoutable pour récolter des fonds! Mais les organisateurs ne s'appuient pas que sur cela pour attirer le chaland: journées de roulage (y compris nocturnes), baptêmes en piste, rallyes touristiques, parades, concours d'élégance, concours d'état, vente aux enchères, le programme est riche. Si 500 Ferrari vont parader sur le bitume, il y en aura plutôt 600 dans l'enceinte du circuit du Val-de-Vienne, près de Poitiers, sur un total de 1300 voitures de sport de toutes marques, dont

Renault qui exposera des Formule 1. Les modèles peu chers ne sont pas oubliés, une expo étant dédiée aux populaires à la ferme. L'armée de l'Air a par ailleurs prévu un meeting aérien pour un spectacle complet. L'an dernier, 6,6 millions d'euros ont été réunis pour le CHU de Poitiers, espérons qu'une somme encore plus importante sera récoltée cette année. Dès 13 €. Sportetcollection.org



UNE FERRARI 735 S SPYDER DE 1953 DEVANÇANT UNE 250 GTE SUR LE CIRCUIT DU VAL-DE-VIENNE. SAISISANT.



L'ÉVÈNEMENT NE SE LIMITE PAS AUX FERRARI, COMME LE MONTRE CETTE PHOTO OÙ L'ON APERÇOIT UNE PORSCHE 917 ET UNE FORD GT40, NOTAMMENT SUR LES PLATEAUX HISTORIQUES.

DES FERRARI DE COURSE TRÈS RARES, UN MEETING AÉRIEN, L'ÉVÈNEMENT 500 FERRARI CONTRE LE CANCER REGORGE D'ATTRACTIONS.



17 mai 2025

5^e Rallye du Cœur de Nantes
Château de Goulaine (44)
lerallyeducoeur.com/nantes
Sur la trace des Guépards
Chaignes (27)
www.routesdauxvexin.fr

17-22 mai 2025

Rallye des Princesses
Paris - Saint-Tropez
peterauto.fr

18 mai 2025

Rallye autour du lac de Guerlédan
Caurel (22)
acca-club.fr

15^e Ronde armoricaine

Sizun (29)
arsa29.over-blog.com

4^e Bretagne Porte de Loire Tour

Crevin (35)
VMF35@wanadoo.fr

23 mai 2025

29^e Rallye international du Pays de Fougères
Saint-Lô (50)
rallye-fougères.org

23-25 mai 2025

Spa Classic
Circuit de Spa-Francorchamps (Belgique)
peterauto.fr

24-25 mai 2025

2^e Lohéac Legend Festival
Circuit de Lohéac (35)
rallycrossloheac.com

24 mai 2025

Rallye de Beltaîne #4
Bruz (35)
roazhonsportkarr@gmail.com
Ferté Retro Mobile
La Ferté-sous-Jouarre (77)
thiesson.nicolas@gmail.com
Puy-Guillaume en italienne
Puy-Guillaume (63)
clubviauvergne@gmail.com
Charbonneaux - Artiste et Designer
Marcé (49)
musee-aviation-angers.fr
Rallye du Revermont
Passenans (39)
https://vintage-road-trip.fr

26 mai 2025

Rally Tribute Ardèche 2025
Valence (26)
https://car-events.org

29 mai 2025

Rallye des Menhirs
Milizac (29)
www.avap29.fr
Rallye Sortie Mer
Angers (49)
clubangevindevhiculesdepoeque.e-monsite.com

31 mai 2025

Folle randonnée macarinoise
Saint-Macaire-en-Mauges (49)
club-retro-macarinois.fr
Rétro Balade saonoise
Vauvillers (70)
retropassion-70@orange.fr
Rotary Motor Show
Mougins (06)
rotaryevents.fr
Albi Auto Classic
Circuit d'Albi (81)
asa-albi.com

6-8 juin 2025

Grand Prix de l'Âge d'or
Circuit de Dijon-Prenois (21)
peterauto.fr

7 juin 2025

Historic Days
Circuit de Vendée (85)
gt-expo.com
2^e Bourgogne classique
Arcenant (21)
https://eacsb21.fr
2^e Jura Vintage
Lons-le-Saunier (39)
a-2v-e.fr
Grand Prix Rétro
Romenay (71)
mobileretro71@gmail.com



SOIGNER SON BOLIDE EN BIOSOURCÉ

Chasseurs d'automobiles de collection, passionnés de vieilles voitures, coureurs de rallyes hors des sentiers battus, tous ont en commun le goût du beau, la conscience du soin, l'envie de pérenniser puis de transmettre leurs joyaux.

Ces véhicules de collection et/ou anciens, voient au fil des ans leur mécanique et carrosserie soumises aux agressions extérieures et subir les effets de l'oxydation, de l'encrassement ou encore du soleil, de l'humidité et de la pollution de l'air.

Tous les mécanismes sont précis, précieux et fragiles, il s'agit donc de les entretenir correctement. Afin de préserver leur éclat, et leur bon fonctionnement dans le temps, il faut impérativement leur apporter un soin particulier.

Pour tous les professionnels, sportifs, amateurs et passionnés d'automobiles, le Groupe Durieu propose dans la gamme Owatrol®, des incontournables pour nettoyer, dégripper, raviver et protéger.

Durieu et l'automobile... Le début d'une longue d'histoire

L'automobile constitue la genèse du groupe puisque lorsque la société naît en 1923, son activité première est l'import-export de pièces automobiles.

Rapidement face à un manque sur le marché, Paul, le fils du fondateur Georges Durieu, décide de créer en 1933 un dégrissant selon son propre cahier des charges. Et c'est ainsi qu'est né le TRANSYL® est né ! Ce dernier se retrouve bientôt partout chez les spécialistes de l'automobile puis dans l'industrie grâce à son efficacité hors pair.

Plus de 90 ans plus tard, TRANSYL® bénéficie toujours de son excellente réputation chez les professionnels et les amateurs d'automobiles, motos ou cycles.

Dans les années 80, les équipes de R&D élaborent POLYTROL®, véritable cure de jeunesse pour tous les plastiques ternis et les métaux polis ou chromés auxquels il apporte aussi ses talents.

Au XXI^{ème} siècle, l'histoire continue en biosourcé avec TRANSYL®97, biosourcé à 97%* et POLYTROL®92, biosourcé à 92%*, une performance intacte, l'écoresponsabilité en plus.



ICONES DE LONGÉVITÉ

LE DÉGRIPPANT QUI NETTOIE DEPUIS 1933



Avec son pouvoir mouillant exceptionnel, TRANSYL®97 dégrisse et lubrifie tout d'une simple pulvérisation.

Il dissout aussi les graisses et le cambouis, décolle les résidus en surface ainsi que la rouille.

Sans silicone et sans substance corrosive, il agit sans agresser ni dessécher les pièces et mécanismes des supports.

LE RAVIVEUR D'ÉCLAT DES MATÉRIAUX TERNIS

Une action de l'intérieur grâce aux excellentes qualités d'imprégnation du POLYTROL®92.

Il pénètre dans les supports pour les imprégner et donner un "effet mouillé" immédiat et durable. Il ravive la couleur des plastiques et restaure l'éclat des métaux et chromes ternis. Il agit en profondeur pour durer.



OWATROL

owatrol.com

UNE MARQUE DURIEU GROUPE

* Taux issus de tests effectués et mesurés par un laboratoire indépendant, selon la norme européenne référente EN 16640.

La Ferrari de Ralph Lauren chez vous



Le célèbre couturier possède une Ferrari 250 GT SWB, qui a été reproduite au 1/8 par Amalgam. Attention, beauté!

Dessinée sans contrainte aérodynamique, la Ferrari 250 GT Berlinetta SWB (ou Chassis Court) compte certainement parmi les plus belles productions routières de Maranello. Dessinée chez Pininfarina, elle est présentée en 1959 et bénéficie du mythique V12 Colombo, un 3,0 l développant jusqu'à 280 ch. Collectionneur de voitures anciennes d'exception, le couturier Ralph Lauren en possède un exemplaire exceptionnel, le châssis 2035GT, auquel le réducteur Amalgam a eu accès. Il a pu la scanner sous tous les angles et nous

en livrer une reproduction à une échelle importante, le 1/8. Cela donne un bel objet de 56 cm de long, dont la conception a réclamé 4 000 heures, et la fabrication de chaque exemplaire 400 heures de travail. Il faut dire que tous les ouvriers sont là, et donnent sur un moteur plus vrai que vrai et un habitacle stupéfiant par la qualité de ses détails. Évidemment, ce degré d'excellence se paie très cher. Seules 199 unités seront fabriquées, soit à peine plus que le nombre de vraies 250 SWB produites (167)! Prix: 19 995 €. Amalgamcollection.com

PHOTOS: DR



HUILE MOTEUR SPHERETECH

Vous possédez un youngtimer, sportif ou pas? Voici l'huile Black Oil 10W50 spécialement développée pour son moteur, dont elle censée prolonger la vie même s'il est un peu fatigué. Pour ce faire, elle réduit les frictions et résiste aux très hautes températures, s'appuyant sur une technologie au graphite. Prix: 22,90 €/l. Spheretech-europe.com

BANANE PAUL MARIUS

Vous aurez deux fois la banane en vous rendant au Mans Classic, l'une sur le visage en admirant les anciennes en course, l'autre à votre taille. Réalisée par Paul Marius en cuir de vachette suédé, elle reprend les couleurs de l'événement de Peter Auto pour lequel elle a été spécialement conçue. Prix: 95 €. Paulmarius.fr



VOITURES ANGLAISES...

... les bijoux de la couronne. Loin de se vouloir exhaustif, cet ouvrage écrit et mis en photos par Hubert Hainault se concentre sur treize modèles anglais emblématiques. Datant des années 30 à 60, s'intéressant aussi bien à la chic Aston Martin DB5 qu'à la populaire Mini Traveller, les icônes sont présentées ici sous tous les angles, de façon très recherchée. Tant par les photos que par les textes, précis. Prix: 39 €. Sophia-editions.com



TAG HEUER CARRERA CHRONOSPRINT

Pour célébrer les 60 ans de la victoire de la Porsche 911 au rallye de Monte-Carlo 1965, Tag Heuer a créé cette Carrera Chronosprint Rallye. Arborant le même rouge que la 911 n° 147 arrivée en tête, ce boîtier de 42 mm contient le mouvement maison TH20-08 et dispose d'une belle réserve de marche de

80 heures. Deux versions sont proposées en série limitée, l'une en acier (911 unités) et l'autre en or (11 unités).

Prix: 10 050 € (acier) et 24 200 € (or). Tagheuer.com


7-9 juin 2025

The Crazy Racers Show
Chaumont-en-Vexin (60)
www.thecrazyracers.com

8 juin 2025

Retrocar Hainaut
Valenciennes (59)
www.retrocarhainaut.fr

Les Belles Balades de Plonéour
Plonéour-Lanvern (29)
christian.fallier@wanadoo.fr

13 juin 2025

4° Rétro Tour CantAvey
Le Rouget-Pers (15)
amicaleretrocantavey@gmail.com

13-15 juin 2025

Randonnée Les 3 Vallées
Saint-Marcel (27)
bernardsamson61@hotmail.com

14 juin 2025

Le Languedoc dans tous ses états
Assas (34)
mgclubdefrance.com

3° Vittel Éléance Automobile

Vittel (88)
clubautoretrovosgien.com

7° Lions Ambert Auto Classic

Ambert (63)
lions-ambert.org/laac/

14-15 juin 2025

40° Rétro Meus'Auto
Heudicourt-sous-les-Côtes (55)
biellesmeusiennes.com

15 juin 2025

8° Bord'Eure Line Classic
Breuilpont (27)
volants-et-vallees.s2.yapla.com/fr/event-70628
En voiture Simone revient à Vétheuil
Vétheuil (95)
dr-bonnet@wanadoo.fr

19-21 juin 2025

Coupe des Alpes
Évian (74) - Cannes (06)
rallystory.com

20 juin 2025

120° anniversaire de la Coupe Gordon Bennett
Clermont-Ferrand - Circuit de Charade (63)
ecurie-auvergne@orange.fr

21 juin 2025

Balade en Camargue (véhicules avant 1930)
Nîmes (30)
nimesautoretro.org

22 juin 2025

1° Balade touristique du Sud haut-marnais
Langres (52)
acva.shm@gmail.com

Concours d'Éléance
Sainte-Gemmes-sur-Loire (49)
amf49.com

Gentleman Driver Day #5
Beaucroissant (38)
gentlemandriverday.com

23 juin 2025

Promenade La Provençale
La Primaube (12)
autoretro.aveyronnais@yahoo.fr

28 juin 2025

Quiberon Auto Passion
Quiberon (56)
www.quiberonautopassion.fr

6° Balade estivale des Vieux Compteurs

Bussang (88)
normand.patrice.pc@orange.fr

18° Rétro Vosges

Bulgnéville (88)
associationretrovosges@gmail.com

29 juin 2025

Balade des Sucres
Le Mas-de-Tence (43)
www.mecaniquesancienneshautnignon.com

5 juillet 2025

Rallye des Fontaines
Castelnau-d'Estrétefonds (31)
auidestemps.hl@gmail.com

Sortie des Anglaises
Saint-Gaudens (31)
abc-saintgaudens.fr

6 juillet 2025

Crécy en Anciennes
Crécy-sur-Serre (02)
flo.retro02@gmail.com



CRÉDITS PHOTOS : @CLEMCS.PHOTOS



**VOTRE RÉFÉRENCE POUR LA RESTAURATION ET LA RÉPARATION DE
VÉHICULES TOUTES MARQUES AU MANS.**



DAMY CARROSSERIE
LIGNE DROITE DES HUNAUDIÈRES
72230 RUAUDIN

CERTIFICATION ALUMINIUM & MULTI MATÉRIAUX
AUDI, PORSCHE ET TESLA

☎ 02 43 84 37 01
📷 @DAMYCROSSERIE
WWW.DAMYCROSSERIE.COM

Combinaison gagnante

Rouge, impair et gagne : le 5 met le turbo dans le cœur d'Éric Hélyary ! Notre pilote a peut-être remporté les 24 Heures du Mans à bord du mythe Peugeot 905, mais il reste particulièrement attaché à cette magnifique Renault Super 5 GT Turbo, belle comme un sou neuf ! Son heureux propriétaire nous explique pourquoi, à travers son parcours exceptionnel.



«P

eux-tu refaire le tour du bâtiment? Je ne me souviens plus exactement où se trouvent les installations d'Éric!» me glisse Cathy, la photographe, une fois arrivés à destination. En l'absence de toute enseigne, l'atelier Hélyary Racing, basé dans la banlieue de Toulouse n'est guère identifiable. Difficile de se croire chez un pilote qui a marqué l'histoire du sport automobile en circuit pendant 25 ans. Le propriétaire des lieux ouvre la grille et nous accueille avec spontanéité. L'occasion de découvrir un garçon naturel, sincère et pas prise de tête, dont la rencontre fait partie de ces moments privilégiés de la vie. À l'image du personnage, l'atelier ne fait pas dans le tape-à-l'œil. En revanche, l'atmosphère des lieux dégage une authenticité et un éclectisme rafraîchissants. Une Renault 12 Gordini sur laquelle nous reviendrons cohabite avec une De Tomaso Pantera et une Lotus

Elan dont la carrosserie en fibres porte les stigmates d'une sortie de route. Cet antre qui s'étend sur environ 200 mètres carrés marque une nouvelle partie de la vie d'Éric: «Après ma retraite sportive il y a un peu plus de dix ans, nous avons repris une écurie de course avec un associé, mais les choses ne se sont passées pas comme initialement prévu. J'ai décidé alors de monter cet atelier, Hélyary Racing, et de travailler seul sur la préparation, la réparation et l'entretien de véhicules de course essentiellement historiques, comme le Tour Auto. Les autos de mes clients m'occupent suffisamment pour ne pas chercher à me développer!» Une Maserati Khamsin dont il ne reste que la carrosserie et le châssis partage les lieux avec une Renault Twingo Twin Cup destinée à ses deux enfants: «Mon fils Loïc et ma fille Chloé roulent tous les deux dans cette discipline encore accessible pour pouvoir évoluer vers les courses sur circuit. Ils aiment ça et se débrouillent plutôt bien», ajoute Éric.

Un minimum d'observation s'impose pour entrevoir une étagère riche en souvenirs de pilote. Un casque de Sébastien Loeb y trône en bonne place: «Nous avons roulé ensemble à bord d'une Pescarolo aux 24 Heures du Mans 2005 et 2006. C'est un garçon génial. La première année, nous avons gâché une belle opportunité en multipliant les erreurs, avec la voiture la plus rapide du plateau. Lors de l'édition suivante, les Audi étaient trop performantes et nous nous sommes contentés de la deuxième place, malgré une course parfaite. Cela reste un gros regret de n'avoir pu l'emporter ensemble avec une des voitures d'Henri.» Un piston trônant sur un support Peugeot Talbot Sport attire l'attention. Il s'agit d'un de ceux équipant le V10 de la Peugeot 905, avec laquelle il remporte les 24 Heures du Mans 1993: «La 905 m'a forcément marqué. Cette victoire dans la Sarthe a lancé ma carrière et je n'ai jamais retrouvé une machine aussi exceptionnelle. Entre le son du moteur, les vitesses démentielles en courbes et l'expérience de pilotage, elle reste ma voiture de course préférée. Nous tournions aussi vite que des Formule 1 de milieu de grille lors des manches sprint et étions mieux armés que la grande majorité des écuries de la discipline reine de l'époque. J'affectionne les voitures signées par l'ingénieur André de Cortanze, que j'apprécie beaucoup. Il est donc logique que je sois attaché à la 905. La Toyota GT One dont il est aussi le géniteur m'a également plu!» Un cliché de 206 WRC rappelle un autre aspect de sa carrière: «Mes bonnes relations avec Jean-Pierre Nicolas, qui m'avait auparavant ouvert les portes du championnat Spider 905, m'ont permis de mettre la main à la pâte au programme rallye, dont il est ensuite passé directeur. Je suis devenu pilote





« CETTE RIVALE ACHARNÉE DE LA PEUGEOT 205 GTI L'A PARTICULIÈREMENT MARQUÉ »



LA COMMANDE DE LA BOÎTE MANUELLE À CINQ RAPPORTS EST PLUTÔT AGRÉABLE. LES JANTES DE 13 POUCHES (À DROITE) NE FACILITENT PAS LA MOTRICITÉ.



LES SIÈGES SPORT OFFRENT UN BON MAINTIEN TOUT EN CONSERVANT UN MOELLEUX PARTICULIÈREMENT APPRÉCIABLE. DIFFICILE DE TROUVER AUJOURD'HUI UNE SELLERIE EN SI BEL ÉTAT!



TECHNIQUE

Moteur	4 cyl. en ligne, 8 soupapes
Cylindrée	1397 cm³
Distribution	1 ACL
Puissance maxi	115 ch à 5750 tr/mn
Couple maxi	16,4 mkg à 3000 tr/mn
Alimentation	Carburateur simple-corps
Transmission	Solex 32 DIS soufflé, turbo
Suspension AV	Traction, boîte mécanique 5 vitesses
Suspension AR	McPherson, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux, barres antirollis
Freins AV / AR	Essieu déformable, amortisseurs et ressorts hélicoïdaux, barres antirollis
Pneus AV & AR	Disques ventilés / Disques
Dimensions L x l x h	175/60 HR 13
Poids	3,59 x 1,60 x 1,37 m
Réservoir	830 kg
Prix 1985	43 l
Équivalent 2024 (Insee)	76 000 francs
Cote Sport Auto	23 990 €
	Environ 22 000 €

PERFORMANCES*

Vitesse maxi:
201 km/h
1000 m D.A.: 29,5 s
Conso. moyenne:
7,3 l/100 km

Mesures Sport Auto

de développement occasionnel sur les 206 et 307 WRC. Cette photo a été prise sur le circuit routier de Montlhéry où les gendarmes avaient posé un radar. Assurément le flash le plus sympa de ma carrière!»

SOUS LE SIGNE DU LOSANGE

Dans cette ambiance course, une Renault 5 GT Turbo rouge état neuf joue les intruses. Elle fait partie des rares voitures de route dont Éric garde un impérissable souvenir: «Je l'ai trouvée il y a six ou sept ans chez un marchand de youngtimers exceptionnelles. Je n'étais pas spécialement disposé à en acheter une, mais sa configuration absolument identique à celle de ma jeunesse m'a tout de suite fait craquer. Elle était alors en cours de restauration, mais je l'ai prise telle quelle!» Cette rivale acharnée de la Peugeot 205 GTI l'a particulièrement marqué: «Ma première voiture était une Renault 5 GTL que je partageais avec ma mère. Le jour de mes 20 ans, en ouvrant le garage, j'ai découvert une superbe Renault 5 GT Turbo rouge, avec un joli nœud sur le toit! Mes parents m'avaient fait la surprise!» Nous sommes alors en 1986 et tout réussit à Éric qui se voit offrir une saison en Formule Ford, après avoir remporté le Volant Elkron: «Je gagnais mes premières courses et un peu d'argent grâce aux primes d'arrivée. Le bonheur absolu!» La Super 5 GT Turbo l'accompagne dans ses 400 coups: «Elle était de toutes nos sorties avec les copains et pour me rendre sur les circuits. En allant vers Rouen par l'A13, je me suis fait attraper à 201 km/h juste avant le péage. J'avais oublié qu'ils se postaient souvent au même endroit!»

LA PÉDALE D'ACCELÉRATEUR ÉLARGIE POUR FACILITER LE TALON-POINTE ET L'INSTRUMENTATION ROUGE SONT AUTANT DE SIGNES SPORTIFS. LES VITRES AVANT SONT ÉLECTRIQUES EN OPTION!



C'est au km/h près la vitesse maxi annoncée par le constructeur... Contrat rempli! Notre pilote en est quitte pour quarante-cinq jours de retrait de permis. La fusée rouge connaît quelques sorties agitées: «Je me souviens d'un gymkhana improvisé dans un parking sous la neige, avec mon grand copain de l'époque Franck Lagorce, encore plus fou furieux que moi! Un jour, nous rentrions de boîte de nuit ensemble et on roulait un peu vite. Le clapet d'assistance de freinage est resté ouvert et je me suis retrouvé sans freins au moment d'arriver sur une intersection. Nous avons fini sur un tracteur, avec le moteur reculé dans l'habitacle. Elle a pourtant été réparée et roulait très bien ensuite, malgré un gros marbre!» Quelque temps plus tard, Éric jette son dévolu sur une Phase 2 blanc nacré: «Certains parlent d'un train avant plus précis et de meilleures performances en passant de 115 à 120 ch mais, franchement, cela ne changeait pratiquement rien!» Le garçon est bercé par les modèles au losange dès son plus jeune âge: «Mon père, qui faisait du karting et disputait les coupes R8 et R12 Gordini, occupait une bonne partie de son temps à faire de la mécanique et laissait souvent ma mère tenir le café-bar familial! Il ne roulait qu'en Renault et je les ai toutes connues. Lors de mes premières courses, il rabattait la banquette arrière des Renault 20 et 30 pour y installer mon kart. Assis sur le baquet derrière mes parents, je vous laisse imaginer le confort des voyages!» Cette fidélité au Losange lui joue même quelques tours. Alors pilote pour la firme sochaliennne, il se rend chez Peugeot Sport à bord d'une Renault 5 Turbo et se gare suffisamment loin pour ne



VOICI LA VUE QUE LA R5 GT TURBO PRÉFÉRAIT DONNER À SES RIVALES! SON CHÂSSIS EFFICACE, SES PERFORMANCES ET SON FAMEUX EFFET TURBO LA RENDENT PARTICULIÈREMENT DIFFICILE À SUIVRE LORS DE SA SORTIE EN 1985.

ÉRIC A PASSÉ DE LONGUES HEURES DESSUS POUR LA RENDRE AUSSI NEUVE QUE NEUVE! CONTRAIREMENT À L'ALPINE TURBO, LE CLÉON FONTE DISPOSE D'UN CARBURATEUR SOUFFLÉ, CAR INSTALLÉ APRÈS LE TURBO.

pas attirer le regard. Cela n'échappe pourtant pas au très observateur patron de l'époque Jean Todt qui lui glisse un cinglant: «Alors, elle marche bien, la Renault?»

DES AUTOS ET DES HOMMES

Tout au long de sa carrière, notre pilote profite de voitures de fonction. En Formule 3, il est sponsorisé par Dominique Fornage qui lui prête alors des Lancia Delta Integrale: «J'ai eu une 8-soupapes rouge et une 16-soupapes blanche, vraiment sympas. En récupérant la première à Reims, j'ai dû m'arrêter faire le plein après 150 km seulement à cause de sa consommation gargantuesque!» Il roule ensuite en BMW, avant de passer chez Peugeot: «La gamme était moins sportive, mais j'ai quand même roulé dans une rare 405 Turbo 16.» Son parc automobile dépend évidemment de ses employeurs d'alors: «Un contrat avec Porsche me permet de rouler en 928 S4 et 944 Turbo. En 1997, je suis pilote BMW avec la McLaren F1 GTR. Ils me mettent à disposition une BMW 540i de fonction absolument géniale. À la fin de l'année, le programme s'arrête pour moi et je rends la voiture et récupère ensuite une Opel Frontera! Cela m'a fait tout drôle!» Entre-temps, Éric est devenu pilote Opel chez Dany Snobeck en championnat de France de Supertourisme, avec de jolis souvenirs à la clé. Malgré sa passion automobile, son expérience avec les sportives de prestige tourne court: «Un jour, j'ai acheté une Ferrari 348. En revenant de la concession, je m'arrête faire le plein et des gens m'applaudissent. Sur le trajet me menant chez moi, je deviens alors la cible de toutes sortes de regards qui font que je l'ai tout de suite revendue.» L'ostentation n'est pas le genre du garçon et aucune automobile de série ne peut offrir les sensations d'une machine de course. Rien de plus logique quand on a piloté des pépites comme les plus prestigieuses GT1 de l'âge d'or des 24 Heures du Mans, Opel Astra V8 DTM, monoplaces, Peugeot 905 et autres



UNDER THE HIGH PATRONAGE OF HIS SERENE HIGHNESS PRINCE ALBERT II OF MONACO

TOP MARQUES MONACO™

IN ASSOCIATION WITH

zondacrypto



7 - 11 MAY 2025 | **20TH**
GRIMALDI FORUM | MONACO
SUPERCARS - CLASSIC CARS - WATCHES **EDITION**

TOP CLASSICS

www.topmarquesmonaco.com

[#topmarquesmonaco](https://twitter.com/topmarquesmonaco)

DASSAULT
AVIATION

NISSAN
ZUNE

nano.Flowcell

Deco Flame
LIVE PROJECTION

A ROCA
GOURMET

LA ROUTE
OFFICIELLE

MONTÉ-CARLO
SOCIÉTÉ DES BAINS DE MER

LE CASINO
MONTÉ-CARLO

MONACO

Mairie
de Monaco

SKY VALET
LES MONDIAUX

AIRPORTS
DE MONTE-CARLO

Le Point



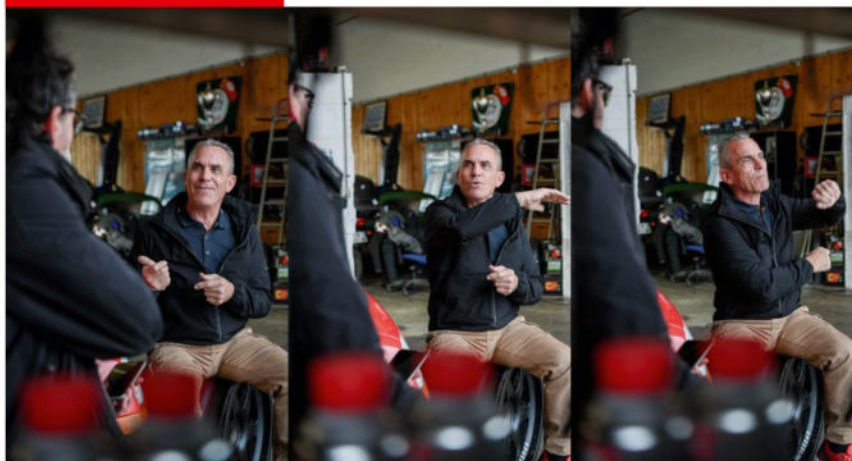
UNE INTERVIEW AVEC ÉRIC HÉLARY, CELA PASSE TROP VITE. ENTRE LES ANECDOTES DE SA RICHE CARRIÈRE DE PILOTE ET SON ATTACHEMENT PARTICULIER À CERTAINES DE SES MONTURES, LE PASSIONNÉ QUE JE SUIS EST AUX ANGES !

❶ légendes comme la 205 Turbo 16 dont il garde un excellent souvenir : « Je me suis demandé pourquoi elle n'avait pas de frein à main, avant de comprendre qu'il fallait bien la ralentir avant l'entrée d'une épingle que l'on enroule en écrasant l'accélérateur. J'ai adoré ! » Parmi les autos de route, seule la Ferrari F40 l'a vraiment bluffé : « Un client

a acheté l'ex-modèle de Schumacher qui n'avait pas roulé pendant dix ans. Il me la confie pour effectuer la remise en route. J'ai changé un turbo, toutes les durits d'essence et un réservoir. Chaque turbo spécifique revient à 25 000 € et les deux réservoirs sont facturés 40 000 €. Les tarifs astronomiques vont de pair avec ce modèle spécifique estimé à 5 millions d'euros ! Malgré tout, les sensations proches de l'univers de la course sont à la hauteur du mythe, entre le V8 au caractère on-off et l'absence totale d'assistance. Elle revient samedi à l'atelier et j'ai hâte de la retrouver ! »

MADELEINE DE PROUST

Vers la cinquantaine, il est logique d'ouvrir l'armoire aux souvenirs, avec une pointe de nostalgie, sans verser dans un passéisme stérile. Depuis quelques années, Éric essaye de retrouver des autos auxquelles il s'est attaché plus jeune. Il s'est ainsi récemment offert une Porsche Boxster génération 986 de base : « J'en avais achetée une en Allemagne lors de ma période DTM chez Opel, au tout début des années 2000. Je suis ravi de retrouver son ambiance et la sonorité du flat-six, même si sa puissance est modeste. Ma fille Chloé l'apprécie ! » C'est pourtant sa fameuse





Renault 5 GT Turbo rouge à finir de restaurer qui reste sa madeleine de Proust: «*Il manquait plein de choses, mais j'ai trouvé une annonce d'une personne vendant un énorme lot de pièces rares de Renault 5 GT Turbo, allant des organes mécaniques, à la carrosserie en passant par des nombreux articles intérieurs, commodos et essuie-glaces. J'ai traversé la France pour me rendre dans le Nord et ai rempli le camion!*» Reste à tout remonter dans l'atelier, en s'inspirant des photos d'époque et de ses souvenirs, pour rester fidèle à l'origine. Le résultat en vaut largement la chandelle, tant ce modèle datant de 1985 semble tout juste sorti de concession!

Éric l'utilise avec parcimonie: «*J'évite de trop m'en servir, d'autant qu'elle n'a que 47000 km.*» Il reconnaît en outre bien volontiers que ses activités lui prennent un peu trop de temps pour en profiter pleinement. Le manque de roulage engendre forcément quelques petits caprices: «*Récemment sur autoroute, la courroie d'alternateur qui commande aussi la pompe à eau a cassé. Pour parvenir à rentrer, j'ai donc dû accélérer en 5^e jusqu'à 110 km/h, puis me mettre au point mort jusqu'à 80 km/h et ainsi de suite, en surveillant constamment les températures. Cela a pris un peu de temps, mais j'ai pu la ramener au bercail pour changer la courroie. Je me suis aussi retrouvé sans chauffage. Croyant le radiateur encrassé, je suis parvenu à purger et à le nettoyer, sans succès. Au final, le bouton ne commandait plus le volet de chauffage. Je l'ai donc à moitié ouvert pour conserver une température constante pour notre sortie!*» La séance de prise de vues devient l'occasion de lui dégourdir les bielles. La magie du turbo continue toujours de faire son petit effet: «*C'est l'occasion de montrer à mon fils Loïc qu'elle marche bien mieux que sa Twingo RS!*» La bombinette rouge conserve de beaux restes, malgré quelques légers à-coups occasionnels. Éric connaît le problème: «*La pompe à essence et le régulateur de pression commencent à fatiguer et n'envoient plus assez de carburant quand le turbo charge.*» De quoi occuper encore davantage un garçon qui, en plus de son atelier, entend transmettre sa passion et son expérience précieuse. Il coache un jeune pilote de Formule 4 et fait rouler ses deux enfants en Twin Cup. Avec un professeur aussi capé, tous les espoirs sont permis! ■

AVEC À
PEINE 3,60 M
DE LONG, LA
R5 GT TURBO
AFFICHE UN
GABARIT
DE PETITE
CITADINE
ACTUELLE.
SAUF QUE
SES 115 CH
ET LE PUNCH
DE SON
TURBO NE
MANQUENT
PAS DE
RÉPONDANT!



CAPOTES



WINDSCHOTTS



BAGAGERIE



PORTE-BAGAGES

Votre Spécialiste **Capotes**
et Équipements pour Cabriolets !

WWW.**ComptoirduCabriolet.com**



04 68 41 56 01

AU-DELÀ DU BLASON

MÊME PARMI LES OBJETS DE CULTE, IL Y A UNE HIÉRARCHIE, COMME EN TÉMOIGNE LA 308 GT4. C'EST UNE DES FERRARI LES PLUS MAL AIMÉES. NÉE DINO, ELLE EST POURTANT UNE PRODUCTION DE MARANELLO PUR JUS, ET PEUT-ÊTRE MÊME UNE DES PLUS SYMPAS À CONDUIRE. IL EST GRAND TEMPS D'EN REDORER LE BLASON.

TEXTE JÉRÔME FOMBELLE PHOTOS ARNAUD SAUNIER





D'ACCORD, CE N'EST PAS UN V12 TYPIQUE DE LA MARQUE. MAIS CE V8 VAUT À LUI SEUL L'ACHAT D'UNE 308 QUELLE QU'ELLE SOIT. SOUPLE ET ONCTUEUX, IL EST PUISSANT, VOLUBILE ET C'EST UN TRÈS BON COMPAGNON DE ROUTE.



A tous ceux qui voudraient être à ma place, autant vous le dire tout de suite: aborder l'essai d'une Ferrari ne se fait jamais sereinement. Déjà parce que l'engin vaut cher et, par la même occasion, les réparations aussi. Ensuite parce qu'il faut appréhender une boîte de vitesses, disons, spéciale pour ne pas dire revêche et froisser les aficionados, une hauteur de conduite inhabituellement basse, et une garde au sol minime qui vous fera racler le moindre dos-d'âne plutôt deux fois qu'une. Et, en général, le propriétaire est du genre à scruter avec anxiété vos moindres faits et gestes. Mais comment lui en vouloir? Tout ça, même quand vous vous apprêtez à prendre le volant de la deuxième plus mal aimée des Ferrari anciennes, après la Mondial 8, qui remplacera justement cette 308 GT4 en 1980. Pourtant, cette fois, le bonheur est total. En effet, il nous a fallu quitter la grisaille parisienne pour aller humer le doux parfum des embruns de la mer du Nord du côté de Mers et du Tréport, région que j'affectionne. Là, Jean, sympathique collectionneur aux goûts aussi hétéroclites qu'avisés, et plutôt prêteur, nous accueille et nous présente une très jolie Ferrari couleur marron glacé, que son propriétaire ne voulait absolument pas rouge.

Un homme avisé, on vous dit! Car une Ferrari rouge, c'est d'un commun... Et pas besoin de cette couleur si chère aux modèles du Cheval cabré pour faire passer cette GT née Dino, pour une vraie Ferrari. Effectivement, à sa présentation en 1973, elle n'arborait pas le Cavallino Rampante sur son museau, mais bien le nom de Dino, surnom du jeune fils (décédé en 1956) d'Enzo ayant participé à l'élaboration du V6 que l'on retrouvait



MIS À PART UN PÉDALIER ET UN VOLANT PAS VRAIMENT EN LIGNE AVEC LE SIÈGE, LE CONFORT RESTE TOUT À FAIT ACCEPTABLE. LA DIRECTION S'ALLÈGE SUFFISAMMENT EN ROULANT ET LA BOÎTE DE VITESSES EST DOUCE... POUR UNE FERRARI!

Pas besoin qu'elle soit rouge pour s'apercevoir
que la 308 GT4 est bel et bien une Ferrari.
IL SUFFIT D'EN PRENDRE LE VOLANT

PEU DE MODIFICATIONS
ONT ÉTÉ FAITES SUR
LE DESSIN ORIGINEL.
L'AVANT EST LÉGÈREMENT
MODIFIÉ EN 1975.
LES ANTIBROUILLARDS
PASSENT DERRIÈRE
LA GRILLE DE CALANDRE.

**L'AVIS DE...
JÉRÔME FOMBELLE**

J'ai eu la chance de rouler au volant de bon nombre de Ferrari anciennes. Et franchement, cette 308 GT4 fait partie de mes préférées. J'aime son look atypique. Mais surtout, j'ai pris beaucoup de plaisir à la conduire. Ses dimensions moins hors-normes que celles d'une Testarossa et ses commandes bien moins rétives que celles d'une 365 GTB4 Daytona en font une auto facile à appréhender dans toutes les situations. Quant à son V8, il offre une souplesse incroyable. Mais il est tout aussi capable d'offrir ce soupçon de folie tant attendu d'un blason aussi prestigieux quand on le pousse dans ses retranchements. Le rapport prix/plaisir est imbattable.



LES YEUX PLONGÉS DANS TOUS CES CADRANS, IMPOSSIBLE D'IGNORER LES ORIGINES DE FERRARI NÉES DE LA COMPÉTITION. C'EST DE L'INFO BRUTE. LISIBLE ET FONCTIONNELLE. RIEN DE PLUS.

EN COMPARAISON
D'UNE PORSCHE 911,
C'EST UN VRAI PALACE À
L'ARRIÈRE DE LA 308 GT4
même s'il ne faut pas
que la balade dure trop longtemps



AU-DELÀ DE L'HARMONIE DES COULEURS PLUTÔT SYMPATHIQUE, L'HABITACLE EST ACCUEILLANT. LES SIÈGES OFFRENT UN EXCELLENT COMPROMIS ENTRE CONFORT ET MAINTIEN.



LA BANQUETTE MONOBLOC ET ERGONOMIQUE EST SIMPLEMENT MAGNIFIQUE. EN PLUS, ELLE EST CONFORTABLE ET MÉNAGE UN ESPACE À BORD PLUTÔT RAISONNABLE. SI, SI... LES PASSAGERS D'UNE 911 TROUVERONT MÊME QUE C'EST UN PALACE !

➤ dans les 246 GT et les Fiat du même patronyme. Pour la deuxième auto de la gamme Dino, c'est Bertone, et non Pininfarina, qui se colle au dessin. Une nouveauté en entraînant une autre, l'auto accueille sous son capot un V8. Celui-là même qui équipera quelques années plus tard la 308 GTS de Thomas Magnum, célèbre détective de l'île d'Hawaï. Principalement pour tenter de booster les ventes, le logo Dino est remplacé par celui de Ferrari en 1977 (un peu plus tôt aux États-Unis), les clients potentiels goûtant peu le design plat et anguleux de Bertone. Pourtant, je vous l'assure, au volant, elle a tout d'une Ferrari. Voire mieux !

PROUESSE STYLISTIQUE

Moi, j'affectionne particulièrement cette ligne. Vraiment, je l'adore. J'aime les autos dessinées en coin. Mais ce qui m'impressionne le plus dans la 308 GT4, c'est le tour de force de Bertone. Avoir réussi à mettre quatre places, même si l'on parle plutôt ici de 2+2, dans une caisse à moteur central aussi courte, et surtout sans avoir à avancer l'habitacle à l'extrême et donner l'impression d'être assis sur les roues avant relève de la magie ! Une fois derrière le volant, la position de conduite déroute tout de même un petit peu. Le pédalier est exagérément décalé à droite pour éviter le passage de roue qui empiète généreusement dans l'habitacle. Il y a quand même la place pour un petit repose-pied qui soulage la jambe gauche lors des longs trajets. Le volant n'est pas non plus très droit. Mais au final, je trouve une position confortable sans trop de difficulté. À l'arrière, c'est un peu différent. La banquette, creusée pour épouser la morphologie de deux convives est magnifique. L'accès y est acceptable et le moelleux correct. La position



SI ON LAISSE DE CÔTÉ LA BATTERIE DE CADRANS ET LA MULTITUDE DE BOUTONS QUI LES ENCADRE, LA PLANCHE DE BORD EST PLUTÔT SIMPLE. UNE CONSOLE CENTRALE ACCUEILLANT LA COMMANDE DES VITRES, DE CLIMATISATION, QUE L'AUTORADIO VIENT SECONDER.

TECHNIQUE

Années de production	1973-1980
Exemplaires commercialisés	3 666 exemplaires, dont 840 Ferrari 308 GT4
Moteur	V8, refroidissement par eau, central arrière, transversal
Cylindrée	2 927 cm ³
Distribution	2 x 2 ACT, 16 soupapes
Puissance maxi	255 ch DIN à 7 700 tr/mn
Couple maxi	31 mkg à 5 500 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs double-corps
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 5 vitesses
Suspensions AV / AR	Triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis / Triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis
Freins AV / AR	Disques ventilés / Disques ventilés
Pneus AV & AR	205/70 VR 14
Dimensions L x l x h	4,32 x 1,80 x 1,18 m
Poids	1 150 kg
Réservoir	75 l
Prix 1977	120 000 F
Équivalent 2024 (Insee)	82 100 €
Cote Sport Auto Classiques	85 000 €

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 236 km/h
0 à 100 km/h: 6,5 s
1 000 m D.A.: 27,3 s
Consommation moyenne: 20,6 l/100 km

LA 308 GT4 EST AGILE GRÂCE À SON EMPATTEMENT RELATIVEMENT COURT MALGRÉ SES QUATRE PLACES. LE TRAIN AVANT S'INSCRIT AVEC FACILITÉ ET LE TRAIN ARRIÈRE ABSORBE LA PUISSANCE SANS BRONCHER.

semi-allongée permet aux moins de 1,80 m de ne pas se cogner au toit, alors que les genoux passeront de chaque côté du siège avant. Surtout, il y a suffisamment de largeur pour ne pas se faire exploser la rotule si quelqu'un claque la porte sans prévenir, ni jouer des coudes avec son voisin. Et il y a des rangements partout. Au centre, sur les côtés... Cette 2+2 soigne relativement bien ses passagers. En comparaison d'une Porsche 911, c'est un vrai palace, même s'il ne faut pas faire durer le plaisir trop longtemps. Mais surtout, on est aux premières loges pour profiter des vocalises du V8. Les premiers kilomètres sont plaisants, mais fatigants (et je reste poli!) à la longue.

LE PARFAIT ÉQUILIBRE

Contrairement à la première Dino 246 GT équipée d'un V6 de 2,4, la 308 GT4 est, comme son nom le laisse présager, motorisée par un V8 de trois litres. Celui-là même qui gronde à l'arrière de la 308 GTB présentée 2 ans plus tard. Et il fait un travail formidable. En ville, c'est un très bon compagnon. Il est souple, onctueux et reprend à bas régime avec une incroyable douceur. À ce rythme, il grommelle ses glouglous avec une voix de baryton. Pas besoin de jouer du levier, au demeurant plutôt agréable, pour une Ferrari, j'entends! Les deuxième et troisième rapports font à peu près tout. Il suffit d'une légère pression sur l'accélérateur pour s'élancer avec vigueur, sans hoquet ni à-coup. Et dès que la route se libère, le V8 chante dans un tout autre registre. Les accélérations sont franches et toniques. L'échappement monte dans les aigus au fur et à mesure que le compte-tours grimpe. La zone rouge arrive vite. Moment fatidique pour empoigner ce satané levier de vitesses. J'ai suffisamment pesté sur cette pénible grille Ferrari pour avouer que, cette fois, elle ne m'a pas posé de problème. Je l'ai même adorée! Je me suis même surpris à ne pas avoir râlé une seule fois. D'accord, le changement de rapport n'est pas d'une rapidité fulgurante. Mais la synchronisation est bonne et le positionnement des vitesses suffisamment agréable pour que je n'aie pas à jeter un œil au levier à chaque manipulation. De quoi profiter pleinement

DERRIÈRE LE MOTEUR SE TROUVE UN COFFRE PROFOND ET PLUTÔT VOLUMINEUX. QUATRE VALISES CABINE LOGENT AISÉMENT. PROBLÈME, L'ÉCHAPPEMENT EST PROCHE. TROP PROCHE. OUBLIEZ DONC GLACES ET PRODUITS FRAIS! LES PROS DU RANGEMENT TROUVERONT ENCORE DE LA PLACE POUR QUELQUES OBJETS À L'AVANT.



du parfait équilibre du châssis. La direction est ferme et l'avant s'inscrit sans difficulté en offrant ce qu'il faut de précision et de légèreté pour aller chercher un point de corde sans suer à grosses gouttes. Le moteur en position centrale offre quant à lui une bonne adhérence du train arrière dont même une accélération brusque ne vient pas à bout. Il n'y a qu'à haute vitesse qu'il faut se méfier de tout excès de zèle, le poids ainsi emporté derrière les sièges pouvant réserver quelques surprises: bien que le niveau d'adhérence soit élevé, la perte de grip peut être un peu brutale. Heureusement,



CH

CARROSSERIE HERVE

Réparation | Restauration | Personnalisation

**TAILORED
FOR YOU**

Tastes change. Not passion.*

* Les goûts changent. Pas la passion.

PROGRAMME DE PERSONNALISATION SUR MESURE

On étudie vos attentes, vos goûts et vos désirs particuliers pour configurer votre véhicule. **Unique, comme vous.**

carrosserieherve.com

CARROSSERIE HERVE Parc d'activités de Fontvieille Lot D6 13190 **ALLAUCH**
+33 (0)4 91 05 87 60 | contact@carrosserieherve.com



TESLA APPROVED BODY SHOP
Réparateur Carrosserie Officiel Tesla

L'AVIS DE...
JEAN, PROPRIÉTAIRE

« Cela faisait quelque temps que je voulais intégrer une Ferrari à ma collection. J'ai déjà eu la chance de posséder une Testarossa, que j'ai revendue depuis. Je voulais une auto plus simple à utiliser. En regardant de plus près, je tombe sur quelques GT4 entrant dans mon budget. Un revendeur en possédait 3 : 2 rouges et une marron. C'est cette dernière qui m'a tapé dans l'œil. Plus discrète et plus élégante. Pour moi, la 308 GT4 n'a pas besoin d'être rouge pour ressembler à une Ferrari. Alors j'ai craqué. Cela fait environ 7 ans que je l'ai. Mais les premières années de collaboration ont été difficiles. Il a fallu qu'elle passe entre les mains de l'Atelier des Coteaux pour qu'elle devienne fréquentable. Et elle est même devenue bien plus. »



les pneus à flancs hauts minimisent cet effet autant qu'ils participent au confort général. Même si Jean, assis à ma droite, ne bouge pas un cil quand le moteur hausse le ton, il n'est pas question de dépasser les limites. Dans tous les cas, la 308 GT4 est une auto très performante mais plutôt facile à exploiter, et surtout agréable à vivre. Une Ferrari que l'on peut conduire dans toutes les situations sans arrière-pensée, en emmenant même des copains faire une virée le temps d'un week-end. Dommage qu'elle n'ait pas eu de succès. Ou plutôt tant mieux, car aujourd'hui c'est une des Ferrari anciennes les moins chères du marché. Et pourtant, ce n'est pas la moins sympa à conduire. Et de loin ! J'ai déjà quelques Ferrari à mon tableau de chasse : Testarossa, 365 GTB4 Daytona, 246 GT, 348 tb, 308 GTS, 550 Maranello, 488... Mais si je devais en acheter qu'une, il y a de fortes chances que ce soit une 308 GT4 ! ■

SOUS CET ANGLE, DIFFICILE DE S'APERCEVOIR QU'IL S'AGIT D'UNE QUATRE-PLACES À MOTEUR CENTRAL ARRIÈRE. L'UN OU L'AUTRE, OUI, MAIS PAS LES DEUX. JOLI TOUR DE FORCE.



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

NOVEMBRE

1974

« SOUPLE ET CHANTANT, LE V8 HONORE LE CHÂSSIS »

PAR JOSÉ ROSINSKI

Les chiffres du V8 se comparent avantageusement avec ceux des autres 3-litres actuels : 65 chevaux et 3 mkg de plus que le V6 Maserati-SM, 25 chevaux et 1 mkg de mieux que le flat-6 Porsche Carrera RS. [...] Malgré la faible hauteur, l'accès aux places avant n'exige aucun don d'acrobatie, et la visibilité s'avère irréprochable sous tous les angles. La 308 est très bien équipée, mais la finition n'est sans doute pas aussi luxueuse qu'on pourrait l'espé-

rer. La 308 n'est pas mécaniquement silencieuse, ce dont aucun amateur ne se plaindra. Son timbre est superbe, tout en étant assez fort. J'ai beau chercher, je ne connais pas de moteur aussi agréable que celui-ci. Il est puissant, évidemment, mais il est doté de quelque chose d'encore plus important : une souplesse et une vigueur absolument exceptionnelles sur une énorme plage de régimes. [...] Pour le conducteur, une sensation d'homogénéité extraordi-

naire, un sentiment d'épanouissement, d'équilibre parfait. [...] Le comportement est à la hauteur de la mécanique : tenue de cap sans défaut, impeccable stabilité en grande courbe et au freinage (très puissant), tendance un soupçon sous-vireuse en virage serré se corrigeant avec une dérisoire facilité au moyen d'une direction d'une précision superbe. Les seules critiques que l'on puisse émettre concernent les réactions dans le volant sur mauvais terrain,

qui peuvent être assez violentes, et une légère tendance du moteur à ne pas répondre instantanément lorsque la voiture a été mise en fort appui et que l'on a besoin d'accélération pour en équilibrer l'attitude. Par ailleurs, la motricité est fantastique, et la suspension, si elle est assez ferme, n'en offre pas moins un excellent confort grâce au peu de roulis qu'elle consent, ainsi qu'à l'efficacité de l'amortissement.

SPORT AUTO N° 154

ASSURANCE AUTO

Au Mans chaque 24 h d'assurance coûte moins cher qu'ailleurs.
Réductions importantes pour kilométrage limité.

Spécialiste pour les Hypercars et GT d'Exception



Assurance tous risques Circuit/Loisir
incluse dans votre contrat.

Pour un devis personnalisé contactez
Rémy Parisseaux au 06.64.96.64.84

Nouveaux Tarifs 2025

Exemples de tarifs

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



Ferrari 296 GTS

A partir de 1 250 €/an*



Ferrari 488 Pista Spider

A partir de 1 730 €/an*



Ferrari 812 Superfast

A partir de 2 040 €/an*



Ferrari Monza SP2

Tarif sur demande

ALLIANZ CABINET PARISSAUX • 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.

Pensez à covoiturer #SeDéplacerMoinsPolluer

BRAQUAGE À L'ANGLAISE

FONDATEURS

J. LAFFITTE

1879 - 1902

SOCIÉTÉ

PLAQUES & POUDRES & SOUDER J. LAFFITTE

VIALON - CHRETIEN

1902 - 1905

SOCIÉTÉ

PLAQUES & POUDRES & SOUDER J. LAFFITTE

VIALON - MOREL - CHERRIGNIER

1905 - 1922

SOCIÉTÉ

PLAQUES & POUDRES & SOUDER

SOCIÉTÉ ANONYME J. LAFFITTE

1922 - 1925

LAFFITTE - DELMAS - LOT - LACHEZE

1925



ELLE EST PEUT-ÊTRE LA PLUS BELLE BERLINE DU MONDE, MAIS AUSSI LA PLUS RAPIDE DE SON ÉPOQUE. À L'AUBE DES ANNÉES 60, LA JAGUAR MK2 CONCILIE LUXE ET PERFORMANCES POUR JOUER LES REINES DE LA ROUTE ET FILER À L'ANGLAISE. DIFFICILE DE RÉSISTER À LA TENTATION D'EN REPRENDRE LE VOLANT PRÈS DE SOIXANTE-CINQ ANS PLUS TARD.

TEXTE JACQUES WARNERY PHOTOS BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY



ÉVOLUTION DU
3,4 LITRES, CETTE
DÉCLINAISON
PORTÉE À
3,8 LITRES
PERMET AUX
PLUS COURAGEUX
DE FRANCHIR
LA BARRE DES
200 KM/H.



LES JANTES À RAYONS AFFICHENT UNE
TAILLE DE 15 POUCES ENCORE ACTUELLE
AUJOURD'HUI. EN REVANCHE, LA HAUTEUR
DE FLANC (80 POUR 185 MM DE LARGE)
DU PNEUMATIQUE RAPPELLE LE PASSÉ.





LE MOINDRE DÉTAIL EXTÉRIEUR D'UNE JAGUAR MK2 DEVIENT UN VÉRITABLE OBJET DE CONTEMPLATION ET LA POUPE ASSUME SES RONDEURS AVEC SENSUALITÉ.



Certains souvenirs automobiles restent indélébiles, même pour un photographe à la peau dure! Alors tout même, notre préposé aux images se souvient comme si c'était hier de ses vacances estivales à Arcachon, au milieu des années 60: «*Un ami de mon père avait une Jaguar Mk2. Après nous avoir emmenés au cinéma, il nous a proposé de prendre 200 km/h au retour sur les interminables lignes droites des paysages landais. Cela m'a fait tout l'été!*», s'amuse-t-il. Imaginez la fascination procurée par l'ascension de l'aiguille du tachymètre vers cette graduation magique sur les yeux brillants d'un gamin passionné. De quoi bomber le torse à la rentrée des classes, devant une assemblée aussi admirative que curieuse: «*Alors, cela fait quoi de rouler à 200?*» La scène tout droit sortie d'une cour de récréation d'un livre du *Petit Nicolas* fait aujourd'hui sourire. Sauf qu'à cette époque, la majorité du parc automobile atteint péniblement les 130 km/h, et que la vitesse n'est pas encore un gros mot! Impossible évidemment de réitérer pareille scène aujourd'hui à bord de cette prestigieuse anglaise. La sourde angoisse de risquer de passer quelques années d'une trop courte vie dans un établissement pénitentiaire surchargé, l'absence de toute ligne droite landaise dans une banlieue parisienne congestionnée, une Mk2 du jour forcément moins fringante qu'à sa sortie de l'usine de Coventry ou encore la lâcheté du scribe du jour n'incitent pas aux exploits. Mais quelle importance? Notre Jag dispose de suffisamment d'arguments pour alimenter l'imaginaire collectif.

STAR DU GRAND ÉCRAN

Passer cette barre fatidique avec quatre portes reste un vœu pieux à la fin des années 50. Il faut alors attendre l'arrivée de notre fameuse Mk2 en 1959 pour y parvenir. Rentrée dans la légende, cette petite berline au sein de la gamme n'est pourtant qu'une évolution de la Mk1 qui étreignait quatre ans plus tôt le concept de structure monocoque chez Jaguar. Elle reprend le six-en-ligne double arbre inauguré sur le roadster XK120 en 1948, décliné en 2.4 et 3.4, comme sur sa devancière. S'y ajoute désormais une version réalésée à 3.8, affichant fièrement 220 ch SAE pour atteindre ces fameux 200 km/h tant convoités. Rouler en Jaguar, c'est déjà quelque chose à l'aube des années 60. Afficher le titre de berline la plus rapide du marché, c'est encore mieux, quitte à en faire la monture préférée des méchants au cinéma. Cette vieille canaille de Léopold Saroyan,



SIGNÉ MOTA-LITA, LE VOLANT TROIS BRANCHES EN BOIS APORTE UNE PETITE TOUCHE SPORTIVE À UN HABITACLE OÙ LE LUXE PRÉDOMINE. PARFAITEMENT INTÉGRÉ DANS LE BAS DE LA CONSOLE CENTRALE, L'ÉCRAN APPLE CARPLAY MONTÉ PAR CECIL CARS APORTE UNE TOUCHE DE MODERNITÉ BIEN PRATIQUE.

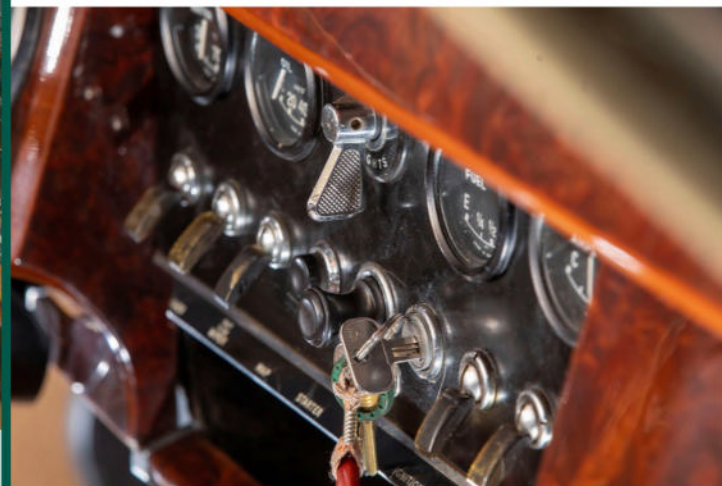
► (alias Louis de Funès) lui offre un joli rôle dans le film *Le Corniaud*, sorti en 1965. Accompagné de deux sbires, il apprécie sans modération son titre de « reine de la route », au moment de poursuivre à travers l'Italie sa Cadillac convoyée par cette bonne pâte d'Antoine Maréchal (alias Bourvil). Piquer quelques petites pointes à 200 km/h sur les autoroutes transalpines permet de ne pas perdre de vue une belle américaine emportant le butin d'un énorme hold-up, n'est-il pas ? En dehors de ses qualités dynamiques, notre fripouille n'est sûrement pas insensible aux évolutions esthétiques de sa berline par rapport à la Mk1. Malgré une allure et une proue assez proches, la Mk2 s'affine, agrandit ses surfaces vitrées et devient plus sportive. Au point de se voir décerner le titre officiel de plus belle voiture du monde. Soixante-cinq ans plus tard, le magnétisme continue d'opérer sans engendrer la moindre lassitude. Comment rester insensible à ces formes sensuelles quand ses deux phares en forme de grosses billes vous font de l'œil ? Je reconnais volontiers que l'élégance et la classe d'une Mk2 tiennent de la phrase toute faite, mais elle ne peut qu'engendrer une pointe de nostalgie aux amateurs de la marque de Coventry, quand on voit le virage qu'entend prendre Jaguar à l'avenir. Quel charme ! Évidemment, le plaisir des sens se poursuit après avoir ouvert la porte. Le cuir pleine fleur qui garnit la banquette, l'entourage

de la console centrale et quelques autres articles intérieurs chatouillent délicatement les narines. Et puis l'ambiance unique flatte la rétine et vous renvoie dans cet intemporel univers du luxe propre aux *sixties*. Le sempiternel couplet du salon anglais tient du poncif, mais il suffit de s'installer dans cette banquette arrière moelleuse pour ne plus avoir envie d'en sortir. Un petit gabarit comme ce cher Léopold y trouve volontiers ses aises. Les petites tablettes situées au dos des sièges antérieurs lui permettent de coucher sur le papier ses sombres projets ou de poser le silencieux de son arme. La place du conducteur est tout aussi appréciable, même si l'installation à bord impose de placer ses jambes de part et d'autre du volant Mota-Lita en bois de notre modèle du jour. L'insertion de la clé en plein milieu de la planche de bord et le quart de tour qui s'ensuit prennent ici une tournure romantique, avant d'empoigner une marche arrière qui ne répond qu'à un geste précis du poignet. La vision du paysage arrière répliqué à travers un petit écran sur la console centrale trahit la présence d'une caméra de recul délicieusement anachronique. Notre filou, qui possède pourtant un téléphone à bord de sa Mk2, n'aurait pu imaginer tel équipement dans la sienne. C'est d'autant plus utile pour épargner le pare-chocs arrière en manœuvre, même s'il n'est pas en or comme celui de sa Cadillac ! Cette concession à la modernité est une exclusivité



DIFFICILE DE RÉSISTER À L'APPEL DE CES MOELLEUSES PLACES ARRIÈRE, SURTOUT SI LE CHAUFFEUR ADOPTE UNE CONDUITE DE MINISTRE!

AU SOMMET DE LA CONSOLE CENTRALE, LA MULTITUDE D'INTERRUPTEURS QUI COHABITE AVEC L'INSTRUMENTATION SUPPLÉMENTAIRE PARTICIPE AU CHARME.



LA COMMANDE DE BOÎTE AIME ÊTRE TRAITÉE AVEC DÉLICATESSE, SURTOUT LORS DU RÉTROGRADAGE DE LA TROISIÈME EN SECONDE.



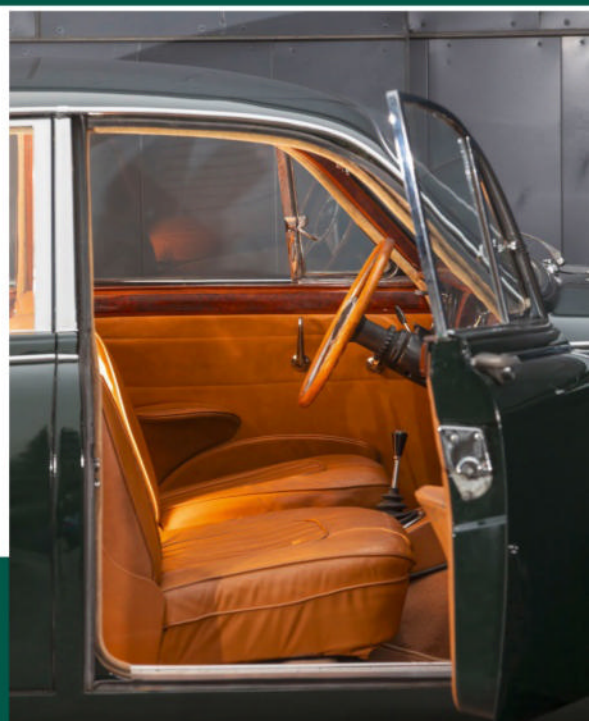
LA POIGNÉE D'OUVERTURE DE PORTE CHROMÉE ET LE MINI CENDRIER DANS L'ACCOUDOIR RENVOIENT À UNE AUTRE ÉPOQUE.

L'AMBIANCE
UNIQUE
FLATTE LA
RÉTINE
et vous renvoie
dans cet univers
du luxe propre
aux sixties



CES TABLETTES AU DOS DES SIÈGES AVANT RAPPELLENT QUE LES MONOSPACES N'ONT PAS TOUT INVENTÉ!

L'ABSENCE DE CEINTURE DE SÉCURITÉ ÉTONNE UN HABITUÉ DES AUTOMOBILES D'AUJOURD'HUI, MAIS LA MK2 VOUS MET VITE À L'AISE!





LA DOUBLE SORTIE D'ÉCHAPPEMENT RAPPELLE QUE NOTRE MK2 PEUT SE DÉBARRASSER DE SES POURSUIVANTES DE L'ÉPOQUE D'UN COUP D'ACCÉLÉRATEUR.

installée par l'enseigne Cecil Cars qui nous a aimablement prêté ce bel exemplaire. L'ensemble facturé 1 500 € comprend également une connexion Apple Carplay, particulièrement pratique au quotidien, sans pour autant dénaturer l'esprit de cette Mk2 grâce à son excellente intégration dans l'habitacle.

UNE MAIN DE FER DANS UN GANT DE VELOURS

L'embrayage ferme rappelle autant le temps qui passe que la commande de boîte Moss aux longs débattements longitudinaux. Impliquant un minimum de poigne, elle vous exhorte à lui parler gentiment sous peine de craquements incongrus, notamment lors des rétrogradages en seconde. Heureusement, le six-en-ligne, dont le sifflement de transmission en première, apporte une sonorité aussi vintage qu'attachante est du genre arrangeant. Son incroyable souplesse épargne au besoin de nombreux changements de rapports au moment de cruiser en ville comme sur route. Tractant avec force dans la première partie du compte-tours, il apprécie tout autant la seconde, avec une vaillance étonnante pour une mécanique datant ici de 1961. Gardant bon pied bon œil, il s'autorise un joli rythme, alors que les freins à disques rassurent par leur attaque et leur décélération correctes quand un danger survient. Avec un tel ensemble, il est logique que notre aigrefin apprécie d'en prendre occasionnellement le volant. Ses qualités routières éprouvées lui permettent de suivre au besoin sa Cadillac accidentellement tombée entre des mains indécises et de la récupérer après lui avoir tiré dans les pneus. Dans cette folle course-poursuite, la poupe sautillante

TECHNIQUE

Moteur	6 cyl. en ligne, 12 soupapes
Cylindrée	3 780 cm³
Distribution	2 arbres à cames en tête
Puissance maxi	220 ch à 5 500 tr/mn
Couple maxi	325 Nm à 3 000 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs SU type HD6
Transmission	Aux roues AR, boîte mécanique 4 vitesses + overdrive
Suspensions AV	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis
Suspensions AR	Essieu rigide, ressorts à lames, barre Panhard et amortisseurs télescopiques
Freins AV / AR	Disques / Disques
Pneus AV / AR	185/80 HR 15
Dimensions L x l x h	4,59 x 1,69 x 1,46 m
Poids	Environ 1 400 kg
Réservoir	55 l
Prix 1961	31 000 F
Équivalent 2024 (Insee)	56 900 €
Cote Sport Auto Classiques	Environ 50 000 €

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 194 km/h
1000 m D.A.: 31 s
Conso. moyenne: 14 l/100 km



LE COFFRE D'UNE MK2 SE MONTRE PRATIQUEMENT ASSEZ VASTE POUR ACCUEILLIR LES MÉFAITS D'UN BRAQUAGE DE CE CHER LÉOPOLD SAROYAN!



**L'AVIS DE...
JACQUES WARNERY**

La Jaguar Mk2 fait partie de ces incontournables berlines sportives de l'histoire qui offrent un véritable plaisir des sens. Ses lignes intemporelles, ses courbes sensuelles, le charme de ses chromes et son habitacle tiré à quatre épingles excitent la rétine. Son six-en-ligne souple, performant et mélodieux enchante l'ouïe, alors que les effluves de matériaux nobles et de mécanique flattent l'odorat. Difficile de résister au magnétisme et à l'aura de ce grand classique qui demeure relativement abordable en occasion par rapport à ce qu'il représente.

Gardant bon pied bon œil,
LE SIX-EN-LIGNE S'AUTORISE
UN JOLI RYTHME



et un peu raide pénalise le bien-être de ses occupants. La faute en grande partie à ce fichu pont arrière rigide flanqué de lames de ressorts, mais notre bon M. Saroyan n'en a cure. Connaissant parfaitement les défauts de sa monture, il préfère laisser son petit personnel composer avec un confort un peu rude aux places arrière quand la chaussée se dégrade. Impossible aujourd'hui d'adopter un tel rythme. Avec une sexagénaire, ce serait d'autant plus inopportun que sa direction en petite forme incite à la prudence. Quelque peu fatiguée, notre unité assistée disponible en option pâtit ici d'un important flou artistique qui ne permet pas de découvrir les vertus d'un châssis prometteur, malgré d'amples mouvements de caisse. De toute façon, cela se répare, même si on me murmure que la bonne vieille direction classique apporte plus de précision. Espérons donc que notre attachant scélérat ait opté pour le modèle « à l'huile de coude » lors de son périple, quitte à faire travailler ses biscoteaux avec autant d'assiduité que son voisin de douche croisé dans un camping transalpin lors de ses aventures ! Puisque rien ne presse de notre côté, autant profiter à rythme paisible du plaisir contemplatif de ce long capot en pointe surmontée du fameux jaguar, de ces ailes subtilement galbées, de ces minuscules essuie-glaces et de cet irrésistible petit rétroviseur extérieur gauche rond, dans les effluves de cuir et de mécanique qui rappellent un temps révolu. Que la route est belle en Mk2 ! ■



L'AVIS DE... CHARLES COLLIN

« Cette voiture m'évoque beaucoup de souvenirs d'enfance, puisque la marque Jaguar a toujours été très présente chez nous. Elle avait servi à emporter beaucoup d'affaires, lors d'un déménagement, alors que je n'avais encore que 7 ou 8 ans. Elle se montre suffisamment habitable et pratique pour partir en vacances, avec une incomparable élégance ! La voiture demeure confortable en proposant la direction assistée et une belle douceur de conduite. Elle y ajoute tout le chic d'une anglaise, avec du cuir et des boiserie aux essences fabuleuses. La voiture bénéficie de grandes avancées technologiques et peut au besoin faire preuve d'un tempérament sportif. Elle s'est même distinguée dans quelques épreuves routières et sur circuit. Le moteur 3.8, que l'on retrouvera ensuite sur la Type E avec un taux de compression plus élevé, est éprouvé. Avec un entretien annuel régulier, la mécanique se montre particulièrement fiable. Seule la partie électrique, avec les diverses connexions et porte-fusibles, demande à être surveillée. »



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

NOVEMBRE

1962

JAGUAR 3,8 LITRES MK2 TYPE TOUR DE FRANCE PAR JOSÉ ROSINSKI

« C'est en s'appuyant sur l'expérience de trois Tours de France victorieux que cette voiture a été préparée. Le moteur est, bien entendu, le six-cylindres en ligne à double arbre à cames en tête auquel, à vrai dire, aucune modification importante n'a été apportée : culasse très légèrement rabotée pour amener le taux de compression de 8/1 à 8,3/1, conduits d'admission et d'échappement polis, pistons avec plus de jeu, bielles et vilebrequin polis et pièces mobiles rééquilibrées,

carburateurs de série réglés plus riches et démunis de filtres à air. Les rapports de boîte ont été rapprochés. Les trois premiers et l'overdrive sont rallongés. Le volant moteur est allégé, et l'embrayage, renforcé. La suspension de série a été intégralement conservée. Seuls des amortisseurs Koni plus fermes ont été montés. La direction est plus directe et passe de cinq tours de butée à butée à trois tours et demi. Les garnitures et le liquide de freinage sont optimisés et la voiture passe

de 1450 à 1380 kg. [...] La conduite en ville ne pose absolument aucun problème. On repart sans à-coups à 1500 tr/mn en quatrième, même en appuyant fort sur l'accélérateur. Le revêtement souvent imparfait fait ressortir la sécheresse de la suspension, jusqu'à provoquer des sautilllements désagréables, mais limités du train arrière. [...] Avec deux personnes à bord, nous procédons à nos essais d'accélération : 400 m départ arrêté : 16,7 s ; 1000 m départ arrêté : 30,2 s. En ce qui

conserve la vitesse maxi, j'avoue avoir été un peu déçu : pour nos quatre essais, nous avons obtenu entre 200 et 202 km/h. [...] En conduite style compétition sur circuit, les caractéristiques de tenue de route sont dominées par le poids du gros moteur sur l'essieu avant. La voiture est très sous-vireuse et, pour corriger ce défaut, il est conseillé d'adopter une pression plus forte dans les pneus avant que ceux de l'arrière.

SPORT AUTO N° 11



Cecil Cars

PARIS

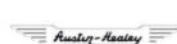
COLLECTION - SPORT - PRESTIGE



JAGUAR TYPE E - CONFECTION DE SELLERIES SUR-MESURE AVEC APPLE CARPLAY



ASTON MARTIN



TEL: +33 (0)1 64 90 21 70

www.cecil-cars.com
since 1985



DIFFICILE DE RÉSISTER À LA TENTATION DE COMPARER TROIS SÉDUISANTS PETITS ROADSTERS (MAZDA MX-5, FIAT BARCHETTA, MGF) SUR LE CIRCUIT ROUTIER DE MONTLHÉRY. LES ESSAYEURS DE *SPORT AUTO CLASSIQUES* L'ONT FAIT EN PRENANT LE VOLANT DE CES AUTOS BIEN DESSINÉES, AMUSANTES À PILOTER, PAS CHÈRES À L'ACHAT ET D'UNE FIABILITÉ REMARQUABLE. TROIS BELLES DÉCOUVRABLES IDÉALES POUR PROFITER DU SOLEIL ET DE LA CONDUITE AU GRAND AIR LES CHEVEUX AU VENT.

Fiat Barchetta



DÉCOUVRA



Sommaire

ESSAI

MAZDA MX-5 1991 p. 40

MGF

Mazda MX-5



BLES À DÉCOUVRIR



ESSAI
FIAT BARCHETTA 1995 p. 50

ESSAI
MGF 1.8 VVC 2000 p. 60

GUIDE D'ACHAT
Cotes & fiabilité p. 70



ESSAI : MAZDA MX-5 (1991)

ASCENDANT



BRITISH

Un concept anglais, mêlé à la légendaire fiabilité nipponne, voilà l'alléchante proposition de Mazda avec son best-seller MX-5. Presque le meilleur des deux mondes. On a dit presque...

PEUT-ÊTRE EST-CE DÙ À L'ÂGE
AVANCÉ DE CETTE VÉNÉRABLE MIATA,
MAIS LES BRUITS D'AIR À HAUTE
VITESSE SONT PLUS IMPORTANTS
CAPOTE FERMÉE, QU'OUVERTE.



Bien que la catégorie des roadsters (comprenez sportives à deux places et ciel ouvert dépourvues de capote!) soit plus largement répandue outre-Manche, c'est du pays du Soleil levant que viendra sa renaissance dans les années 90. Alors que le concept était tombé dans l'oubli, même si les Italiens s'y accrochaient encore un peu, Mazda en sort sa version revue et corrigée en 1989: nom de code NA. Phares escamotables, petit moteur pétillant et roues arrière motrices, tels sont les jalons tout droit hérités de la mythique Lotus Elan, que la petite Mazda prend sans complexes pour référence. Certes le poids de cette monocoque est plus élevé que le châssis-poutre et la peau de fibre de verre conçue par Colin Chapman. Mais il a bien fallu adapter le concept de base à la grande série comme aux normes modernes. Même si quelques ingrédients ont changé, la recette est bonne. Pour le démontrer, prenons le volant d'une Miata,

version US de la MX-5 largement importée en début de carrière pour faire face à la forte demande, mais dont seuls quelques détails diffèrent. Et, mettons-nous d'accord tout de suite, les normes de sécurité et de pollution américaine ont déjà été anticipées. Les performances sont identiques et le look est le même. L'œil aguerri remarquera toutefois l'emplacement de plaque d'immatriculation arrière plus carré, l'absence de répétiteurs de clignotants sur les ailes avant et le vilain volant à quatre branches qui intègre un airbag. Il y a aussi quelques équipements en plus, comme ici la climatisation. Mais c'est à peu près tout sans chercher à pinailler.

NOIR C'EST NOIR

La carrosserie, issue du biodesign japonais, et malgré l'originalité de ses rondeurs douces et sensuelles, n'a certes pas la saveur des sixties. Exit le chrome, les lignes tendues et les ouïes d'aération. Heureusement, il y a les phares escamotables, la bosse sur le long



LES ÉLÉGANTES VIS CHROMÉES, DITES «FRANKENSTEIN», SERVENT À GUIDER LE HARD-TOP.

IL SUFFIT DE QUELQUES SECONDES, ET D'UN HABILE GESTE DU BRAS DROIT, POUR PROFITER DU SOLEIL OU SE PROTÉGER D'UNE PLUIE SOUDAINE.





Le débattement court du levier
de vitesses permet d'enchaîner
les rapports avec rapidité,
d'une simple pichenette du poignet.
UN VRAI RÉGAL!



MÊME SI MAZDA SEMBLE AVOIR FAIT UN GROS EFFORT QUANT À LA PRÉSENTATION DE L'HABITACLE, ON EST LOIN DU CHARME D'UNE LOTUS ELAN, VOIRE, PLUS RÉCEMMENT, D'UNE FIAT BARCHETTA. DOMMAGE, CAR C'EST LÀ SON PLUS GROS DÉFAUT.

❶ capot et l'habitacle rejeté vers l'arrière. Il y a aussi quelques petits détails poignées de portes. Et pourtant cette MX-5 première mouture est la plus originale de la lignée. Les versions suivantes NB (1998-2005) et surtout NC (2005-2015) sont infiniment plus communes, plus bourgeoises, et il faudra attendre la toute dernière ND de 2015 pour retrouver un peu de piquant dans la silhouette.

L'habitacle, quant à lui, manque cruellement de gaieté. Tout y est noir. Pas une seule once de chrome ou de bois. Même pas une batterie de petits compteurs Smith, ici parfaitement inutiles, pour surveiller les soubresauts d'une mécanique à la fiabilité irréprochable, mais ô combien suggestifs. Mais dès les premiers tours de roues, on en oublie tout ce morne habillage. Démarreur en action, le petit 1,6 litre fait rapidement entendre sa voix aiguë.

Première enclenchée, un lâcher d'embrayage brutal fait bondir la MX-5. Creux dans les bas régimes, le 4-cylindres se réveille dès les 4500 tr/mn, et l'aiguille du compte-tours ne rechigne pas à taquiner la zone rouge dans un hurlement métallique. Le débrayement court du levier de vitesses permet d'enchaîner les rapports avec rapidité, d'une simple pichenette du poignet. Un vrai régal! Et un détail qui marque à jamais tous ceux qui un jour ont conduit une MX-5. Deux, trois, quatre... les rapports à la démultiplication assez courte s'enchaînent rapidement. Et le rétrogradage est tout aussi plaisant, surtout agrémenté d'un habile talon-pointe, facilité par un pédalier parfaitement ajusté. En revanche, le freinage donne du fil à retordre. Les quatre disques manquent de mordant, et surtout d'endurance, rendant une sensation assez molle. Un peu comme si le caoutchouc de ❷

LE COFFRE EST MINIMALISTE, MAIS IL PEUT CONTENIR DEUX VALISES CABINE, À CONDITION DE RETIRER LA GALETTE QUI FAIT OFFICE DE ROUE DE SECOURS.



► pédale avait été remplacé par une grosse éponge! Et ici, pas d'ABS. Il faudra se tourner vers des séries spéciales notamment, comme la « cuir et bois » sortie à seulement 120 exemplaires pour la France, pour en profiter. Un graal!

JOUET POUR GRAND

La direction est un tantinet surassistée (impression renforcée par le volant démesuré de cette version US), le roulis, prononcé, et la suspension arrière, un peu molle, pour ne pas dire carrément trop rebondissante. Mais on se sent tout de suite à l'aise, prêt à passer à l'attaque. L'assise est assez basse, les commandes tombent bien sous la main et l'auto, d'une manière générale, retransmet à la perfection le moindre de ses mouvements. Les propulsions ont la réputation d'être caractérielles. La MX-5, de son côté, se montre docile, même si vous en dépassez les limites. Démonstration? ►

À DÉFAUT D'UNE DÉBAUCHE DE CHEVAUX, LE PETIT 1.6 OFFRE DES MONTÉES EN RÉGIME LYRIQUES ET UNE BONNE DISPONIBILITÉ À BAS RÉGIME.



Une réaccélération brutale, les roues encore un peu trop braquées, me gratifie d'une sortie de courbe en légère dérive, dessinant une belle virgule noire sur le tarmac. Alors on garde les gaz, on regarde bien la sortie du virage et un léger débrayage remet tout le monde d'accord. Au virage suivant, on recommence, mais cette fois avec un peu plus de conviction. Toujours la même douceur, la même facilité à ramener le châssis dans le bon axe, même quand il faut user d'un très fort contre-braquage. Il faut dire que la MX-5 offre un rayon de braquage qui ferait pâlir d'envie une Smart ForTwo! Dans le jargon, on dit que la MX-5 « téléphone » à la perfection. Elle vous alerte quand elle va partir, mais aussi quand elle va revenir. Le châssis rigide et bien équilibré prévient aisément tout débordement. Il offre un tel contrôle à chaque excès de zèle qu'il est difficile de ne pas se laisser griser. Joueur et facile à maîtriser, ce petit roadster se révèle un formidable outil d'apprentissage, même on aurait adoré qu'il se vautre moins sur ses

LES PETITES
POIGNÉES
CHROMÉES
AFFLEURANT
LA CARROSSERIE
ET LES PHARES
ESCAMOTABLES
OFFRENT UN PEU
DE PIQUANT À
CETTE SILHOUETTE
TOUT EN RONDEUR.



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO
MAY 1990

« DANS LE MILLE »

PAR THIERRY ÉTIENNE

“ Au mois d'août dernier, nous vous avons déjà fourni une description détaillée du MX-5. Aujourd'hui, nous nous contenterons donc d'une description plus sommaire, pour insister davantage sur les performances et le comportement routier du MX-5. Mazda n'a pas jugé utile de produire une version spécifique, sans catalyseur, du 1,6 litre 16 soupapes qui est installé sous son capot. Les chiffres que nous vous avons annoncés à l'époque restent donc d'actualité. Son quatre-cylindres développe 115 ch à 6500 tr/mn, et fournit 13,8 mkg de couple maxi à 5500 tr/mn. En dépit de sa boîte bien étagée et de la bonne volonté de son petit 16-soupapes, le MX-5 manque de brio et de vigueur. Le meilleur chrono enregistré sur le km départ arrêté fut 31,4 s, et il lui a fallu plus de 20 s pour passer de 100 à 140 km/h en 5°. Dans l'absolu, les chiffres relevés à bord du roadster Mazda ne sont donc pas fameux. Mais paradoxalement, derrière le volant, on ne s'ennuie pas. Le MX-5 est un véritable jouet, vif et superbement équilibré. Son train avant incisif, comme la cinématique élaborée de son train arrière, lui procure une maniabilité hors pair. Certes, la tenue de cap à haute vitesse en pâtit un peu. Mais la conduite sur petites routes est un vrai régal. Une vingtaine de chevaux supplémentaires seraient les bienvenus pour un pilotage plus viril, mais il y a déjà de quoi s'entraîner au contre-braquage. Son freinage assuré par quatre disques, ventilés à l'avant, est irréprochable. En toutes circonstances, les distances d'arrêt sont remarquables. L'amortissement est ferme mais tout à fait acceptable pour une sportive. Enfin, capote ouverte, les remous et le niveau sonore sont maintenus à un niveau raisonnable. Le MX-5 est vendu plus cher en Europe qu'aux États-Unis. Certains trouveront sans doute ce jouet un peu cher. Mais l'achat du roadster japonais se fera sans doute sur un coup de cœur. Sans réfléchir. Simplement parce que, comme à nous, le MX-5 vous aura tapé dans l'œil. ”

SPORT AUTO N° 340

TECHNIQUE

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 189 km/h
0 à 100 km/h: 10,7 s
1 000 m D.A.: 31,4 s
Conso. moyenne:
7,8 l/100 km

Années de production	1989-1998
Exemplaires commercialisés	431 506 exemplaires
Moteur	4 cylindres en ligne, refroidissement par eau, longitudinal avant
Cylindrée	1598 cm ³
Distribution	2 ACT, 16 soupapes
Puissance maxi	115 ch DIN à 6 500 tr/mn
Couple maxi	13,8 mkg à 5 500 tr/mn
Alimentation	Injection L-Jetronic
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 5 vitesses
Suspensions AV / AR	Triangles superposés, barre anti-roulis / Triangles superposés, barre anti-roulis
Freins AV / AR	Disques ventilés / Disques
Pneus AV & AR	185/60 HR14
Dimensions L x l x h	3,98 x 1,68 x 1,22 m
Poids	975 kg
Réservoir	45 l
Prix neuf (1989)	139 900 F
Équivalent 2024 (Insee)	39 150 €
Cote Sport Auto Classiques	9 800 €

JÉRÔME, LE PROPRIÉTAIRE



Qu'il est difficile d'être juge et partie ! Tout ce que je peux dire, c'est que je cherchais une petite auto au look sympa, plaisante à conduire et découvrable. La MG F était hors de mon budget. La traction avant de la Fiat Barchetta m'a rebuté. Dernière option, la Toyota MR-2: j'étais à deux doigts de signer le chèque quand mes collègues m'ont fait remarquer, à juste titre, qu'elle aurait pu apparaître dans X-Or, une série télévisée japonaise futuriste des années 80. Alors j'ai craqué pour cette Miata. Le but était de me dorer la peau un été à son volant et la revendre ensuite. C'était il y a vingt ans ! Et elle est toujours dans le garage. Il me suffit de la conduire de temps en temps pour abandonner à chaque fois toute idée de la revendre.



LES MODÈLES AMÉRICAINS NOMMÉS MIATA - EUNOS AU JAPON, ET MX-5 EN EUROPE - ONT UN PANNEAU ARRIÈRE SPÉCIFIQUE POUR S'ADAPTER AU FORMAT DE LA PLAQUE D'IMMATRICULATION US.



Les propulsions ont la réputation d'être caractérielles, **MAIS LA MX-5 SE MONTRE DOCILE, MÊME SI VOUS EN DÉPASSEZ LES LIMITES**

① suspensions. Au-delà de son comportement routier sans faille et plutôt joueur, la MX-5 possède un avantage que bon nombre de cabriolets lui envient. Après avoir déverrouillé les deux fermoirs derrière les pare-soleil, il suffit de jeter le toit en arrière pour se retrouver sous le ciel bleu en quelques secondes. Quelques gouttes de pluie ? Sous les yeux médusés des automobilistes, et qui, derrière leur sourire narquois espèrent vous voir patauger sous peu dans votre baignoire à portes, il n'y a qu'à tendre le bras en arrière pour refermer la toile d'un geste énergique. Pas besoin de capote électrique : c'est plus rapide et jamais en panne !

VOYAGE LÉGER

Pour jouer le temps d'une sortie, la MX-5 est parfaite. Mais pour un week-end en amoureux, c'est comment ? Les options de confort se

réduisent au minimum, avec direction assistée d'office et vitres électriques le plus souvent. Pour la centralisation des portes, vous tendrez le bras une fois dans l'auto ou ferez le tour pour actionner la clé et ouvrir la porte comme un vrai gentleman. Mais la position de conduite fatigue sur longs trajets. Toutefois pas autant que le bruit ambiant capote en place. C'est presque mieux décapoté, à condition de disposer d'un filet antiremous disponible en accessoire. Sinon, les remous d'air sont très gênants, même s'ils peuvent être atténués légèrement en levant les phares, tout comme le bruit. Revers de la médaille, la consommation sera en légère hausse. La MX-5 reste une décapotable facile à vivre et plaisante, à défaut de posséder un réel tempérament. Une réserve ? Le volume de coffre ! Avec la

roue de secours en place, une simple galette évidemment, il n'est vraiment pas terrible. Et même en la retirant, il n'est pas non plus complètement dingue.

Il faudra donc voyager léger. Très léger. À moins d'opter pour une véronique, cette adorable galerie de coffre, qui renforcera à l'évidence ce charme « so british ». ■



L'AVIS DE... JÉRÔME FOMBELLE

Dans la presse auto, beaucoup ont succombé à la MX-5, avant de passer à la BMW 130i, puis à la nouvelle Alpine A110. Et je comprends pourquoi. Ce petit roadster, c'est l'essence même du plaisir simple. Certes, elle est peu puissante. Mais a-t-on besoin de plus pour prendre du plaisir au volant ? Non, mille fois non. Une propulsion, un châssis joueur et des commandes qui répondent au doigt et à l'œil, pas besoin de plus. Surtout quand l'ensemble est d'une fiabilité exemplaire. La MX-5 n'est peut-être pas la meilleure voiture du monde mais, si l'on considère le rapport prix/plaisir, je n'ai encore rien trouvé de mieux.



99 900 €

BMW M4 COMPETITION G82 3.0 L M STEPTRONIC 8
04/21 | 22.400 KM | 510 CH



79 900 €

FERRARI 360 MODENA 3.6 L F1
04/21 | 55.498 KM | 400 CH



111 900 €

BMW M3 G80 PH 2 XDRIVE 3.0 L M STEPTRONIC 8
11/22, 10.800 KM | 510 CH



89 900 €

MERCEDES E 63 S SW 4.0 L BVA
03/19 | 25.200 KM | 612 CH



88 900 €

FERRARI 360 MODENA SPIDER 3.6 L F1
03/21 | 54.800 KM | 400 CH



57 900 €

MERCEDES C 63 S SW 4.0 L BVA
06/17 | 39.000 KM | 510 CH



74 900 €

CORVETTE C2 STINGRAY CABRIOLET 5.4 L BVM
01/64 | 42.000 KM | 365 CH



44 900 €

BMW Z3 M COUPÉ 3.2 L BVM
01/20 | 138.000 KM | 321 CH



49 900 €

PORSCHE 996 4 S CABRIOLET 3.6 L BVM
07/04 | 113.000 KM | 320 CH

... encore plus d'automobiles sur foreverautomobile.fr



Forever
AUTOMOBILE

3, rue Joly de Bammerville 91460 Marcoussis - France
01 80 86 43 48 / contact@foreverautomobile.fr
Uniquement sur rendez-vous !



ESSAI : FIAT BARCHETTA (1995)

LÉGÈRE, LUDIQUE, JOYEUSE

Quand Fiat sort ce roadster au milieu des années 90, la surprise est grande et la joie à son comble : enfin un vrai parfum d'évasion dans la gamme ! D'autant que le petit 2-places offre une bouille craquante et un plaisir de conduite bien affirmé.

TEXTE JEAN-RÉMY MACCHIA PHOTOS ARNAUD SAUNIER ET BENJAMIN ASKET - VIRAGE AGENCY





AUSSI AGUICHANTE EN ROULANT
QU'À L'ARRÊT, LA BARCHETTA
PROMÈNE SA SILHOUETTE PRINTANIÈRE
EN RÉPANDANT AUTOUR D'ELLE JOIE ET
SOURIRE. SON TALENT DÉBUTE DANS
L'EFFET VISUEL QU'ELLE PRODUIT.



Sa ligne suavement rétro n'imité aucun modèle précis,
MAIS DÉGAGE UN CHARME BIEN RÉEL



Reprendre le volant de cette auto qui donne le sourire est une véritable

joie ! Dans la lignée des meilleures italiennes des années 50 et 60, la Barchetta vous offre un bouquet de jovialité et de bonne humeur : sa ligne suavement rétro qui n'imité aucun modèle précis dégage un charme bien réel, et sa présentation intérieure est au diapason avec une reprise des teintes de la carrosserie. Bref, tout donne envie de passer un petit bout de temps avec elle.

Pour l'animer, une seule motorisation, par ailleurs vivante et très à l'aise pour emmener les 1 060 kg de la voiture. C'est un 1,8 l à

l'époque inédit chez Fiat : il dérive du 5-cylindres inauguré par Lancia sur les berlines Kappa l'année précédente, en 1994. Sa carte de visite ? 4 cylindres, 16 soupapes et – délicate attention – un calage variable des arbres à cames, histoire de ne pas être en panne de couple dans les bas régimes ni de répondant dans les hautes sphères.

MUSCLÉ, LE 1800 !

Énergique et volontaire, ce 4-cylindres décidément bien né répond avec une jolie fougue à chaque pression sur l'accélérateur. Accompagné d'un bruit rageur, il procure des accélérations vigoureuses qui font plaisir à entendre ➤



LES JANTES EN ALU À HUIT ALVÉOLES ADOPTENT UN DESSIN SIMPLE QUI ÉVOQUE TOUT DE SUITE UNE CERTAINE SPORTIVITÉ. JOLI, JOLI !

DEUX FEUX RECTANGULAIRES AU DESSIN TRÈS SIMPLE. ET D'UN EFFET MAGIQUE : SANS AUCUN ARTIFICE, IL SE DÉGAGE D'EUX UN PETIT PARFUM RÉTRO ÉVIDENT, ALORS QUE DANS LES ÉPOQUES REÇULÉES, LES FEUX ÉTAIENT ROUNDS. MAGIQUE, JE VOUS DIS.





NOIRE DANS SON ENSEMBLE, LA PLANCHE DE BORD S'ORNE D'UN BANDEAU INFÉRIEUR QUI REPREND LA TEINTE EXTÉRIEURE. ALLUSION TRÈS NETTE À CE QUI SE FAISAIT DANS LES ANNÉES 50, LORSQUE LES PLANCHES DE BORD MÉTALLIQUES ÉTAIENT LE PROLONGEMENT DES ÉLÉMENTS TÔLÉS DE LA CARROSSERIE...



LE GRAPHISME LARGE DES COMPTEURS APPARAÎT À LA FOIS STYLÉ ET SPORTIF. JUSTE, VOUS TROUVEREZ LE COMPTEURS DÉCIDÉMENT TROP PETIT ET DE CE FAIT PEU LISIBLE, MÊME S'IL EST EXACTEMENT DANS L'AXE DU REGARD.

ÉLÉGANTE PETITE CONSOLE CENTRALE, AVEC LE LEVIER TRÈS COURT ET BIEN EN MAIN, ET LES BOUTONS DES LÈVE-VITRES. CELUI DE GAUCHE EST MÊME À IMPULSION, À LA DESCENTE COMME À LA REMONTÉE.





SUR LES CONTRE-PORTES
AUSSI, UN RAPPEL DE
LA COULEUR EXTÉRIEURE,
CE QUI ÉGAYE L'HABITACLE
À CONDITION QUE VOUS
N'AYEZ PAS OPTÉ POUR
UNE CARROSSERIE... NOIRE.
L'ENSEMBLE EST BIEN RÉALISÉ.

et à ressentir. Capable de reprendre dès les plus bas régimes, il monte à l'assaut du compte-tours en exprimant pleinement sa bonne humeur au-delà de 4000 tr/mn. Il ne semble jamais contrarié d'être sollicité: avouez que c'est la preuve d'un caractère éminemment positif!

La boîte se commande par un levier très court, aux déplacements fermes et géométriques: le manier est un véritable plaisir. La 5^e, particulièrement courte offre une démultiplication proche de la 4^e. Les autres commandes de conduite dégagent aussi beaucoup de caractère et d'agrément: la direction pas trop assistée offre une consistance très agréable, la pédale de

frein réserve un contact naturel et facile à doser, le ressenti global de la route est très bon.

Le châssis dérivé de celui de la berline Punto a été fortement retravaillé: d'où un bon équilibre et une motricité vraiment appréciable pour une traction avant de cette époque. En tout cas sur route sèche, les roues ne patinent pas à l'accélération, mais les choses se gâtent sur le mouillé. Aidée par le petit gabarit, l'agilité est réelle et le maintien de cap en virage toujours bon. Les plus sportifs regretteront un châssis qui manque quand même de rigidité, au détriment de la précision dans les enchaînements de virages les plus sévères. C'est clair: ❶





❶ la Barchetta donne le meilleur d'elle-même lorsque vous n'attendez pas une efficacité de sportive pure et dure. En manœuvres, en revanche, il y aura unanimité: chacun déplorera un rayon de braquage digne d'un autobus. Surprenant. Et carrément indécent pour une voiture aussi courte!

JOLIE PETITE FRIMOUSSE

Évidemment, de prime abord, vous aviez apprécié ses formes rebondies et réjouies, sa nervure latérale en relief qui souligne la discrète courbure des flancs, ses petits feux rectangulaires pleins de caractère et des détails soignés comme

les poignées de portières longilignes et basculantes, qui puisent leur inspiration parmi les plus belles réalisations italiennes des grandes années. À bord, c'est aussi un grand plaisir pour les yeux. Même si le sol dépourvu de moquette n'est revêtu que d'un simple tapis en caoutchouc, plusieurs attentions flattent l'œil: le volant en cuir aux échancrures au-dessus des branches horizontales, la console centrale sans chichi mais bien agencée et qui ne respire pas l'économie, les sièges à tendance baquet au dessin flatteur, les contre-portes qui

CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

AVRIL 1995

« UNE PETITE FOLIE »

PAR SÉBASTIEN LE DÉLÉZIR

“ Le nom de Barchetta (prononcez « barketa », c'est quand même plus facile que « Cinquecento ») désignait par le passé des carrosseries sportives. L'arrière, musclé et très arrondi, l'avant, plus effilé avec des ailes très galbées et une lèvre incurvée, savent s'en souvenir. Gentil petit moteur fort prometteur. Dans l'absolu, on remarquera surtout son onctueuse souplesse très bas dans les tours et sa capacité d'accélération très continue, jusqu'à 7000 tr/mn. Dans la Barchetta, suffisamment légère et dotée d'une boîte de vitesses bien étagée servie par une commande précise à débattement court, il se permet aussi des performances qui honoreront bien des GTI 1800 cm³. Décapotée, la petite Barchetta vous procure des sensations très pures, cheveux au vent. On peut se contenter de rechercher le « fun » et savourer son grain de folie. Reprenant la plateforme de la Punto, c'est évidemment une traction (versons une larme avec les puristes), mais elle a su conserver un caractère excitant. Le train avant est précis, incisif, et la direction très directe. Côté passion automobile, on ne peut que se féliciter de l'esprit d'entreprise et de jeunesse qui souffle sur la vénérable firme Fiat. En plus d'être attrayante par l'exotisme nostalgique du style et le moteur à la fois rond et vif, cette petite barquette finira de vous séduire par son prix très, très compétitif. **SPORT AUTO N° 399**

”



PERFORMANCES

Vitesse maxi: 200 km/h
0 à 100 km/h: 8,9 s
1 000 m. D.A.: 29,9 s

TECHNIQUE

Années de production	1995-2005
Exemplaires produits	57 791 exemplaires
Moteur	4 cyl. en ligne, 16 soupapes
Cylindrée	1 747 cm³
Distribution	Double arbre à cames en tête, distribution variable
Alimentation	Injection électronique
Puissance maxi	130 ch DIN à 6 300 tr/mn
Couple maxi	160 Nm à 4 300 tr/mn
Transmission	Aux roues AV, boîte 5 vitesses
Suspensions AV / AR	McPherson triangulé / Train AR multibras, 2 barres antiroulis
Freins AV / AR	Disques ventilés / Disques
Pneus AV / AR	195/55 R15
Dimensions L x l x h	3,92 x 1,46 x 1,27 m
Poids	1 060 kg
Rapport poids / Puissance	8,2 kg / ch
Prix neuf (1995)	128 000 F
Équivalent 2024 (Insee)	31 300 €
Cote Sport Auto Classiques	9 200 €



LE 4-CYLINDRES REPREND SANS RECHIGNER, ET SANS À-COUPS DÈS LES PLUS BAS RÉGIMES, AVEC UN RÉPONDANT SURPRENANT. ENSUITE, IL SE MONTRÉ TRÈS PLEIN, ET JAMAIS AVARE DE VITALITÉ NI DE SENSATION. SA PETITE MUSIQUE RAUQUE VOUS ACCOMPAGNE AVEC BONHEUR.

LONGILIGNES, LES POIGNÉES DE PORTES SE SOULÈVENT À L'AIDE D'UN BOUTON-POUSOIR. DES ITALIENNES TRÈS PRESTIGIEUSES COMME CERTAINES ALFA ROMEO 6C D'AVANT-GUERRE OU DES CARROSSERIES SPÉCIALES DE FERRARI DES ANNÉES 50-60 PRÉSENTAIENT CE RAFFINEMENT. AINSI QUE LA SIMCA 8 SPORT DESSINÉE PAR PININFARINA.

JEAN-ÉRIC, LE PROPRIÉTAIRE



Cette voiture, c'est du bonheur !
Un rapport prix/plaisir parfait.
Je pars en vacances avec elle.
Depuis 13 ans que je l'ai, je ne me lasse pas de la contempler. Elle offre un super moteur et un châssis qui manque vraiment de rigidité et de rigueur, mais elle reste globalement très, très plaisante. Y compris en montagne où son agilité, sa précision s'apprécient vraiment. Et sa fiabilité mécanique constitue plutôt une bonne surprise.



➤ s'ornent d'un bandeau imitation tôle reprenant la couleur de la carrosserie.

ET UN CONFORT TOUT RELATIF

Côté confort, vous vous attendiez à du rude, et vous aviez raison : ferme et gentiment trépidante sur les inégalités de chaussée, la suspension ne fait pas grand-chose pour adoucir vos trajets, et le niveau sonore se fait d'autant plus envahissant que la capote à simple épaisseur n'isole d'aucun bruit. En revanche, vous apprécierez les sièges à la fois bien dessinés et rembourrés avec justesse.

Pour les côtés pratiques, vous repasserez... Sur cet exemplaire, les rétroviseurs non électriques se commandent en bougeant manuellement les miroirs dans leurs coques, seule la portière côté conducteur a droit à un tout petit soufflet pour ranger quelques objets très minces, et il n'y a pas de boîte à gants, l'airbag passager l'ayant remplacé pour votre plus grande sécurité. Mais ces défauts véniels ne sont rien à côté de la joie très communicative dont cette voiture généreuse vous abreuve. Alors, vous lui passez ses faiblesses... sans même y songer! ■



L'AVIS DE... JEAN-RÉMY MACCHIA

Avec ce genre d'auto, la preuve est apportée que le plaisir au volant n'exige pas forcément des avalanches de puissance et des monceaux de luxe. Avec une définition toute simple, mais honnête et joyeuse, cette Barchetta donne le sourire, aussi bien quand vous la contemplez que lorsque vous la conduisez. Avouez que la recette est excellente!



DÉCAPOTER SE FAIT EN UN TOURNEMAIN : DEUX POIGNÉES POUR DÉVERROUILLER LA TOILE AU-DESSUS DU PARE-BRISE, OUVRIR LE COUVRE-CAPOTE ET PRENDRE SOIN DE BIEN PLIER LA TOILE DANS SON LOGEMENT. POUR RE-CAPOTER, C'EST TOUT AUSSI FACILE!



**BIEN ASSIS DANS DES SIÈGES
AU DESSIN IRRÉPROCHABLE,**
vous savourez les montées en régime vigoureuses du 4-cylindres,
bercé par sa mélodie rageuse...

31^e SPORT & 
COLLECTION

29 MAI - 1 JUIN 2025

500

FERRARI

CONTRE LE CANCER

& TOUTES GT, LE MANS, F1

GRUPE TILT COMMUNICATION



SPORT & 
COLLECTION

CIRCUIT DU VAL DE VIENNE

www.sportetcollection.org



aramco





ESSAI : MGF 1.8 VVC (2000)

ICÔNE EN QUÊTE



D'IDENTITÉ

Les années 90 marquent le retour en force des roadsters accessibles. Avec son moteur central et son atmosphère singulière, la MGF s'émancipe du poids de l'héritage pour imposer sa propre identité. Redécouvrir aujourd'hui sa version VVC de 145 ch promet une expérience rafraîchissante.



« J'ai toujours aimé rouler différemment, avec ce charme unique propre aux anglaises. » Frédéric, passionné de véhicules britanniques et expert en restauration, connaît les moindres secrets des MGF. Lorsqu'il découvre cet exemplaire suisse en avril 2022, il n'hésite pas : « L'habitacle bicolore de cette version VVC de 2000 en fait un modèle rare, introuvable en France. » Comme beaucoup d'amateurs de modèles d'outre-Manche, il est sensible à cette ambiance cosy qui distingue la F de ses rivales. L'étiquette « Authentic MG » cousue sur le dossier des sièges, la sellerie en cuir perforé avec surpiqûres généreuses... chaque détail devient un objet de contemplation. Le parallèle avec un fauteuil anglais est peut-être un cliché, mais l'épaisseur réconfortante des assises relègue la concurrence à de simples tabourets de bar. Même les boiseries, parfois artificielles, participent à l'ambiance en habillant la console centrale et les panneaux de porte. Une touche de chrome sur le cendrier apporte une ultime note d'élégance, tandis que le pommeau du levier de vitesses en aluminium rappelle la sportivité de l'ensemble. Certes, le plastique imitant maladroitement l'alu autour du soufflet peut prêter à sourire, mais cet intérieur au charme délicieusement rétro contribue largement à l'attrait de cette MGF.

L'ALTERNATIVE BRITANNIQUE

Rouler aujourd'hui en découvrable sans exploser son budget est un luxe rare, à moins de se tourner vers la Mazda MX-5 ND. Mais dans les années 90, l'offre est vaste et séduisante. ❶



GRÂCE À SON MOTEUR EN POSITION CENTRALE, LA MGF SE DÉMARQUE DES AUTRES ROADSTERS PAR UNE HABITABILITÉ LÉGÈREMENT AVANCÉE. SON PROFIL ÉLÉGANT RESTE HARMONIEUX, MÊME AVEC LA CAPOTE EN PLACE.

LA MGF SE DISTINGUE DES MAZDA MX-5 ET AUTRES FIAT BARCHETTA PAR SON ARCHITECTURE. ELLE CONSERVE UN PETIT ESPACE DE CHARGEMENT PRÈS DU QUATRE-CYLINDRES QUI RÉCHAUFFE L'AMBIANCE.



L'HABITACLE, TYPIQUEMENT BRITANNIQUE, CONFÈRE À CETTE MGF UN CHARME INDÉNIABLE. SA SELLERIE EN CUIR ET SES INSERTS EN FAUX BOIS LA DISTINGUENT NETTEMENT DE L'INTÉRIEUR PLUS TRISTE D'UNE MAZDA MX-5.



CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO
JUIN **2000**

« PEU CONVAINCANTE »

PAR ALAIN BERNARDET

“ La MGF donne dans le raffinement autour d’une sellerie cuir du meilleur effet, associée à des placages de faux bois. Seulement, parfois, on frise le mauvais goût: voyez ce soufflet de levier de vitesses en vrai plastique imitant maladroitement l’alliage léger et une visserie high-tech. [...] Les problèmes commencent là avec la MGF dont la commande de boîte manque de précision. Le plaisir est d’emblée gâché et le caractère même de son quatre-cylindres est assez peu convaincant en raison de sa linéarité et de sa faible aptitude à évoluer dans les hauts régimes, malgré la distribution variable. [...] Sur un 1000 m départ arrêté, l’anglaise (30,2 s) a toutes les peines du monde à flirter avec le cap symbolique des 30 secondes, souvent pris en référence en matière de sportivité. [...] Toujours est-il que cette version VVC à distribution variable n’est pas plus vigoureuse que le moteur standard, de même cylindrée et n’ayant pourtant que 120 ch. À méditer: la différence de prix est notable... [...] Au premier abord, la direction surprend. Son assistance est puissante, mais sa précision, très relative. Elle est aussi beaucoup trop démultipliée. C’est le comportement global de la MGF qui manque de rigueur avec une sensation de manque de rigidité et d’attaches de suspension trop élastiques. Autour d’une architecture si typée, on s’attendait à un peu plus de rigueur, à un amortissement plus efficace. [SPORT AUTO N° 461](#) ”

En réinterprétant le concept du roadster accessible popularisé par la MGB dans les années 60, la Mazda MX-5 s'est rapidement imposée. MG ne pouvait rester en retrait. D'abord, parce que l'officine britannique est la pionnière du genre. Ensuite, parce que l'intérêt du marché pour ce type de véhicule est évident. Pour se différencier des Fiat Barchetta, BMW Z3 et autres MX-5 à moteur avant, la MGF opte dès 1995 pour un moteur en position centrale arrière, devenant la seule du segment à proposer cette architecture, si l'on exclut la radicale Lotus Elise et la Toyota MR qui n'arrivera qu'en 1999. Ce choix technique lui permet de s'affranchir définitivement de cette bien encombrante MGB, produite à près de 386 961 exemplaires en 18 ans. Avec un total de 77 289 unités vendues, la MGF n'atteint pas le même succès, mais marque tout de même l'histoire, surtout avec l'arrivée de la TF en 2002. Son design aux phares ronds légèrement



AVEC SON DESIGN ARRONDI, LA MGF SÉDUIT AU PREMIER REGARD. ÉQUIPÉE DE SUSPENSIONS HYDRAGAS, ELLE OFFRE UN BON CONFORT SUR LES LONGS TRAJETS, MAIS SE MONTRE MOINS JOUEUSE SUR ROUTES SINUEUSES QU'UNE MAZDA MX-5 DE LA MÊME ÉPOQUE.



PAR RAPPORT AU 1.8 MULTISOUPE DE 120 CH, LA VERSION À DISTRIBUTION VARIABLE VVC DÉVELOPPE 145 CH ET ATTEINT UN RÉGIME MAXIMAL DE 7250 TR/MN. EN USAGE RÉEL, LE GAIN À HAUT RÉGIME RESTE PEU PERCEPTIBLE, MAIS LA SOUPLESSE DU MOTEUR LE REND AGRÉABLE À CONDUIRE.

LANCÉE EN 1995, LA MGF ÉVOLUE LÉGÈREMENT À PARTIR DE 2000. CE RESTYLAGE DISCRET APORTE À NOTRE MODÈLE UN ENTOURAGE DE PARE-BRISE ASSORTI À LA CARROSSERIE, DES CLIGNOTANTS BLANCS, L'ABS ET DES JANTES DE 16 POUCES.



**ROULER EN DÉCOUVRABLE SANS
SE METTRE SUR LA PAILLE** est un luxe rare



TECHNIQUE

Années de production	1995-2005
Exemplaires produits	119 507 exemplaires (77 301 MGF, 42 206 MG TF)
Moteur	4 cylindres en ligne, 16 soupapes
Cylindrée	1795 cm ³
Distribution	2 ACT
Puissance maxi	145 ch à 7 000 tr/mn
Couple maxi	17,7 mkg à 4 500 tr/mn
Alimentation	Gestion électronique intégrale
Transmission	Propulsion, boîte méca. 5 vitesses
Suspensions AV / AR	Triangles superposés, barre stabilisatrice et suspension Hydragas
Freins AV / AR	Disques ventilés / Disques
Pneus AV & AR	195/45 R 16 & 215/40 R16
Dimensions L x l x h	3,92 x 1,63 x 1,26 m
Poids	1 070 kg (1 103 kg contrôlés)
Réservoir	50 l
Prix 2000	167 900 francs (Finition Pack)
Équivalent 2024 (Insee)	45 240 €
Cote Sport Auto Classiques	9 800 €

PERFORMANCES*

Vitesse maxi: 204 km/h
1 000 m D.A.: 30,2 s
Conso. moyenne:
7,8 l/100 km

* mesures Sport Auto

globuleux, son capot court et son habitacle avancé lui confèrent une silhouette singulière. Même capotée, elle conserve son élégance, un point cher à Frédéric.

POUR LA BALADE PLUS QUE POUR LE SPORT

La capote, justement, se replie à la main après avoir libéré les deux poignées situées près du pare-brise. Si l'intérieur flatte la rétine, la position demande un tantinet d'adaptation et de réglage avant d'en profiter pleinement. Rapidement, on remarque que les superbes sièges en cuir offrent peu de maintien latéral. Heureusement, le plaisir de rouler cheveux au vent compense ce léger défaut, bien que la rigidité moyenne de la structure se manifeste par des vibrations du rétroviseur central et de la baie de pare-brise. Fidèle à la tradition britannique, la F adopte des suspensions Hydragas comparables aux sphères Citroën. Si leur moelleux n'atteint pas celui des meilleures routières aux chevrons, elles assurent un bon confort et filtrent correctement les irrégularités. Le filet antiremous efficace et les suspensions bien calibrées rendent les longs trajets agréables. L'architecture moteur central incite à hausser le rythme, une fois le 1.8 VVC à température. Malgré sa distribution variable, ce quatre-cylindres Rover privilégie la souplesse aux bas régimes plutôt que la fougue quand l'aiguille vient se percher tout en haut. Annonçant 145 ch perchés

FRÉDÉRIC, LE PROPRIÉTAIRE



Mon premier amour automobile remonte à une Austin Healey 3000 dans mon enfance. J'ai toujours eu une tendresse particulière pour les anglaises. La MGF est pour moi le parfait roadster britannique: léger, vif, agréable sans être trop sportif. Son design me séduit toujours autant, même capoté. Je l'ai acquise en 2022 pour le plaisir, et elle me sert même à transporter mon sac de golf! Avec 180 000 km au compteur, elle a prouvé une fiabilité meilleure que sa réputation ne le laisse présager, à condition de ne pas dépasser 3 000 tr/mn avant que l'huile atteigne 120 °C. Les sphères Hydragas demandent une recharge tous les deux ans et la capote nécessite un repli soigneux pour éviter des déchirures spécifiques.

➤ à 7000 tr/mn, il manque un peu de caractère en seconde moitié de compte-tours, le « coup de pied » attendu à 4500 tr/mn restant timide. La boîte, bien que ferme, peut parfois accrocher au rétrogradage ou au passage de la cinquième. En outre, son pommeau en aluminium aux débattements longs ne procure pas le même agrément que celui, plus précis, des MX-5 de première et deuxième générations. Malgré cela, la petite anglaise offre du plaisir, même si sa direction trop légère à haute vitesse manque de précision. Son train avant peut sembler flou en ligne droite rapide, mais sur routes sinueuses, il suffit de charger un peu l'avant pour en tirer le meilleur. La motricité est satisfaisante en sortie de virage, bien que la MGF ait tendance à élargir sa trajectoire sur le sec. Sur le mouillé, son propriétaire concède qu'un lever de pied ou un freinage en appui peut rendre l'arrière joueur. Mais en ce beau jour ensoleillé, l'envie est à la balade plus qu'à profiter de ce trait de caractère. ■



L'AVIS DE... JACQUES WARNERY

Les années 90 furent l'âge d'or des roadsters accessibles, suscitant aujourd'hui une nostalgie certaine. Si la MGF ne surpasse pas ses concurrentes en dynamisme, elle séduit par son ambiance unique et son positionnement atypique. Abordable en occasion, elle représente un choix intéressant à condition de surveiller l'entretien de sa mécanique et de ses suspensions Hydragas. Avec l'arrivée du MG Cyberster électrique, il est clair que l'époque des petits roadsters plaisir appartient au passé.

IL SUFFIT DE CHARGER UN PEU LE TRAIN AVANT pour en tirer le meilleur



PRECIOUS CARS

EXCLUSIVE & LUXURY CAR CARE CENTER



AC - ACE BRISTOL 1956 - 12H DE REIMS - CONFIEE 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

SWISSVAXTM
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

Ces youngtimers cheveux au vent offrent un caractère enjoué et séduisant pour pas trop cher. Ces roadsters ont aussi la bonne idée de s'acquérir facilement, étant nombreux dans les annonces. Cerise sur le gâteau : leur fiabilité est bonne !

DOSSIER RÉALISÉ PAR
JEAN-RÉMY MACCHIA

Les découvrables de collection se trouvent dans un éventail de prix particulièrement large. Et les prix sont tirés vers le haut lorsqu'il s'agit de roadsters : leur définition plus radicale avec seulement deux places à bord et une priorité donnée à leur carte de visite mécanique les rend plus attrayants aux yeux de nombreux amateurs. Pourtant, ces trois modèles ont le bon goût de se proposer à des tarifs cléments, en dépit de leur caractère vivant et attachant. Bien sûr, ce ne sont pas de vraies sportives radicales et surpuissantes. Mais, dans leur fourchette de prix, ce sont les trois modèles qui présentent le meilleur rapport investissement/plaisir. En plus, c'est vraiment le moment de les acheter. Avec la raréfaction de modèles purement mécaniques sur le marché du neuf, la demande sur les anciennes à moteur thermique et qui, en plus, présentent un typage affirmé va croître : leurs prix vont forcément s'orienter à la hausse dans les années qui viennent. ■

GUIDE D'ACHAT MAZDA MX-5 NA, FIAT BARCHETTA, MGF

COTES & FIABILITÉ



Mazda MX-5

TROIS PETITES BIEN DANS LEUR PEAU

Fiat Barchetta



MCF



SON LOOK RÉTRO EST BIEN RÉUSSI, SA RESSEMBLANCE AVEC LA LOTUS ELAN EST FLAGRANTE. SA LIGNE SIMPLE ET INSPIRÉE A ÉTÉ UNE DES RAISONS MAJEURES DE SON SUCCÈS EN NEUF ET EXPLIQUE ENCORE L'ENGOUEMENT QU'ELLE SUSCITE AUJOURD'HUI.



MAZDA MX-5 NA

Production (1989-1998)
431506 exemplaires

ELLE JOUE MAINTENANT LES COQUETTES...

Jusqu'en 2010, elle se trouvait à la pelle. Et les exemplaires très peu kilométrés abondaient. Aujourd'hui, la donne est différente: les autos à moins de 50000 km sont rarissimes. Les prix ont grimpé. Plus ennuyeux: le vieillissement se fait désormais sentir.

Mignonne, agréablement motorisée, d'une conduite joyeuse et réputée incroyable, la MX-5 a été le roadster le plus produit dans le monde! Même en France où ce type de carrosserie n'atteint jamais des scores phénoménaux côté ventes, sa réussite commerciale a été impressionnante. Dès son lancement aux États-Unis en février 1989, elle suscite une grande vague d'enthousiasme. Avant même qu'elle soit importée en France l'été suivant, quelques exemplaires traversent l'Atlantique et font parfois l'objet de revente spéculative, à des tarifs supérieurs au prix d'achat. Quand la distribution devient régulière en Europe, la voiture va très peu décorer encore de longues années. Pendant longtemps, il a été facile de trouver des premières mains avec des kilométrages dérisoires: parfois moins de 2000 km/an! Tous ces exemplaires ont attiré les acheteurs



SUR LES MODÈLES EUROPÉENS, LA CARROSSERIE PRÉSENTE DES PARE-BOUE ARRIÈRE EN DEUX PARTIES. IL FAUDRA FAIRE ATTENTION À LA CORROSION QUI ATTAQUE LES PASSAGES DE ROUE ARRIÈRE.



LIMITED EDITION

LA PREMIÈRE SÉRIE LIMITÉE APPARAÎT EN 1991: LIMITED EDITION. TEINTE BRITISH RACING GREEN, SELLERIE CUIR BRUN CLAIR, VOLANT ET POMMEAU DE LEVIER DE VITESSES EN BOIS. 2290 EXEMPLAIRES.



d'occasion qui, eux, ont davantage profité de leur auto : aujourd'hui, les MX-5 de première génération à moins de 100 000 km sont devenues très, très minoritaires.

Solide mais attention...

Longtemps, la Mazda a été considérée comme exemplaire côté fiabilité. Pour la mécanique, le constat reste totalement exact : moteur et boîte de vitesses résistent très bien, et très longtemps. Juste à

relever des suintements d'huile sur le joint de cache-culbuteurs et un faisceau d'allumage qui dure rarement plus de 40 000 km. À remplacer souvent aussi, les étriers de frein arrière. Mais dans l'ensemble, bilan excellent.

En revanche, le vieillissement se fait sentir côté carrosserie. Sur ces autos qui accusent une trentaine d'années, la peinture se ternit, le vernis se décolle, et la face avant devient de plus en plus sensible aux projections de gravillons. Beaucoup plus problématique : la corrosion. Elle attaque d'abord les bas de caisse en avant des roues arrière ; mais elle peut aussi se propager vers le plancher. Les barillettes de portières finissent par gripper. Les fonctions électriques sont fiables. ■

À PARTIR DU PRINTEMPS 1993, LA MX-5 A ÉTÉ PROPOSÉE EN LIVRÉE SP, EN REPRENANT LA PRÉSENTATION INTÉRIEURE DES PLUS JOLIES SÉRIES SPÉCIALES : CUIR ET BOIS S'INVITENT À L'INTÉRIEUR. ABS ET JANTES BBS SONT ALORS EN SÉRIE.

LES VERSIONS AVEC HARD-TOP ONT ÉTÉ TRÈS PEU DIFFUSÉES EN FRANCE. CET ACCESSOIRE PROPOSÉ DÈS LE LANCEMENT EST TRÈS RECHERCHÉ AUJOURD'HUI ET MAJORE LE PRIX.



MAZDA MX-5

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Poids	Vitesse	Particularités	Cote
1.6 115	Juin 1990* à juillet 1994	1 598 cm ³ , 16 soupapes, 115 ch à 6 500 tr/mn	955 kg	190 km/h	La version du début, et de loin la plus répandue. Même les autos anciennes jouissent le plus souvent d'un bel état mécanique. Attention à la corrosion.	9 800 €
1.8 130	Juillet 1994 à mars 1998	1 840 cm ³ , 16 soupapes, 130 ch à 6 500 tr/mn	990 kg	197 km/h	Très recherchée en occasion, et plus chère. De fait, plus alléchante avec son moteur plus généreux en couple comme en puissance, et son différentiel.	12 500 €
1.6	Avril 1995 à mars 1998	1 598 cm ³ , 16 soupapes, 90 ch à 6 000 tr/mn	965 kg	175 km/h	La version dégonflée du 1,6 l en fin de carrière convainc moins. En livrée de base, l'équipement a aussi été réduit : plus de jantes alu, ni de vitres électriques.	7 500 €

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
* Des modèles plus anciens peuvent exister : ils ont été importés des États-Unis.

FIAT BARCHETTA

DE LA JOIE SANS LES TRACAS

Production (1995-2005)

57 791 exemplaires

À sa sortie, son look discrètement rétro et sa mécanique enjouée lui ont tout de suite valu un franc succès. Sa carrière en occasion puis maintenant en collection reste assez discrète. Mais l'offre est vraiment séduisante et les prix restent amicaux. Pour l'instant.

Quand Fiat a présenté ce roadster au milieu des années 90, la joie a été d'autant plus grande que la marque jadis prolifique en coupés et décapotables n'avait plus sorti de petite sportive découvrable depuis 30 ans. Visuellement, le clin d'œil à l'esthétique des années 60 fait aussi plaisir. Car la ligne a été très habilement tracée: sans imiter aucun modèle précis, elle évoque clairement les voitures d'antan. Y compris à bord, avec le rappel de la couleur de la carrosserie sur les contre-portes et le bas de la planche de bord. Ce petit parfum rétro va vite faire de ce modèle un des plus aimés esthétiquement de sa génération. Le nom même de Barchetta fait référence aux voitures de sport très légères vues sur les circuits à partir des années 50.

Offre diversifiée

La gamme ne s'est jamais composée que d'une seule motorisation. Durant les quatre premières années, il existe deux versions: une «base» avec déjà des vitres électriques; et une Pack

LE DESSIN DE LA CARROSSERIE CONSTITUE SOUVENT LE CRITÈRE N° 1 POUR L'ACHAT D'UNE BARCHETTA. MAIS SON TEMPÉRAMENT MÉCANIQUE, SON TALENT SUR ROUTE OUVERTE, SON BEL ÉQUIPEMENT ET SA FIABILITÉ TRÈS CORRECTE CONSTITUENT AUSSI DES ATOUTS.



LA LUNETTE EST EN PLASTIQUE SUR TOUTES LES VERSIONS. FIN 2000, UN 3^e FEU STOP S'INVITE, CE QUI CRÉE UNE PROTUBÉRANCE SUR LE COUVERCLE DE MALLE.

À PARTIR DE L'ÉTÉ 2003, DES RETOUCHES SONT APPORTÉES, SURTOUT SUR LA FACE AVANT. MAIS À CE MOMENT, LES VENTES SONT TRÈS FAIBLES: CES MODÈLES SE TROUVENT TRÈS, TRÈS RAREMENT.



avec en plus: verrouillage central, rétros électriques, antenne électrique et ABS. Ensuite, seul ce niveau d'équipement reste proposé.

Plusieurs séries limitées sont apparues à partir de 1997: Limited Edition, Lido, Riviera, Milano, Naxos, puis l'ultime Consacrazione proposée la toute dernière année. Elles sont plus recherchées et dépassent parfois les 12 000 €... affichés.

À l'opposé, à moins de 6 500 €, vous trouvez des voitures avec plus de 150 000 km. Certaines sont moins kilométrées et s'affichent pourtant peu cher. Attention: le plus souvent, elles ont été recalées au contrôle technique en raison de corrosion sur le châssis. Une corrosion qui attaque en priorité les passages de roue arrière. C'est le point essentiel à vérifier avant achat: la remise en état peut être onéreuse.

Les joints vieillissent correctement, mais la capote est moins bien lotie: elle a été changée sur de nombreux exemplaires. Les phares et feux

arrière prennent souvent l'eau, le plastique des phares jaunit et se ternit (facile à rectifier).

Côté mécanique, le bilan est bon. Le plus gros souci provient du système de calage variable de la distribution. En cause: le variateur de phase, surtout sur les modèles jusqu'en 1999. Le moteur émet alors un bruit façon diesel, et il perd en puissance. Le variateur se remplace facilement. Les étriers de freins arrière sont parfois grippés, les amortisseurs d'origine ne se montrent pas spécialement endurants.

L'habitacle résiste plutôt bien. Bien mieux que ce que la réputation des Fiat pourrait laisser penser. Jusqu'aux modèles 1997, le bac de capote peut se déformer, quelques soucis sur les enrouleurs de ceinture. Quelques petits désordres électriques à relever: souvent l'antenne sur l'aile arrière droite, parfois les lève-vitres; allumage sans raison du voyant d'airbag, surtout jusqu'aux modèles 1997. ■



BARCETTA NAXOS

FIN 2002, LA VERSION NAXOS REMPLACE LA PACK. CLIMATISATION, JANTES EN ALU, AUTORADIO. CE SERA L'AVANT-DERNIÈRE APPELLATION, AVANT L'ULTIME CONSACRAZIONE DE 2005.

LE HARD-TOP EST RARE SUR CE ROADSTER. EN OPTION, IL COÛTAIT 9 800 FRANCS AU LANCEMENT, EN 1995. IL AJOUTE UNE PLUS-VALUE TRÈS NETTE AUJOURD'HUI.



FIAT BARCETTA

Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Poids	Vitesse	Particularités	Cote
1.8 16v	Mai 1995 à juin 2005*	1 747 cm ³ , 16 soupapes, distribution variable, 130 ch à 6 300 tr/mn	1 060 kg	200 km/h	Côté motorisation, c'est l'unique version, et sans aucune évolution en cours de carrière, si ce n'est la fiabilisation du variateur de phase sur les arbres à cames.	9 200 €

Puissance donnée en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état.
* De mai 2002 à juin 2003, la production a été interrompue. Mais des voitures ont pu être vendues dans l'intervalle.

SA LIGNE ASSEZ SAGE CACHE POURTANT UNE ARCHITECTURE À MOTEUR CENTRAL AUX VRAIS ACCENTS DE SPORTIVITÉ. HÉLAS, LA SUSPENSION HYDRAGAS À SPHÈRES DE LA MGF SE MONTRE PLUS CONFORTABLE QUE RÉELLEMENT EFFICACE EN CONDUITE RAPIDE.



MGF
DE DOS,
L'ESTHÉTIQUE
APPARAÎT PLUS
PERSONNELLE
QUE DE FACE.



MGF / TF PLUS MARGINALE MAIS ATTRAYANTE

Elle n'a jamais joué les vedettes. Pourtant, avec son moteur central, elle apparaît comme la plus typée de nos trois roadsters. Aujourd'hui, elle conserve une image floue qui la dessert auprès des collectionneurs. Mais quelques amateurs savent l'apprécier...

Durant ces années 90 et après des décennies de décrépitude de l'industrie automobile anglaise, voir réapparaître un roadster dans la plus pure tradition du pays était franchement réjouissant. Pour MG, c'est presque une renaissance: 15 ans que la MGB n'est plus au catalogue! La définition

technique de la nouvelle venue adopte un schéma rare outre-Manche: le moteur est central. Visuellement, les F et TF sont très proches. Mais les premières sont dotées de la suspension Hydragas inaugurée en série par la rondouillarde berline Austin Allegro en 1973. La TF revient à une suspension classique.

Plus raide et moins confortable, elle offre un meilleur comportement, d'autant que la caisse a été rigidifiée.

Une fiabilité appréciable

Ces deux générations de MG valent bien mieux que ce que vous pouvez redouter de la part d'anglaises. Déjà, bonne nouvelle: la rouille

attaque peu. Elle peut atteindre les triangles de suspension arrière, voire le berceau arrière. Mais pas de façon dévastatrice. Étudiés par Rover, les 4-cylindres sont de la famille «K». Chroniquement, ils connaissent le même problème que sur les berlines de la marque, accentué ici par leur position centrale et le moindre refroidi-

Production (1995-2005*)

116 518 exemplaires (77 269 MGF, 39 249 MG TF*)

* De 2007 à 2011, la production a repris en Grande-Bretagne et en Chine, avec un groupe chinois. Pas d'export dans d'autres pays. Chiffres de production inconnus.

MG TF

LA MG TF PRÉSENTE UNE PROUE MODIFIÉE: SES OPTIQUES ALLONGÉES RENFERMENT DES DOUBLES PHARES ROUNDS. COMME SUR LA F, LA CALANDRE, ICI À DEUX FENTES, NE SERT À RIEN TECHNIQUEMENT, VU QUE LE MOTEUR EST EN POSITION CENTRALE ARRIÈRE.



dissement : la faiblesse du joint de culasse. Sur les VCC plus puissantes, le système de calage variable des arbres à cames avoue des faiblesses : les petites pièces internes s'usent. Le symptôme : un bruit majoré au ralenti, comme un bruit de diesel. De type Hydragas, la suspension des MGF fait appel à des sphères. Elles exigent d'être regonflées périodiquement. Sinon, la voiture reste trop basse. Ces sphères s'usent. Au-delà de 25 ans et après 130 000 km, la détérioration est inéluctable : corrosion interne ou fatigue de la membrane. Il faut alors les reconditionner ou les remplacer. Certaines MGF sont reconverties en suspension classique, avec des amortisseurs. Grâce à un kit (1 600 €). Mais attention : l'opération n'a pas toujours été bien faite. Sur les MGF, prenez garde aussi à l'assistance de direction électrique (problème de capteur) qui oscille autour du point central à petite vitesse. La capote des

MGF souffre d'infiltrations d'eau. Les aléas électriques existent, mais beaucoup moins que sur d'autres anglaises : voyant d'airbag allumé (connexion défailante sous le siège) et position 1 du ventilateur d'habitacle qui a tendance à griller. Pour les réparations, quasiment tout se trouve. Sauf quelques rares pièces, comme la casquette des compteurs. Contactez en Grande-Bretagne Rimmer Bros (rimmerbros.com), MGF Centre, Mike Satur. Le MG Club de France est aussi d'une aide précieuse. ■



MGF

EN OPTION, UN HARD-TOP ÉTAIT PROPOSÉ. OPTION RARE QUI, LORSQU'ELLE EST PRÉSENTE, FAIT LOGIQUEMENT MONTER LE PRIX.



SÉRIE SPÉCIALE ANNIVERSARY

DE TOUTES LES MGF ET TF, LES PLUS CONVOITÉES EN COLLECTION - ET LES PLUS COTÉES - SONT LES DEUX DERNIÈRES SÉRIES SPÉCIALES DE 2003 ET 2004 : LA 80TH ANNIVERSARY (1 600 EX.) ET LA VINTAGE RACING (30 EX.).

MGF / TF

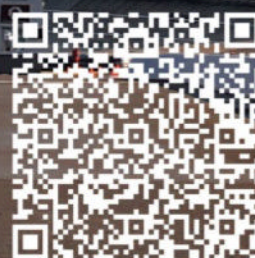
Version	Dates	Moteur 4 cylindres	Poids*	Vitesse	Particularités	Cote
MG F						
1.6i	Mai 2001 à févr. 2002	1 588 cm³, 115 ch à 6 250 tr/mn	1 075 kg	186 km/h	Version d'extrême fin de carrière pour concurrencer la MX-5. Moins performante, moins équipée, peu captivante. Mais c'est aussi la moins chère.	6 000 €
1.8i**	Août 1995 à févr. 2002	1 796 cm³, 120 ch à 5 500 tr/mn	1 060 / 1 080 kg	193 km/h	De loin, la plus répandue. Retouches en juillet 1999 : entourage de pare-brise couleur caisse, meilleurs sièges, instruments de bord sur fond argenté.	7 800 €
VVC	Août 1995 à févr. 2002	1 796 cm³, distribution variable, 143 ch à 7 000 tr/mn	1 070 / 1 090 kg	208 km/h	Moteur plus puissant et plus sportif, qui adopte une distribution variable. Cuir et ABS de série. En juillet 1999 : jantes 16 pouces au lieu de 15. Cote plus élevée.	9 800 €
Trophy	Mai 2001 à févr. 2002	1 796 cm³, distribution variable, 160 ch à 7 000 tr/mn	1 095 kg	220 km/h	La plus sportive de la série, sortie en toute fin de carrière. Son moteur annonce la future déclinaison du VVC de la TF. La plus chère des MGF.	11 500 €
MG TF						
TF 115	Févr. 2002 à juillet 2009	1 588 cm³, 116 ch à 6 250 tr/mn	1 095 kg	190 km/h	Cette version d'entrée de gamme n'est pas la plus performante. Mais elle ne démerite pas. Et ses prix restent modestes : un choix très correct.	7 500 €
TF 120 ***	idem	1 796 cm³, 120 ch à 5 500 tr/mn	1 125 kg	188 km/h	Motorisation qui n'existe qu'avec la boîte à variation continue. Peu convaincante, sauf si vous êtes fan de cette transmission. Rare en France.	6 500 €
TF 135	idem	1 796 cm³, 136 ch à 6 750 tr/mn	1 105 kg	205 km/h	Une version très convaincante : homogène, mécaniquement séduisante et assez répandue. Équipement complet, belle prestance sur la route.	10 500 €
TF 160	idem	1 796 cm³, distribution variable, 160 ch à 6 900 tr/mn	1 115 kg	220 km/h	La plus puissante peut logiquement vous tenter. Attention au vieillissement : elle a pu être menée plus sportivement.	12 000 €

Toutes puissances données en ch DIN. Prix indiqués pour des voitures en très bon état. * Poids indiqué pour les versions avant / après restylage de juillet 1999. ** À partir d'août 1999, cette version existe avec une boîte à variation continue, Steptronic. *** Version uniquement proposée avec la boîte à variation continue, désormais appelée Stepspeed.



1924

Infos
&
Inscriptions



/CALENDAR

CALENDRIER 2025

YOUNGTIMERS DAYS

26 & 27 avril / 26th & 27th April

US MOTOR SHOW

Samedi 13 septembre / Saturday 13th September

GT PRESTIGE (UTAC MORTEFONTAINE)

Samedi 24 mai / Saturday 24th May

AUTODROME ITALIAN MEETING

Samedi 27 septembre / Saturday 27th September

JAP'N' CAR FESTIVAL

31 mai & 1er juin / 31st May & 1st June

GT CLUB SPORT

Samedi 4 octobre / Saturday 4th October

AUTODROME DRIVERS DAYS

6 & 7 septembre / 6th & 7th September

COUPES AUTO LEGENDE*

11 & 12 octobre / 11th & 12th October

* Événement organisé par des promoteurs / *Event organised by promoters

Contact : publicevents.fr@utac.com

UTAC

ADVANCING MOBILITY SINCE 1924



DELAGÉ D6-70 SPÉCIALE 1936

80

GRANDS PRIX D'ANTAN: LA COTE!

Elles intriguent, fascinent, mais ont parfois du mal à trouver un acquéreur.



ALFA ROMEO 2600 SZ

82

L'ACTU DES ENCHÈRES

Les tendances du marché des sportives de collection.

84

À LA RENCONTRE D'UN PRO
RENAUD LAHAYE
dirigeant de Mosa frein



86

LE VRAI PRIX D'UNE...
PEUGEOT 106 RALLYE, XSI, S16
Ces versions pimentées de la petite Peugeot se sont raréfiées.



88

ZOOM SUR LA...
FORD COMÈTE
Une auto luxueuse dotée d'une mécanique désastreuse...



GUIDE D'ACHAT

SOMMAIRE



FUTUR COLLECTOR
AUDI R8 MK1

C'est avec ce modèle qu'en 2006 Audi change de braquet et devient un constructeur de voitures d'exception.

94

EN BREF...

SI BELLES MINIATURES...

Les « vraies » sportives ont la cote. Leurs répliques miniatures aussi. À la vente Artcurial de Rétromobile étaient en vente 52 répliques au 1/12 de Formule 1 des années 50 à 2000, réalisées par MG Model Plus. Toutes magnifiques et toutes vendues. De 500 à 1800 €.



© ARTCURIAL

FUTUR COLLECTOR?

Certaines sportives sont créées et font... forte impression. C'est le cas de la Supercat, élaborée par TWR. Les 88 exemplaires seront livrés cette année. Cette supercar de 660 ch reprend les lignes de la Jaguar XJS sortie en 1975. Moteur 5,6 l de 660 ch issu du V12 Jaguar de l'époque, carrosserie en fibre de carbone, impressionnants appendices aérodynamiques, freinage carbone-céramique. Elle s'affiche à 271 000 €. Question : sera-t-elle immédiatement considérée comme un collector ? Sa carte de visite technique incite à le penser. Mais son blason n'est, a priori, pas de ceux que les collectionneurs s'arrachent. Affaire à suivre...



© TWR

GUIDE D'ACHAT par Jean-Rémy Macchia

DELAGE D6-70 SPECIALE 1936

CARROSSERIE FIGONI, 8 CYLINDRES 1,5 L À COMPRESSEUR, PARTICIPATIONS AUX 24 HEURES DU MANS EN 1937 ET 1938. ESTIMÉE À PLUS DE 1 300 000 €, ELLE N'A PAS TROUVÉ PRENEUR.



AMÉDÉE BOLLÉE TYPE F 1914

UN 4-CYLINDRES DE « SEULEMENT » 6,3 L. ISSUE ELLE AUSSI D'UN AUTRE TEMPS. ADJUGÉE À 88 208 €.

GLADIATOR GRAND PRIX 1904

LA MAMIE DES GRANDS PRIX ! 4-CYLINDRES 9,4 L, TRANSMISSION PAR CHAÎNE : IMPRESSIONNANTE... ESTIMÉE À PLUS DE 600 000 €, ELLE N'A PAS TROUVÉ PRENEUR.



Grands prix d'antan : LA COTE !

BUGATTI TYPE 51 1930

UNE VOITURE D'USINE, À LA SILHOUETTE... ÉTERNELLE. ET UN 8-CYLINDRES EN LIGNE AVEC COMPRESSEUR. ADJUGÉE À 1 587 600 €.



PHOTOS : © ARTCURIAL

À la vente de Rétromobile, plusieurs voitures ont vraiment intrigué. Des autos de grands prix. Venues de la nuit des temps, elles impressionnent avec leurs silhouettes hors norme. Et leur succès en enchères est réel. Pour Matthieu Lamoure, directeur d'Artcurial Motorcars, ce sont des voitures juste... exceptionnelles : « Pour l'époque, elles ont les meilleures performances de toutes les voitures qui

circulaient, avec des moteurs énormes ou plus pointus, qui tournaient plus vite. Comme elles sont immatriculées, elles peuvent rouler sur route ouverte. Et ça, c'est vraiment magique ! Aujourd'hui, ces autos très rares, carrément mythiques, constituent aux yeux des collectionneurs des objets prodigieux. Elles font partie de la plus belle partie de l'histoire automobile. Tout simplement. »

EN PANNE

MASERATI DES ANNÉES 60-70

Malgré leur beauté, malgré leur sportivité, malgré leurs magnifiques moteurs V6 ou V8, malgré leur rareté, les coupés Maserati des années 60-70 ont perdu entre 30 et 50 % de leur valeur ces dernières années. C'est le cas des « petites » Merak et Bora, de la très élégante Indy et même des somptueuses et très sportives Ghibli et Khamsin.



© ARTCURIAL

EN FORME

LAMBORGHINI COUNTACH

Malgré sa fiabilité incertaine, sa cote monte à la vitesse de la lumière. Son V12 exceptionnel, sa ligne saisissante, ses portes en élytre expliquent cet engouement. Comptez 500 000 € pour un modèle de milieu de carrière, jusqu'à 1,5 million pour la « Periscopio », les Série 1 avec une saignée centrale sur le pavillon pour la rétrovision intérieure.



© RM SOTHERBY'S

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



Offre mensuelle

soit
40%
de réduction

1 n° / mois
Sport auto

+

1 n° / trimestre
Sport auto Classiques

+

La version numérique

incluse dans votre abonnement
à consulter sur kiosquemaq.com

—

6,80€/mois

les 6 premiers mois
au lieu de 11,48€ puis 7,50€

Bulletin d'abonnement

1 Je choisis la formule d'abonnement (je coche la case)

#M076 #D1308691

Offre mensuelle -40%
 1 n° Sport Auto / mois + 1 n° Sport Auto Classiques / trimestre pour **6,80€/mois** les 6 premiers mois au lieu de 11,48€* puis 7,50€. (1)

☐ **Offre annuelle** -34%
 Je règle en une seule fois **65€** au lieu de 98,59€* et je reçois Sport Auto pendant 1 an (12 n°) + un Guide FI. (2)
 Mon abonnement se renouvellera automatiquement à la date anniversaire sauf résiliation de ma part. Je remplis le mandat SEPA ci-dessous accompagné de mon RIB ou je joins un chèque libellé à l'ordre de Sport Auto.

2 Je choisis le mode de paiement

- **Par prélèvement automatique.** Je complète l'IBAN à l'aide de mon RIB et je n'oublie pas de joindre mon RIB.

IBAN

Vous autorisez ERAS à envoyer des instructions à votre banque pour débiter votre compte, et votre banque à débiter votre compte conformément aux instructions de Reworld Media Magazine Créancier : ERAS, 40 Avenue Aristide Briand, 92220 Banneux France. Identifiant du créancier : FR77227434057.

• **Par carte bancaire** (plus simple, plus rapide, 100% sécurisé !) Je me rends sur Kiosquemag.com : bit.ly/offres-sac36, la boutique officielle de Sport Auto Classiques.

• **Par chèque** (formule annuelle uniquement). Je renvoie le coupon obligatoirement accompagné de mon chèque (sans agrafe, ni scotch) libellé au nom de : Sport Auto Classiques - Service abonnements - 59898 Lille Cedex 9

Date: / /

Signature obligatoire :

3 Je complète mes coordonnées :

Nom** :

Prénom** :

Adresse** :

CP** : Ville** :

Tél. (portable de préférence) : (Envoi d'un SMS en cas de problème de livraison)

Email:

(Outil pour accéder à votre magazine en numérique et à votre espace client sur Rusquennag.com, et gérer votre abonnement)

☐ Je ne souhaite pas recevoir les offres Privilège Sport Auto Classique et Kiosquemag sur des produits et services similaires à ma commande par la Poste, e-mail et téléphone. Domage!

☐ Je ne souhaite pas que mes coordonnées postales et mon téléphone soient communiqués à des partenaires pour recevoir leurs bons plans. Dommage !

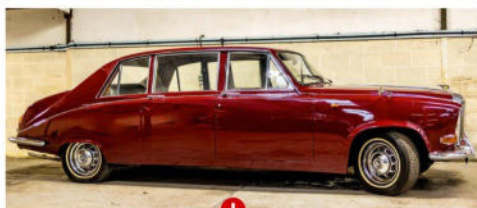
Le prix de référence à l'année se compose du prix kiosque Sport Auto à : 11 numéros à 6,95€/ numéro + 1 numéro et son guide à 8,89€ et les frais de port à 10,92€ par an. (1) Offre sans engagement : je peux résilier à tout moment sur simple appel ou au courrier au service client. Après 6 mois, je serai pénalisé de 7,50€ par mois. (2) Offre avec engagement: abonnement annuel automatiquement reconduit à date d'anniversaire. Le règlement s'effectue en une seule fois. Vous serez informé par écrit dans un délai de 3 mois avant le renouvellement de votre abonnement. Vous aurez la possibilité de l'annuler 30 jours avant la date de reconduction après du service client. A défaut l'abonnement sera reconduit pour une durée identique à votre abonnement initial. Pour toute autre information, vous pouvez consulter nos CGV sur www.kiosquemag.com et contacter le service client par mail sur service@mag.fr ou encore par courrier à ERAS - Kiosque (1 - 40 avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux). Offre réservée aux nouveaux abonnés en France Métropolitaine valide jusqu'au 31/03/2025. DOM-TOM et autres pays nous consulter. Vous disposez, conformément à l'article L.1217-8 de la loi du 30/03/2002, 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 demandées sont destinées à la société ERAS (KiosqueMag) et des fins de traitement et de gestion de votre commande, de la relation client, des réclamations, de réalisation d'études et de statistiques et, sous réserve de vos choix, de communication marketing par KiosqueMag et/ou ses partenaires par courrier, téléphone et courrier électronique. Vous bénéficiez d'un droit d'accès, rectification, effacement de vos données ainsi que d'un droit d'opposition en écrivant à ERAS-DPD, c/o service juridique, 40 Avenue Aristide Briand - 92220 Bagneux, ou par mail à dpd@eworldmedia.com. Vous pouvez introduire une réclamation auprès de la CNIL - www.cnil.fr. Pour en savoir plus sur la gestion de vos données personnelles, vos droits et nos partenaires, consultez notre politique de Confidentialité sur www.kiosquemag.com.

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 €



© GLENMARCH

Une limousine de grande marque et de prestige, rare, luxueuse et motorisée par un magnifique 6-cylindres en ligne de 4,2 l, le tout à 1 150 € ? C'est possible ! Vu chez Glenmarch, en Angleterre : une **Daimler DS 420**. Travaux à prévoir, mais roulante et belle extérieurement.



© GLENMARCH

Poursuivie par son image de fragilité, la **Lotus Esprit** se maintient à des cours bas, malgré sa rareté. Même une très belle S3 Turbo de 200 ch n'a été vendue que 23 000 € chez Glenmarch. Le retrofit (conversion à l'électrique) commence à poindre dans le domaine de la collection. Ultra marginal, mais la formule a quelques – rares – adeptes. Comme ici, pour ce coupé **MGB GT**, adjugé 26 000 € chez Glenmarch. Plus cher qu'avec le 4-cylindres d'origine !

250 000 €

ALFA ROMEO 2600 SZ

Le coupé Alfa Romeo 2600 habillé chez Zagato et fabriqué à 105 exemplaires est une des plus sublimes réalisations du carrossier. 250 000 € chez Artcurial. C'est très cher. Mais l'objet, précieux et rare, restera forcément très coté dans les années qui viennent. Ici, la restauration est en plus de toute beauté.

© ARTCURIAL



© GLENMARCH

DE 30 000 À 60 000 €



© ICONIC AUCTIONEERS

30 800 € pour une très belle **Volvo Amazon 123 GT** préparée pour courir, c'est très honnête. Chez Iconic Auctioneers, en ligne. Les **Alpine GTA** sont parmi les moins aimées des modèles historiques de la marque. Chez Artcurial, une très belle série spéciale Mille Miles a été adjugée un peu cher : 38 100 €. Un tarif justifié.



© ARTCURIAL

Le coupé **Alfa Romeo GT 1300 Junior** recarrossé par Zagato cote souvent autour de 50 000 €. Seulement 39 300 € chez Artcurial.

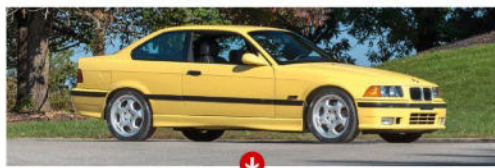


© ARTCURIAL



Un magnifique coupé **Mercedes 380 SLC** d'extrême fin de carrière (1981) dans une teinte gris-vert très rare et très classe a été adjudgé assez cher chez Glenmarch: 44 600 €.

DE 60 000 À 100 000 €



Une **BMW M3 3.0** génération E36 cote de plus en plus. C'est clair. Mais les 82 700 € atteints chez RM Sotheby's sont quasiment trois fois plus élevés que sa cote courante... Le raffinement italien est parfaitement incarné par le coupé **Lancia Flaminia GT** carrossé chez Touring. Un des derniers exemplaires avec le moteur porté de 2,5 à 2,8 l alimenté par trois carburateurs constitue un sommet. 93 000 € chez Artcurial.



PLUS DE 100 000 €



Talbot a été une grande marque française de voitures de luxe et de sport entre les deux guerres. L'ultime modèle de la marque, la **T 14 America**, mû ici par le V8 BMW 2,6 l de 138 ch, adjudgé 161 000 € chez Artcurial, représentait une magnifique opportunité. 700 000 € pour une **Audi Sport Quattro**: c'est la somme atteinte par un magnifique exemplaire chez RM Sotheby's. Deux fois sa valeur courante! La tendance est clairement à la hausse...



2,160 millions d'euros pour une magnifique **Ferrari 275 GTB Aluminium** chez Artcurial. Ça donne le tournis. Mais c'est le tarif! Et c'est même en baisse depuis trois ans.



**NOTRE
SELECTION**

Modèle	Année	État	Prix	Lieu de vente	Date de vente
Alfa Romeo 2600 SZ	1967	Exceptionnel	250 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Magnifique exemplaire de ce rare coupé 2600 réinterprété par Zagato. Sublime et cher.					
Alfa Romeo GT 1300 Junior Zagato	1970	Très bon	39 300 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Un des 200 premiers exemplaires, avec ouvrants en alu. Adjudgé à un prix vraiment sans excès.					
Alfa Coupé Bertone 1600 GT Junior	1974	Excellent	29 500 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Un tarif vraiment clément pour un coupé Bertone en aussi bel état. Et 73 800 km!					
Alpine GTA V6 Turbo Mille Miles	1989	Très bon	38 100 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Seulement 100 exemplaires, un des 20 avec la climatisation. Un très bon achat, à ce prix.					
Audi Sport Quattro	1984	Excellent	700 000 €	RM Sotheby's, Arizona, É.-U.	Janv. 2025
Cote fortement à la hausse pour cette interprétation radicale du coupé Quattro, en 306 ch.					
Audi TT 180	1999	Très bon	4 300 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Quelle affaire! C'était à saisir les yeux fermés! Surtout avec seulement 21 400 km...					
BMW M5 E34 3.8	1994	Très bon	23 600 €	Iconic Auctioneers, en ligne	Févr. 2025
Une aubaine! La M5 mue par le plus gros des 6-cylindres en ligne de la marque. Un régal.					
BMW M3 E36 3.0	1995	Excellent	82 700 €	RM Sotheby's, Arizona, É.-U.	Janv. 2025
Souvent plus cotée que la 3.2 l. Tendance à la hausse. Ici, le prix atteint a été très, très élevé.					
BMW 3.0 CSI	1975	Bon	68 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Cher. Tendance toujours à la hausse pour ce coupé. Surtout dans sa version 3.0 CSI.					
BMW Z8	2000	Excellent	189 750 €	RM Sotheby's, Allemagne	Nov. 2024
Ce roadster V8 explose en collection! Cours très fortement à la hausse ces dernières années.					
Chevrolet Camaro Z-28	1970	Très bon	21 000 €	Iconic Auctioneers, en ligne	Févr. 2025
Exécution pour courir en VHC. Excellent choix: bien moins coté que ses congénères.					
Delahaye 235 Coach Chapron	1953	Bon	69 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
La dernière Delahaye. Et un prix en chute libre par rapport aux cours d'il y a cinq ans.					
Daimler DS 420	1969	Moyen	1150 €	Glenmarch, G.-B.	Mars 2025
À restaurer, certes. Mais cette somptueuse limousine stagne à des cours très, très bas.					
Ferrari 275 GTB Aluminium	1966	Excellent	2160 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Un des 93 exemplaires avec carrosserie en alu. Prix au sommet, quoique tendance à la baisse.					
Fiat 131 Abarth Rallye Gr IV	1976	Très bon	107 300 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Un des 400 exemplaires d'homologation en Groupe 4 de rallye. Prête à courir. Rare. Prix justifié.					
Fiat X1/9 1.5	1988	Excellent	7 300 €	Glenmarch, G.-B.	Mars 2025
Un des derniers de la série. Craquant. Et adjudgé à un prix franchement raisonnable.					
Jaguar XK 120 «M» Roadster	1953	Excellent	102 500 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Prix logique pour la plus recherchée des XK 120, la «M» en roadster avec 180 ch SAE au lieu de 160.					
Jaguar XK 140 «M» Roadster	1955	Excellent	135 000 €	RM Sotheby's, Arizona, É.-U.	Janv. 2025
Version roadster, avec le moteur «M» porté à 210 ch: le nec plus ultra de la série.					
Jaguar Mk2 3.8 l	1960	Excellent	71 500 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Cote décidément instable pour cette magnifique berline Jaguar. Ici un très bel exemplaire, cher.					
Jaguar S-Type	1963	Bon	6 800 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Exemplaire finement modernisé. Mais décidément, ces berlines S-Type sont boudées.					
Jaguar XJ6 4.2 Série III	1983	Excellent	12 200 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
La Série III est la moins prisée de la lignée. Ici, prix modeste malgré la très belle restauration.					
Lancia Flaminia GT 2,8 l 3C Touring	1969	Excellent	93 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Sublime coupé, 2,8 l et 3 carbus, en carrosserie Touring: un sommet. Prix même pas trop élevé.					
Lotus Esprit S3 Turbo	1988	Très bon	23 000 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Prix d'ami pour cette Esprit avec son 2,2 l de 210 ch. C'était vraiment une opportunité à saisir!					
Maserati Ghibli 4.7	1968	Bon	129 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
L'auto n'est pas parfaite et le prix obtenu n'est pas au sommet. Mais quel bel achat!					
Mercedes 280 SE Cabriolet	1969	Excellent	137 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Ce modèle devenu un grand classique ne cesse de prendre de la valeur, régulièrement.					
Mercedes 380 SLC	1981	Excellent	44 600 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Un très bel exemplaire du coupé SLC atteint désormais des sommes assez élevées. Logique.					
MGB GT Electric retrofit	1980	Excellent	26 000 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Conversion à l'électrique et présentation «vieillesse» de Mk2 pour ce coupé MG adjudgé très cher.					
Mini John Cooper Works	2003	Très bon	5 600 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Première génération de JCW, à partir d'une Mini Cooper SR 50 avec moteur 200 ch. Pas chère!					
Porsche 911 Carrera 2.7 RS	1972	Très bon	417 200 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Ça se confirme: la Carrera 2.7 RS est la plus cotée des 911 de cette période.					
Renault 5 Turbo 2	1984	Excellent	95 400 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
Même en Série 2, une belle Renault 5 Turbo se négocie autour de 100 000 € aujourd'hui. 200 ch.					
Renault Avantime V6 Privilege	2002	Très bon	4 400 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Il fallait sauter sur l'occasion pour saisir cette Avantime V6 boîte auto cédée à un prix très bas.					
Talbot-Lago T14 America	1958	Excellent	161 000 €	Artcurial, Rétromobile	Févr. 2025
La toute dernière Talbot-Lago. Un magnifique exemplaire, adjudgé en dessous de sa cote.					
Triumph Stag	1974	Moyen	6 500 €	Glenmarch, Ascot, G.-B.	Mars 2025
Un «nid à chagrins», peut-être. Mais adjudication vraiment basse pour ce très beau roadster.					
Volvo Amazon 123 GT	1968	Très bon	30 800 €	Iconic Auctioneers, en ligne	Févr. 2025
Un très bel exemplaire, préparé pour courir et en excellente condition. Prix très correct.					



MOSA FREIN
Clutches & Brakes

UNE DÉCORATION
EN FORME DE
DISQUE VENTILÉ
GÉANT ENTOURE
LE BÂTIMENT DE
MOSA FREIN. VOILÀ
QUI DONNE LE TON!

POUR L'AMOUR DU DISQUE

TEXTE: STÉPHANE SCHLESINGER PHOTOS: GAËTAN LAMARQUE

S **écialiste du frein et de l'embrayage, Mosa équipe en particulier des voitures de course, qu'elles soient modernes ou anciennes, même très rares. Nous avons rencontré le dirigeant, Renaud Lahaye, et un des experts techniques, Bastien Douhard, dans leurs locaux de Pontillas, près de Namur, en Belgique.**

Voici déjà quarante ans que Mosa a mis un coup d'accélérateur sur les freins. Cette société belge a été créée en 1985 par Marc Raway, spécialiste de la plaquette de frein qui s'est concentré en 2010 sur la course automobile. Située près de Namur, elle a été rachetée en 2019 par Renaud Lahaye, passionné de course automobile. Le nouveau bâtiment totalise 2500 m², l'atelier 800 m², et le tout abrite 11 employés. Dès qu'on entre dans ces locaux très modernes, le ton est donné: dans le hall trônent des autos de compétition, notamment une spectaculaire Audi Sport Quattro S1 Groupe B. Mosa se spécialise dans tout ce qui touche aux freins, et plus généralement, aux éléments de friction, puisqu'elle maîtrise aussi les systèmes d'embrayage. Ce pour

des voitures hors du commun, le plus souvent destinées à la course. «*Nous sommes importateur-distributeur des meilleures marques de freins et d'embrayages pour les voitures de course, circuit, rallye et off-road, nous explique Renaud Lahaye. La compétition représente 75 % de notre chiffre d'affaires, 15 % proviennent de la réfection des anciennes, les 10 % restants concernant les améliorations de freins modernes pour le track-day.*» Il ajoute que Mosa est la seule entreprise dans le monde à distribuer en même temps AP Racing ainsi que Brembo, en plus d'une dizaine d'autres marques, ce qui lui permet d'avoir une approche non partisane. «*Suivant la performance ou le feeling que le client souhaite, on saura proposer l'élément le plus adapté.*»

Plus que des distributeurs, des concepteurs

Ses acheteurs sont surtout des préparateurs de voitures et des écuries de course, mais Mosa travaille aussi avec des constructeurs lorsqu'ils développent une nouvelle voiture. En réalité, on aurait tort de ne voir en Mosa qu'un distributeur. Renaud Lahaye explique: «*Nous concevons des systèmes de freinage de la pédale jusqu'aux disques de frein sur base des spécifications techniques du véhicule. C'est la base de notre activité. Après, nous disposons d'un atelier où nous procédons à la réfection d'embrayages, de disques et d'étriers de freins.*» Là, on s'occupera notamment des véhicules historiques de course, en se fondant sur une forte expérience. «*Deux de*

nos employés ont trente ans de maison. Ils savent presque tout. Ce sont nos Google à nous, plaisante Renaud, qui ajoute être passionné mais nul en technique. Pour ça, nous avons Bastien Douhard, qui est ici depuis cinq ans, c'est notre collaborateur techniquement le plus pointu.» Celui-ci, physicien dans les matériaux, a travaillé pendant plus de dix ans dans la microélectronique et dans les analyses de matériaux. «*Un jour j'en ai eu assez, j'ai cherché quelque chose qui me plaisait: la compétition automobile. J'ai trouvé ce poste et je vis ma passion tous les jours*», raconte-t-il. Il nous explique aussi: «*Pour les anciennes, nous savons recréer des éléments de freinage (plaquettes ou patins) qui ne sont plus disponibles neufs. On retire la matière restante, on en colle une moderne et performante, de sorte que l'on optimise l'efficacité, y compris pour les autos qui ne disposent que de tambours.*» Mosa procède de même sur les embrayages qui n'existent plus du tout en neuf, et ce, pour quasiment n'importe quel véhicule de course. «*Par exemple, on a refait les éléments de plusieurs Formule 1 et d'une Porsche 908 d'endurance qui avait déjà un embrayage multidisque.*»

Une botte secrète

Il faut dire que pour procéder à ce type de réfection, Mosa dispose d'une botte secrète, que nous explique Renaud: «*Nous avons conservé énormément de documentation sur les anciennes, y compris celles qui datent des années 1930-1940. Cela permet de retrouver les matériaux utilisés, les dimensions, les des-*



CI-DESSUS : UN TECHNICIEN PRÉPARE UN DISQUE DE FREIN. CI-DESSOUS : MOSA DISTRIBUE LES PLUS GRANDES MARQUES, COMME ICI FERRODO.



“ Nous concevons des systèmes de freinage de la pédale jusqu’aux disques de frein ”



EN HAUT À GAUCHE, RENAUD LAHAYE, DIRECTEUR DE MOSA FREIN, ET, À SA DROITE, BASTIEN DOUHARD, ONT RÉPONDU À NOS QUESTIONS.



OUI, DERRIÈRE CE MÉCANISME D'EMBRAYAGE, C'EST BIEN UNE AUDI SPORT QUATTRO DE GROUPE B QU'ON APERÇOIT !

sins des systèmes de freinage et d'embrayage. C'est vraiment une plus-value, car les fabricants se sont débarrassés de ces bases de données en papier, quand ils se sont informatisés. » Bastien renchérit : « Regarnir des patins de frein, ce n'est pas un problème. En ayant le diamètre des tambours et la courbure des patins, on saura déterminer l'épaisseur de garniture nécessaire. Mais pour un disque d'embrayage, c'est plus compliqué car, quand il est usé, on ne sait pas quelle était son épaisseur à l'origine. Nos vieux documents nous permettent alors de la déterminer. » On comprend dès lors tout l'écart existant entre les affirmations des constructeurs au sujet du respect de leur patrimoine et le service qu'ils offrent réellement aux propriétaires de leurs anciens modèles. Bastien ajoute : « Eux ne vendent plus ces pièces, mais comme on sait les regarnir, pour nous, elles ont de la valeur. » Le problème est encore plus vaste qu'il n'en a l'air. En effet, les soucis de disponibilité affectent aussi des modèles relativement récents, selon Renaud : « Il est devenu compliqué de trouver une face avant de Porsche 991, bouclier et capot. Les refabrications étant plus rares, elles sont plus chères. » Pire encore, les pièces modernes ne se réparent souvent pas. Explication de Bastien : « Les éléments actuels sont scellés de façon qu'on ne puisse pas aisément les ouvrir et les fermer. On ne peut que jeter un maître-cylindre de trois ans usé et, parfois, on n'en trouve plus pour des modèles qui ont à peine dix ans. Dans vingt ans, ce sera beaucoup plus difficile de restaurer ces pièces que des éléments antérieurs, d'autant qu'avec

la généralisation des blocs ABS, les maîtres-cylindres sont devenus plus complexes. » C'est là l'avantage des anciennes, dont on pourrait penser qu'en raison de leur rareté parfois grande, leurs éléments de freinage sont difficiles à dénicher. Il n'en est rien. « En réalité, on retrouve le même maître-cylindre Girling sur plusieurs modèles différents, anglais ou français. Ce sont des pièces génériques, alors qu'à l'heure actuelle, chaque modèle moderne a son maître-cylindre spécifique. En outre, les pièces sont plus faciles à restaurer sur les anciennes. On peut toujours ouvrir un vieux maître-cylindre et changer ses éléments internes », explique Bastien. La situation est plus facile pour les éléments de compétition modernes car, poursuit-il, « on sait les ouvrir et les restaurer, d'autant qu'AP Racing propose des kits de réparation. »

Les freins carbone-céramique ne sont pas la panacée

À propos de réparation, peut-on rénover des disques en carbone-céramique, que l'on trouve depuis 2000 sur certaines Porsche ? « D'après Brembo qui les fabrique, on ne peut ni les resurfer ni les rectifier. Cela dit, on connaît une société anglaise, Surface Transforms, qui produit des disques de nouvelle génération, meilleurs encore que les PCCB et moins chers ! » Renaud renchérit : « À part le Ferrari Challenge, aucune course dans le monde n'utilise le carbone-céramique. Il y a en revanche du carbone-carbone, techniquement très différent, en Formule 1, LMP1 et LMP2, notamment, que l'on peut fournir. »

Bastien enfonce le clou : « Les constructeurs vendent le carbone-céramique comme une technologie de course, or ce n'est pas vrai du tout. Ces freins se destinent avant tout à la route, où ils peuvent durer aussi longtemps que la voiture. Certes, sur circuit, ils améliorent la performance pure et l'agilité, réduisant les masses en rotation et non suspendues, tout en permettant de freiner plus tard et de réaccélérer plus tôt. Seulement, ils résistent très mal aux hautes températures prolongées, car le carbone brûle et s'échappe en CO₂. Ces freins s'usent extrêmement vite, bien plus que de l'acier : quelques sessions en piste peuvent suffire à les griller ! Et là, c'est environ 20 000 € pour un jeu de disques et de plaquettes. Alors, pour rouler sur piste à moindre coût, nous proposons des kits métalliques pour remplacer le carbone-céramique d'origine. » Bastien ajoute que d'une manière générale, la gestion de la température des freins est cruciale en course, car ils ne doivent ni trop chauffer, ni pas assez. Pour l'aider à bien gérer ce paramètre, Mosa peut accompagner le client sur piste, avec son camion-atelier, où ses techniciens vont ménager des conduites d'air... ou les boucher. L'entreprise va aussi aider le client à effectuer le bon choix de plaquettes. Enfin, détail qui revêt toute son importance sur les anciennes en particulier, Mosa peut confectionner des durits et flexibles de freins en bord de piste. Ces spécialistes de l'arrêt ne cessant d'aller de l'avant, ils ne risquent pas de... bloquer sur un problème ! ■ mosa-frein.be

PEUGEOT 106 RALLYE, XSi, S16

Production totale
(1991-2002, uniquement 3-portes)
XSi: env. 59 000 ex
Rallye: env. 15 300 ex
S16: 34 615 ex

LA PREMIÈRE 106 «BOMBINETTE»,
C'EST LA XSi, DE LOIN LA PLUS
PRODUITE. UNIQUEMENT EN PHASE 1.
C'EST LA MOINS COTÉE DE LA SÉRIE,
HORMIS LA VERSION DES DÉBUTS,
NON CATALYSÉE.



La petite Peugeot des années 90 s'est immédiatement encanaillée, inscrivant dans sa gamme des versions pleines de peps et de talent. Des autos pas trop chères en leur temps. Et qui se sont très, très fortement raréfiées.

Moins illustres que les 205 GTI, les versions pimantées de la très courte 106 (3,58 à 3,68 m) ont tardé à attirer les collectionneurs. Entre-temps, elles sont restées des occasions très prisées, en raison de leur vivacité et de leur agilité routière. Et leur nombre a fondu. Aujourd'hui, en trouver un exemplaire en bon état et pas bidouillé côté mécanique ou carrosserie est rare. Surtout pour la Rallye, au rapport performances/prix hyper attractif à l'époque. Depuis cinq ans, les prix ont fait un bond. Surtout pour des autos en état correct et à moins de 150 000 km.

La XSi est apparue la première, dès le lancement des 106, en septembre 1991. 860 kg et un caractère enjoué grâce à son petit moteur 1,4 l qui va perdre en tempérament dès l'année suivante par la greffe du catalyseur. En octobre 1996 apparaît la Rallye, version dépouillée, allégée et moins chère: 810 kg et des chronos alléchants. La S16 à 16 soupapes, plus lourde (950 kg), arrive au restylage, en avril 1996.

Mécaniquement fiable, la petite Peugeot souffre de joints de culasse assez fragiles. Comme sur les 205, vieillissement des roulements du train arrière: remplacement complexe. Sur les 1360 cm³, ralenti instable, difficultés de démarrage. Synchros de la boîte de vitesses vulnérables sur les premières XSi. Attention à l'antiblocage ABR optionnel: efficacité médiocre, capteurs capricieux. La corrosion peut apparaître à la jonction plancher/bas de caisse et autour de la roue de secours, sous le châssis. En Phase 1, les teintes vives se délavent et leur vernis de surface se décolle. À bord, finition assez légère et, sur les Phase 1, jeu sur les glissières de sièges. Les rebords des sièges baquets peuvent être souvent usés. À examiner: boutons de commande, manivelles de lève-vitres, moteurs de lève-vitres et l'antivol électronique s'il est d'époque... ■

RALLYE NON RESTYLÉE

LES RALLYE, PLUS RADICALES, SONT DEVENUES TRÈS, TRÈS COTÉES, SURTOUT EN PHASE 1.



S16

UNIQUEMENT DES PHASE 2 POUR LA S16 À MOTEUR 16 SOUPAPES, DE PLUS EN PLUS RECHERCHÉE.

Cote & achat

À PARTIR DE 6 200 €

→ XSi

Sept. 1991 à déc. 1992

CARACTÉRISTIQUES: 1360 cm³, injection multipoint, 100 ch à 6 800 tr/mn, 190 km/h

COTE ACTUELLE: 7 600 €

SPÉCIFICITÉS: sans catalyseur et pleine de vitalité. D'office avec jantes alu, vitres teintées, phares additionnels, verrouillage central et vitres électriques.

→ XSi catalysée

Sept. 1992 à mai 1994

CARACTÉRISTIQUES: idem sauf: catalyseur, 95 ch à 6 600 tr/mn, 185 km/h

COTE ACTUELLE: 6 200 €

SPÉCIFICITÉS: un peu moins vivante mécaniquement. Direction assistée et clim devenues optionnelles.

→ XSi 1.6

Mai 1994 à avr. 1996

CARACTÉRISTIQUES: idem sauf: 1587 cm³, 105 ch à 6 200 tr/mn, 195 km/h

COTE ACTUELLE: 7 000 €

SPÉCIFICITÉS: le moteur gagne en cylindrée. Davantage de couple et de rondeur, performances plus élevées. Peu répandue.

→ Rallye Phase 1

Nov. 1993 à avr. 1996

CARACTÉRISTIQUES: 1294 cm³, 100 ch à 7 200 tr/mn, 192 km/h

COTE ACTUELLE: 10 500 €

SPÉCIFICITÉS: la plus radicale de toutes. Supprimés: jantes alu, vitres teintées, phares additionnels, verrouillage central et vitres électriques. Existe en blanc, noir, rouge.

→ Rallye Phase 2

Avr. 1996 à juin 1998

CARACTÉRISTIQUES: 1587 cm³, 103 ch à 6 200 tr/mn, 195 km/h

COTE ACTUELLE: 8 800 €

SPÉCIFICITÉS: moteur plus gros de l'ex-XSi. Existe en blanc, noir, bleu. Certaines versions avec pack Confort: direction assistée, airbags frontaux, vitres électriques, fermeture centralisée, antidémarrage.

→ S16

Avr. 1996 à juin 2002

CARACTÉRISTIQUES: 1587 cm³ 16 soupapes, 120 ch à 6 600 tr/mn, 205 km/h

LE CHOIX
de Sport Auto Classiques



COTE ACTUELLE: 10 500 €

SPÉCIFICITÉS: la culasse 16 soupapes fait du bien au moteur XU. Jolie version, antiblocage ABR vraiment pas indispensable.

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

MOSA FREIN

Clutches & Brakes



ENDLESS

Voici enfin le meilleur système de freinage pour votre



Contactez-nous au +32 81 73 32 73 ou via mail@mosa-frein.be
on vous explique TOUT!

EN EXCLUSIVITE
chez Mosa Frein

ENDLESS

Plaquettes arrières

ENDLESS

Plaquettes avants

ENDLESS

PLUG & PLAY

Disque 70 canaux

Permet un refroidissement inégalé.



Disque de 54 canaux
hyper résistant.

Disques **APRACING** by Mosa Frein
Conception en 2 parties, disques
montés sur cloche en aluminium,
montage flottant sur bobines.

DISTRIBUTEUR OFFICIEL

APRACING

brembo
Racing

FERODO
RACING

PAGID
RACING

SACHS
PERFORMANCE

Zimmermann

CL
BRAKES

FFC
BRAKES

ENDLESS

tilton

ST
RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

BiroDisc
RACING BRAKES AND TECHNOLOGY

Voulu très haut de gamme, ce coupé à quatre places peu logeable mais présenté avec luxe provient d'un projet italien de Pininfarina qui atterrit à la direction de Ford France. Il avait tout pour atteindre son but. Sauf... une mécanique juste désastreuse. Même sur l'ultime version « Monte-Carlo », celle montrée ici.

FORD COMÈTE : DES

Objectif luxe



SON CRÉATEUR LA VOULAIT TRÈS HAUT DE GAMME...

Son créateur, c'est Jean Daninos, futur fondateur de Facel Vega et frère du journaliste et écrivain Pierre Daninos. C'est à lui que Ford s'adresse pour parachever la conception puis construire ce modèle s'adressant à des clients fortunés en quête d'une auto de grand standing. Jean Daninos parle d'un « coach luxueux d'un style sinon français, tout au moins européen d'inspiration latine ». Pour la ligne, ce sont les Stabilimenti Farina, en la personne de Sergio Farina lui-même, qui tracent la première esquisse.

Pour se faire remarquer...



UN ÉNORME COUPE-FRITES À L'AVANT

La calandre en coupe-frites est le signe distinctif de la version Monte-Carlo. Elle remplace le trou béant juste traversé par une épaisse lame horizontale, vue sur les autres modèles.



Ford ? Vous êtes sûr ?



UNE AUTO GÉNÉTIQUEMENT COMPLEXE

La voiture sort sous la marque Ford. Pourtant, regardez bien : le nom Ford n'apparaît nulle part ! Sans doute était-il jugé trop populaire pour une auto d'aussi grande classe. À l'avant, seul s'inscrit le nom de « Comète ». Il faut soulever le capot moteur pour apercevoir une plaque métallique mentionnant : « FORD S.A.F. Poissy ». Les exemplaires restés en stock après le rachat de Ford par Simca seront écoulés durant l'année 1955, sous le patronyme « Simca Comète ».

AMBITIONS DÉMESURÉES

« Monte-Carlo »



UNE APPELLATION QUI FAIT RÊVER

Elle évoque le sport, la performance, la griserie de la vitesse. Rien de cela avec la Comète ! Motorisé par le petit V8 Ford dont les origines remontent à 1932 (!), ce coupé manque de piment et d'agrément. Né avec le 2 158 cm³ de 68 puis 74 ch SAE, il passe ensuite à 2 355 cm³ et 80 ch SAE. La Monte-Carlo a droit à un 3 929 cm³ de 105 ch SAE. Mais l'agrément reste à la traîne. L'intérêt de cette version est de proposer en option une boîte manuelle à 4 rapports synchronisés, fournie par Pont-à-Mousson, au lieu de la 3-rapports Ford, très pénible.

Haut de gamme ? Oui, mais...



DES PRIX BIEN TROP ÉLEVÉS

À sa sortie, ce coupé s'affiche à 1 368 000 francs. Il navigue presque dans les mêmes eaux que les Delage, Delahaye, Hotchkiss, Talbot-Lago et Salmson, dont les blasons sont plus prestigieux et qui se distinguent par des mécaniques nettement plus raffinées. Un prix dissuasif. Forcément, sa diffusion restera faible.



Une esthétique saluée en son temps



REINE DES CONCOURS D'ÉLÉGANCE

Dans les années 50, les concours automobiles d'élégance sont encore légion. De belles mannequins posent à côté de ce modèle rare et perçu comme raffiné, qui figure très souvent dans ces réunions huppées, remportant au passage plusieurs prix et récompenses. Sa ligne ponton passe pour un sommet de raffinement.

Coupé 2+2

MAIS À L'ARRIÈRE, MIEUX VAUT ÊTRE CUL-DE-JATTE

C'est la caractéristique de ce coupé ; et ça restera celle de toutes les Facel Vega conçues par le même Daninos : des places arrière minuscules. Pour ménager une bonne impression visuelle (trompeuse), l'assise de la banquette est peu profonde. La place pour les jambes reste très limitée.

Roues : il y avait le choix

ICI, DE BONS GROS ENJOLIVEURS

Sur ce modèle, vous avez droit à des enjoliveurs qui couvrent toute la jante. La Comète pouvait recevoir des roues à rayons, du fabricant français Robergel. La petite marque artisanale réalisait à Évreux ce type de roues pour Peugeot, Renault, et allait aussi fournir Facel Vega et les modèles sport de Simca.



Sa ligne ponton passait à l'époque pour un exemple de modernité et

Des détails raffinés

POIGNÉES DE PORTES ET INSCRIPTIONS SOIGNÉES

L'élégance va se nicher jusque dans les moindres détails. Comme les poignées de portières constituées par de longues tiges métalliques affleurantes, qui s'articulent vers l'extérieur pour permettre l'ouverture. La même poignée se retrouve pour l'ouverture du couvercle de malle. La mention « Monte-Carlo » en lettres dorées vient se greffer sur le chrome du pare-chocs arrière.



Décidément, un parcours alambiqué



QUELQUES DÉTAILS SINGULIERS

Attestant du parcours compliqué de ce coupé marginal, les caoutchoucs des pédales sont siglés « FV » : Facel Vega. C'est précisément ces caoutchoucs qui seront montés à partir du moment où apparaît la marque Facel Vega, à l'automne 1954.

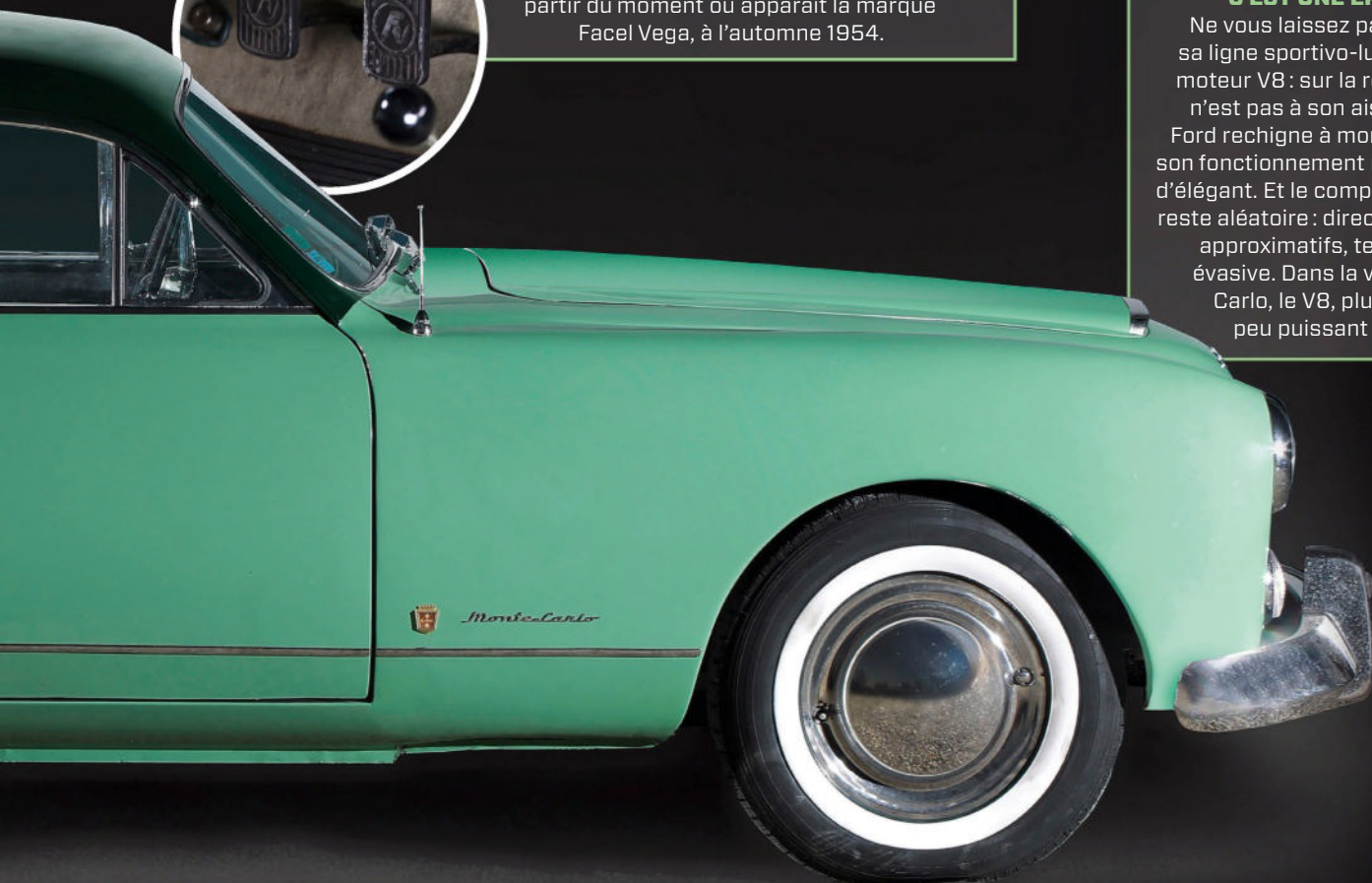


À l'épreuve de la route



OUI, POUR ELLE, C'EST UNE ÉPREUVE...

Ne vous laissez pas abuser par sa ligne sportivo-luxueuse et son moteur V8 : sur la route, la voiture n'est pas à son aise. Le moteur Ford rechigne à monter en régime : son fonctionnement raboteux n'a rien d'élégant. Et le comportement routier reste aléatoire : direction floue, freins approximatifs, tenue de route évasive. Dans la version Monte-Carlo, le V8, plus gros, reste peu puissant et rugueux.



d'élégance. Grand luxe à bord mais douloureuse déception côté mécanique

Voir et être vu...?



LE TOUT DANS LA DISCRÉTION

À l'avant, les doubles optiques font forte impression, mais l'éclairage reste minime, comme sur les modèles de l'époque. Les lanternes dans les crosses de pare-chocs sont à la fois discrètes et vulnérables. À l'arrière, vous êtes carrément surpris par les tout petits feux.





Un style intérieur très léché

CUIR ET MÉTAL LUISANT COMPOSENT UN ENSEMBLE VRAIMENT HARMONIEUX

La façade de la planche de bord se compose d'acier inoxydable, choix moderne et audacieux pour l'époque. Quatre cadrans pour le conducteur. Le tachymètre présente la singularité d'être gradué par tranches de 25 km/h. À gauche du volant, un cadran cumule quatre informations peu lisibles: ampèremètre, pression d'huile, température d'eau et niveau de carburant. Le plus petit à droite est décoratif: y figure le nom du modèle avec le blason de la ville de Poissy, siège de Ford. Un très beau cuir habille les sièges.



FORD COMÈTE

PRODUCTION

1951-1955

2265 Comète + 799 versions Monte-Carlo

Usine: ateliers Facel à Colombes (Ile-de-France)

TECHNIQUE

Moteurs

V8 fonte, soupapes latérales, arbre à cames central, carburateur simple-corps.
2158 cm³, 68 ch SAE à 4600 tr/mn, 118 Nm à 2500 tr/mn; puis 74 ch SAE à 4800 tr/mn, 122 Nm à 2500 tr/mn.

À partir de l'automne 1952, 2355 cm³, 80 ch à 4800 tr/mn, 144 Nm à 2750 tr/mn

Version Monte-Carlo

(à partir de février 1954):
3923 cm³, carburateur double corps, 105 ch SAE à 3800 tr/mn, 240 Nm à 1400 tr/mn

Boîte

Manuelle, 3 rapports Ford, 1^{re} non synchro.
Sur Monte-Carlo (en option): 4 rapports totalement synchronisés Pont-à-Mousson

Trains roulants

Roues AV indépendantes, ressorts hélicoïdaux
Essieu AR rigide, ressorts à lames longitudinaux

Freins

À tambours, commande hydraulique

Pneus

6.40 x 15 (équivalent à 165 x 15)
Sur Monte-Carlo: 185 x 15

Poids à vide

1290 kg (Comète 2158 cm³)
1300 kg (Comète 2355 cm³)
1370 kg (Monte-Carlo)

PERFORMANCES

Vitesse: 130 km/h (68 ch),
138 km/h (74 ch), 145 km/h (80 ch),
155 km/h (Monte-Carlo)

COTE

Comète: 45000 €

Comète Monte-Carlo: 60000 €

LAQUELLE CHOISIR ?

Sans atteindre ce qui se trouve chez Jaguar, Ferrari ou Aston Martin, le niveau de conservation de ce coupé marginal est plus élevé que celui de modèles de grande série. Rien que pour la version Monte-Carlo, près de 40 exemplaires sont aujourd'hui connus et en circulation. L'auto s'adresse à des esthètes qui succomberont aux charmes de la carrosserie et de l'intérieur chaleureux. Mais moins aux amoureux de conduite sportive. À ce titre, le V8 3,9 l, qui tourne lentement, apporte plus de performances mais pas plus d'agrément par rapport aux plus petites cylindrées.

MIG MOTORSPORT IS GENEROUS

ASSOCIATION LOI 1901 D'INTERET GENERAL

PARTAGEONS NOTRE PASSION AVEC NOS AMIS EN SITUATION DE HANDICAP OU DE MOBILITÉ RÉDUITE

Entièrement basée sur le bénévolat, notre association dont la gestion financière se veut exemplaire et transparente, a pour vocation de soutenir la recherche médicale, des associations ou projets caritatifs par la collecte de fonds qui leur **sont intégralement reversés** lors d'évènements spécifiques.

La mission de Motorsport Is Generous ne se limite pas à recueillir des dons pour d'autres associations humanitaires, sociales, éducatives, sportives ou culturelles et doit permettre à des personnes en situation de handicap et/ou à mobilité réduite de venir partager notre passion dans des conditions privilégiées lors d'évènements (trackdays, compétitions et toutes manifestations en lien avec le sport mécanique) grâce au soutien d'acteurs du sport automobile (pilotes amateurs et professionnels, teams, circuits, organisateurs, clubs,...).

«La générosité, l'empathie et la passion permettent souvent d'extraordinaires rencontres.»

Frédéric Sausset, notre parrain.



www.mig-asso.com

**FUTUR
COLLECTOR**

OCCASION | À PARTIR DE 50 000 €

AUDI R8 MK1



Avec la R8, Audi a changé de dimension en passant de généraliste premium à constructeur de voitures d'exception. Au moment où la seconde mouture vient de s'arrêter, il est opportun de revenir sur la première génération, celle par qui tout a commencé... **TEXTE ET PHOTOS THOMAS RIAUD**

En 1998, le groupe Volkswagen achète Lamborghini, entre autres marques de luxe. Et c'est grâce au lancement de la Lamborghini Gallardo que l'Audi R8 a pu voir le jour fin 2006. Elle lui emprunte notamment sa structure en aluminium. Commercialisée d'abord en coupé en avril 2007, la R8 dispose alors d'un convaincant V8 4.2 FSI issu de la RS 4, qui la propulse à 300 km/h. Celui-ci est couplé à une excellente boîte mécanique à 6 rapports, très inspirée de ce que faisait jadis Ferrari avec son guidage en H et son levier en alu. Cette première version est un régal à conduire, bien plus qu'avec la rugueuse boîte robotisée R-tronic à simple embrayage. En décembre 2010 apparaît la R8 Spyder, sans toit, mais qui gagne 10 ch au passage. En 2009, la R8 hérite cette fois du fantastique V10 FSI de sa cousine, la Lamborghini Gallardo! Réalésé à 5,2 litres et assagi à 525 ch, il transfigure la R8. Ce V10 atmosphérique est aussi à déguster en Spyder à partir de 2010. Si la V8 reste au catalogue, Audi va surtout multiplier les séries limitées en se focalisant sur la V10, avec d'abord, en avril 2011, une R8 GT coupé de 560 ch produite à 333 exemplaires, allégée d'une centaine de kilos à grand renfort de carbone. En janvier 2012, le Spyder a droit au même traitement. Au restylage de décembre 2012, la puissance de la R8 V10 atteint 550 ch sur la version Plus, tandis qu'une douce et réactive boîte S-tronic à 7 rapports remplace avantageusement la R-tronic. En juin 2014, Audi lance une ultime série limitée avant son retrait en 2015, la R8 LMX à phares laser, dont le V10 est porté à 570 ch. Identifiable à sa livrée bleue spécifique, elle a été produite à seulement 99 exemplaires. Si cette dernière s'affiche encore à pas moins de 130 000 € minimum en occasion, il est possible de dénicher une « simple » R8 V10 de 525 ch à partir de 80 000 € en coupé, le Spyder valant un peu plus cher. Quant à la « petite » V8, elle s'échange à partir de 50 000 €...

MOTEUR

En reprenant le V8 4.2 FSI de la RS 4, Audi limite les risques, et cela se ressent puisque cette version brille par sa fiabilité. Doté d'une distribution par chaîne, ce bloc à carter sec développe 420 ch initialement, et 430 ch sur le Spyder. À noter qu'à partir de juin 2011, les Spyder ont fait l'objet d'un rappel afin de modifier l'arête de la tôle calorifuge, qui pouvait sectionner, en raison de frottements répétés, la conduite d'alimentation en carburant. Un souci qui concernait aussi les versions V10, ce bloc à distribution par chaîne d'origine Lamborghini brillant également pour sa solidité. Il convient de temps à autre de vérifier le niveau d'huile, le moteur en consommant un peu naturellement. Quant au carburant, mettez du SP98, le SP95 étant trop pauvre, ce qui peut mettre le moteur en mode dégradé. En V8 comme en V10, une révision s'impose chez un agent Audi Sport agréé, idéalement tous les ans dans la limite de 15 000 km. Prévoyez 1 500 € pour une révision simple pour la V8, et à peine plus pour la V10. En revanche, pour les grosses maintenances où il faut notamment changer les bougies, le coût peut s'envoler à plus de 3 500 € sur la V10.

LE CHOIX DE SPORT AUTO CLASSIQUES

On éliminera les exemplaires équipés de la boîte de vitesses R-tronic, qui sont les moins agréables à l'usage. Cela laisse le choix entre la S-tronic sur les modèles restylés, ou la boîte mécanique. Notre préférence va à cette dernière. Et question rapport prix-performances, il faut avouer qu'une « petite » V8 fait déjà le job, et en offre beaucoup. Néanmoins, si vos moyens le permettent, visez une V10, bien plus méchante, et si possible une rare version GT ou une LMX...

LES ESSAIS DE L'AUDI R8 MK1 DANS SPORT AUTO

- **N° 542** (03/2007): **contact** R8.
- **N° 547** (08/07): **match** R8 **vs** Porsche 911 Carrera 4S.
- **N° 550** (11/07): **comparatif** R8 **vs** Aston Martin V8 **vs** BMW M3 **vs** Corvette C6 **vs** Jaguar XKR **vs** Lotus Exige **vs** Porsche 911 Carrera S.
- **N° 553** (02/08): **comparatif** R8 **vs** BMW M6 **vs** Mercedes CL 63 AMG.
- **N° 566** (03/09): **match** R8 V10 **vs** Porsche 911 Turbo.
- **N° 579** (04/10): **comparatif** R8 V10 Spyder **vs** Mercedes SL 63 AMG **vs** Porsche 911 Turbo Cabriolet PDK.
- **N° 584** (09/10): **match** R8 V10 Spyder **vs** Ferrari California.
- **N° 587** (12/10): **match** R8 GT **vs** Ferrari 458 Italia.
- **N° 596** (09/11): **comparatif** McLaren MP4-12C **vs** R8 V10 **vs** Nissan GT-R **vs** Porsche 911 Turbo S **vs** Lamborghini Gallardo Performante.
- **N° 598** (11/11): **supertest** R8 V10.
- **N° 601** (02/12): **contact** R8 GT Spyder.
- **N° 607** (08/12): **match** R8 GT Spyder **vs** Morgan Plus 8.
- **N° 611** (12/12): **comparatif** R8 V10 Plus **vs** BMW M6 **vs** Mercedes SLS AMG GT.
- **N° 618** (07/13): **grand format** (R8 V10 Plus).





ISSU DE LA RS 4, LE V8 4.2 EST AUSSI BRILLANT QU'INDESTRUCTIBLE. MÊME SI LE V10 EN OFFRE PLUS, ADOPTER LE « PETIT » MOTEUR EST LOIN D'ÊTRE NÉGATIF.

TRANSMISSION

En V8 comme en V10, cette génération de R8 pouvait se déguster avec une excellente boîte manuelle à 6 rapports. Celle-ci, peu répandue, est de plus en plus recherchée, mais il faudra remplacer l'embrayage à 100 000 km (2 500 €). Réputée fiable, elle souffre d'une faiblesse au niveau de la fourchette, qui peut casser. La R-tronic robotisée, très largement répandue, est jugée fiable également. Cette boîte à simple embrayage pâtit d'un synchro de 3^e fragile, et le sélecteur peut se mettre en défaut. Changer la fourchette, elle aussi fragile, nécessite d'ouvrir la boîte, ce qui revient à près de 6 000 €!

Même si elle a été améliorée en 2007, la boîte robotisée R-tronic n'offre pas l'agrément de la S-tronic qui s'est imposée à partir de 2012

Une mise à jour du logiciel fin 2007 avait pour but de rendre la R-tronic moins rugueuse. Mais même améliorée, elle n'offre pas l'agrément de la S-tronic à 7 rapports, qui s'est largement imposée à partir de 2012. Contrôler l'usure de l'embrayage coûte 211 € dans le réseau. C'est mieux que d'attendre de changer l'embrayage, ce qui coûte 3 500 €. Bien sûr, en V8 comme en V10, le Quattro est de rigueur.

INTÉRIEUR

La R8 offre une finition et une ergonomie excellentes. Les matériaux utilisés sont de qualité et les assemblages irréprochables. Maints exemplaires ont été configurés



LA LIGNE DE LA R8 EST PARTICULIÈREMENT RÉUSSIE. MÊME SI LES SOUBASSEMENTS SONT COMMUNS AVEC CEUX DE LA LAMBORGHINI GALLARDO, LE LIEN DE PARENTÉ ENTRE LES DEUX VOITURES EST PEU ÉVIDENT À DISTINGUER.



PARFAITE ERGONOMIE, MATÉRIAUX DE QUALITÉ ET FINITION SANS REPROCHE, DIFFICILE DE TROUVER QUELQUE CHOSE DE NÉGATIF À DIRE CONCERNANT L'HABITACLE. CERISE SUR LE GÂTEAU, IL A SOUVENT FAIT L'OBJET D'UNE PERSONNALISATION PAR LE SERVICE AUDI EXCLUSIVE.

par le service de personnalisation Audi Exclusive, si bien que chaque modèle est unique, d'autant que les options étaient fort nombreuses. Les soucis liés à l'électronique embarquée sont rares et se limitent à des dysfonctionnements du GPS, une simple remise à jour suffisant à le refaire fonctionner correctement. La réception du tuner peut aussi poser problème jusqu'en 2009, la structure en aluminium provoquant un effet « cage de Faraday ». La pose d'une petite antenne spécifique avec un amplificateur permet d'y remédier. Pour le Spyder, il faudra vérifier le bon état de la capote électrique : fonctionnement et zones de pliage. Enfin, comme sur beaucoup de sportives, le cuir du bourrelet latéral du siège conducteur a tendance à s'user.

TRAINS ROULANTS

Même si la R8 est majoritairement construite en aluminium, elle reste assez lourde, rançon de la qualité de fabrication et de la présence d'un gros moteur. Comptez 1 635 kg au mieux pour une V8 coupé ou une GT allégée à grand renfort de carbone, un Spyder pouvant approcher les 1 750 kg. Cela sollicite tant les pneus, qui tiennent rarement plus de 20 000 km en usage routier, que les freins. Prévoyez 2 000 € pour un train de pneus, 3 000 € pour une paire de disques en acier avec les plaquettes... et près de 10 000 € s'ils sont en carbone-céramique, sans la pose ! Dans tous les cas, un risque de fading existe lorsque les trous d'aération présents dans les disques se bouchent avec les dépôts, si bien qu'il faut les nettoyer à chaque révision. Quant à l'amortissement, il peut être classique ou de type Magnetic Ride. Ce dernier, semblable à une suspension pilotée, peut présenter des fuites, ce qui implique une remise en état pouvant atteindre 3 000 € par train. De même, il arrive que le train arrière prenne du jeu au niveau de la rotule du bras des triangles, ce qui oblige à les remplacer avec les fusées, l'opération coûtant 4 000 € environ.

Malgré une structure et une carrosserie en aluminium, l'Audi R8 pèse lourd. Sa remise en état doit se faire obligatoirement dans l'un des 18 centres agréés Audi Sport

IDENTIFICATION

Le numéro de châssis (identique à celui indiqué sur la carte grise) est présent sur un autocollant « constructeur », collé en bas de l'embrasure de la portière, côté conducteur ou passager. Ce même numéro est gravé sur un longeron supérieur visible dans le compartiment moteur, ainsi que sur une petite plaque dissimulée derrière le pare-brise.

CARROSSERIE ET STRUCTURE

La R8 reçoit une structure en aluminium, tout comme la carrosserie. La remise en état doit se faire dans l'un des 18 centres agréés Audi Sport. De nombreux éléments rapportés sont aussi fragiles, comme les écopes latérales qui peuvent être en carbone. Sur le Spyder, le carbone est encore plus présent (couvre-capote, ailes arrière). L'auto étant basse, vérifiez le bon état des jupes latérales et du spoiler avant, ainsi que l'état du fond plat si vous disposez d'un pont.

AUDI R8 MK1

PRODUCTION

De 2007 à 2015

TECHNIQUE

R8 V8 Coupé/Spyder 2007 à 2015

Nbre de cylindres: V8

Cylindrée: 4163 cm³

Puissance maxi:

420/430 ch à 7900 tr/mn

Boîte de vitesses:

6 rapports manuels/R-tronic

ou 7 rapports S-tronic

Poids: 1635 à 1760 kg

Vitesse maxi: 302/300 km/h

R8 V10 Coupé/Spyder 2009 à 2015

Nbre de cylindres: V10

Cylindrée: 5204 cm³

Puissance maxi:

525 ch à 8000 tr/mn

Boîte de vitesses:

6 rapports manuels/R-tronic

ou 7 rapports S-tronic

Poids: 1695 à 1820 kg

Vitesse maxi: 316/311 km/h

R8 GT 2011 à 2012

Nbre de cylindres: V10

Cylindrée: 5204 cm³

Puissance maxi:

560 ch à 8000 tr/mn

Boîte de vitesses:

6 rapports R-tronic

Poids: 1640 kg

Vitesse maxi: 317 km/h

R8 V10 Plus Coupé 2012 à 2015

Nbre de cylindres: V10

Cylindrée: 5204 cm³

Puissance maxi:

550 ch à 8000 tr/mn

Boîte de vitesses:

6 rapports manuels

ou 7 rapports R-tronic

Poids: 1670 kg

Vitesse maxi: 319 km/h

COTE

La R8 V8 coupé avec la R-tronic s'affiche à partir de 50 000 €. Le Spyder réclame 7 000 à 8 000 € de plus. Avec les modèles V10, on grimpe à 80 000 € minimum, et bien davantage pour les séries limitées GT ou LMX, qui dépassent 130 000 €, certaines approchant les 180 000 €. Les R8 à boîte mécanique, rares et recherchées, sont plus chères.



- Style ■ Facilité de conduite
- Performances/polyvalence
- Fiabilité



- Boîte R-tronic
- Coûts d'entretien dissuasifs (V10)

VERDICT ★★★★★

Cette Audi a bien tout d'une supercar, y compris ses coûts d'entretien, vraiment élevés. Heureusement, sa bonne fiabilité générale aide à digérer les factures. Mais pour parcourir 10 000 km par an, prévoyez 3 000 € environ...

BIEN QUE L'AUDI R8 SOIT UNE AUTO JEUNE SUR LE MARCHÉ DE LA COLLECTION, ELLE ATTIRE DÉJÀ. LES PRIX SONT ENCORE RAISONNABLES, POUR UNE SUPERCAR MAIS, ATTENTION, SI LA VOITURE EST D'UN NATUREL FIABLE, ELLE RESTE CHÈRE À ENTREtenir. D'OÙ L'INTÉRÊT DE S'ASSURER D'UN HISTORIQUE LIMPE.

OÙ LA TROUVER

LE RÉSEAU

Bien que très présent sur le territoire, le réseau ne semble pas être une bonne piste, les modèles vendus en occasion étant assez récents et peu kilométrés. En revanche, c'est la filière à privilégier pour effectuer l'entretien spécifique auprès des concessionnaires agréés Audi Sport.

ENTRETIEN (R8 V10)*Prix TTC, main-d'œuvre comprise*

- **PNEUS AV/AR: 2 000 €** par train (18-19 pouces), vers 20 000 km
- **AMORTISSEURS AV/AR: 3 000 €** par train (Magnetic Ride), vers 60 000 km
- **DISQUES AV/AR: 3 000 €** (les 4 avec plaquettes), vers 60 000 km
- **PLAQUETTES AV: 590 €** le jeu, vers 30 000 km
- **EMBRAYAGE: 3 500 €**, vers 100 000 km
- **ÉCHAPPEMENT: 5 000 €** (1 500 € pour silencieux), vers 150 000 km
- **RÉVISION PETIT SERVICE: ENV. 1 500 €** tous les ans (ou tous les 15 000 km)

COÛT DE L'ASSURANCE

Cas d'une Audi R8 V10 Spyder de 63 000 km, année 2010, valeur 85 000 €.

Conducteur ATous risques, 30 ans,
35 % de bonus,
région Toulouse.**Cotisation annuelle:****997 € TTC**
(franchise de 1199 €).**Conducteur B**Tous risques, 40 ans,
50 % de bonus,
région Toulouse.**Cotisation annuelle:****771 € TTC**
(franchise de 1199 €).**LES SPÉCIALISTES DU HAUT DE GAMME**

Cette auto assez rare a les faveurs de ces professionnels. Mais quitte à payer le prix fort, limitez votre achat auprès d'un professionnel connu et reconnu, proposant une auto impeccable, révisée avec le carnet d'entretien à jour, bénéficiant d'une garantie totale.

LES PARTICULIERS

C'est auprès d'un particulier que l'on trouve les meilleures affaires... mais aussi les pires ! Méfiez-vous des exemplaires provenant d'Allemagne, à l'historique flou. Seule une auto irréprochable, d'origine française et suivie par le réseau au moins une fois tous les deux ans doit retenir votre attention.

LE CLUB

L'unique club français consacré aux Audi sportives est le **Roc Racing Historic**, situé à Versailles (78), sollicité régulièrement par Audi France lors d'événements d'envergure (tél. : 01.39.53.27.10).

Sport **auto** Classiques

ANNONCES



© Fabrice Gauvin

CONTACT

Fabrice Gauvin

06 69 94 49 16

fgauvin@reworldmedia.com

Des Pilotes sur le circuit Bugatti le samedi 1^{er} mars, pour une journée de **Générosité et de Partage**

➤ Samedi 1^{er} mars 2025 se déroulait la 13^{ème} édition de la manifestation **PRENDRE LE CANCER DE VITESSE** sur le circuit Bugatti du Mans.

Cet événement, coorganisé par **MOTORSPORT IS GÉNEROUS**, le Club **LOTUS France** et le Comité de la Sarthe de la Ligue contre le Cancer, avec le soutien de l'Automobile Club de l'Ouest, aura permis à 330 baptisés de découvrir les joies de la piste en tant que passagers de véhicules sportifs. L'intégralité des dons des baptêmes perçus par la Ligue contre le cancer, complétée par un don de **MOTORSPORT IS GÉNEROUS** aura permis de récolter la somme de 11 050 € qui seront répartis entre soutien des malades et de leurs aidants et financement de la recherche.

Parallèlement à l'action menée au profit de la Ligue contre le cancer, **MOTORSPORT IS GÉNEROUS** a organisé une collecte de dons au profit de l'opération « **TOUS A BORD MOUSSAILLONS** » destinée à financer l'achat d'un bateau aménagé pour les personnes en situation de handicap.

Parrainée par le skipper sarthois **Lomano TAKASI**, cette collecte a atteint son objectif et a pu remettre au Club Nautique du Val de Sarthe, représenté par son Président **Daniel Cartereau**, un **HANSA 303 BREEZE** qui rejoindra la flotte du club basé à la Gémérie à Arnage (72).

Ce sont finalement **14 760 €** qui auront été recueillis grâce à cette opération et qui seront intégralement utilisés pour permettre l'accessibilité au plus grand nombre à cette activité nautique.

La remise du chèque de la ligue Contre le Cancer et du bateau dans la voie des stands du circuit Bugatti, en présence des pilotes, des bénévoles de la Ligue contre le cancer et leur Président **Jackie Collet**, du Président du CNVS **Daniel Cartereau**, de **Véronique Rivron**, vice-présidente du Conseil départemental de la Sarthe, des membres de **MOTORSPORT IS GÉNEROUS** et de leur parrain **Frédéric Sausset**, et des responsables de piste de l'ACO.





Transport Walter

VOTRE PARTENAIRE DE CONFIANCE POUR TOUS TYPES DE TRANSPORTS

La société Walter & Fils basée en Alsace est spécialisée, depuis 2004, dans le transport de voitures de sport, prestige et de collection sur camions sécurisés spécialement conçus pour transporter des véhicules premium.

Nous intervenons sur l'ensemble du territoire français ainsi que dans toute l'Europe afin de vous offrir un service de très haute qualité, conforme à ce que l'on attend d'un professionnel du transport haut de gamme, passionné et intransigeant sur ses engagements en termes de timing, de sécurité et de confidentialité.

Nous mettons à votre service notre professionnalisme afin d'organiser de A à Z, dans les délais impartis et dans des conditions techniques optimales, le transport de votre voiture d'exception.

EXPERTISE / FIABILITÉ / PONCTUALITÉ



Vous faites l'acquisition d'une nouvelle voiture auprès d'un mandataire loin de chez vous et vous souhaitez la transférer à votre domicile ?

Vous déménagez et envisagez de rapatrier ou d'importer votre automobile depuis la Suisse ou l'Allemagne vers la France ?

Vous devez livrer un véhicule neuf chez l'un de vos clients ? Nous répondons présents et à l'heure sur toutes ces missions.

20 ans à parcourir les routes de France et d'Europe ont permis à notre équipe d'acquérir et de développer un savoir-faire irremplaçable, personnalisé en fonction de vos besoins, simple pour vous faciliter la vie et en adéquation avec le respect et la minutie que mérite votre voiture.



GARDIENNAGE CONCIERGERIE

9 Square de Dublin - 67610 La Wantzenau

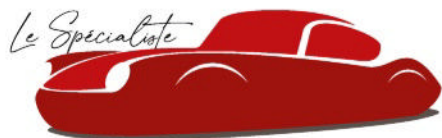
03 88 83 41 15 - 06 63 05 21 16

06 62 68 78 15

contact@transport-walter.com



L'exception mérite le meilleur; choisissez le transport WALTER! www.transport-walter.com



LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE

depuis 1998

**Housse
intérieure
Show Room
SUR MESURE
ALPINE A110**

douce
respirante
pratique
249 euros ttc



Auto & Moto - Demi et sur mesure - intérieure & extérieure - personnalisation

Nous contacter :

09.80.80.19.72 / 8 rue des petites marnières

72650 Saint Saturnin - LE MANS

www.compagniedelahousse.com

Prochains évènements :

- Motors Passion Avignon
- Deauville Classic
- Auto moto rétro Le Mans
- Auto moto rétro Rennes

Nouveauté :

découvrez
L'Officiel des
classics



PAGID
RACING

PAGID RSL



Track Day + Endurance

PAGID RST



Sprint et Rallye

PAGID RSC



Pour disques en carbone céramique

ENDLESS®
ADVANCED RACING BRAKE TECHNOLOGY

brembo
RACING

Les célèbres disques Brembo Track Day sont maintenant disponibles pour les nouvelles 992 S, GT3, GT3 RS, les Cayman GT4 et GT4 RS !

Disques, plaquettes et kits disponibles pour la plupart des sportives et supercars, aussi en remplacement du carbone céramique.



Disques et kits Track Day



Disques Turismo 996 4S - Turbo - 997 S



Disques Sport TY3
Nouveau



UPGRADE

Kits gros freins et Pista



Les plaquettes Brembo Sport HP 2000 sont destinées à une utilisation routière sportive. Elles sont silencieuses, homologuées et procurent de très bonnes performances.

Disponibles pour la plupart des Porsche !

atomix_r_france

www.atomix-r.fr - Freinage compétition et hautes performances

04.94.26.09.36 - Distribution en France - info@atomix-r.fr

ATOMIX-R



Jean-Luc BOIS
06.85.10.12.98
jeanlucbois@heritagemc.com



LE SPÉCIALISTE
Ferrari
À PARIS

- PRÉPARATION
- REVISION
- ACHAT
- VENTE

HERITAGEMOTORSCARS
10 Rue Jules Bourdais 75017



Romain BOIS
07.62.52.61.72
romainbois@heritagemc.com



★★★★★
4.7/5
AVIS CLIENTS



NOTE MOYENNE CALCULÉE SUR 7572 AVIS*

Nous assurons ce qui compte le + pour vous



Simple et immédiat, **Rétro+** vous permet de regrouper en quelques clics vos contrats d'assurances auto/moto (véhicules de tous les jours, loisirs, collection ou prestige), habitation et santé dans une offre unique et personnalisée, avec un des meilleurs rapports service/prix du marché.



Près de 100.000 adhérents
nous font déjà confiance.
Rejoignez la communauté !

www.retro.fr

Rétro+ est un nom commercial de Courtage d'Assurances Transcendental SAS, Société de Courtage
N°ORIAS : 740700782 (www.orias.fr) - Création : designa.fr - Au 19/09/2023

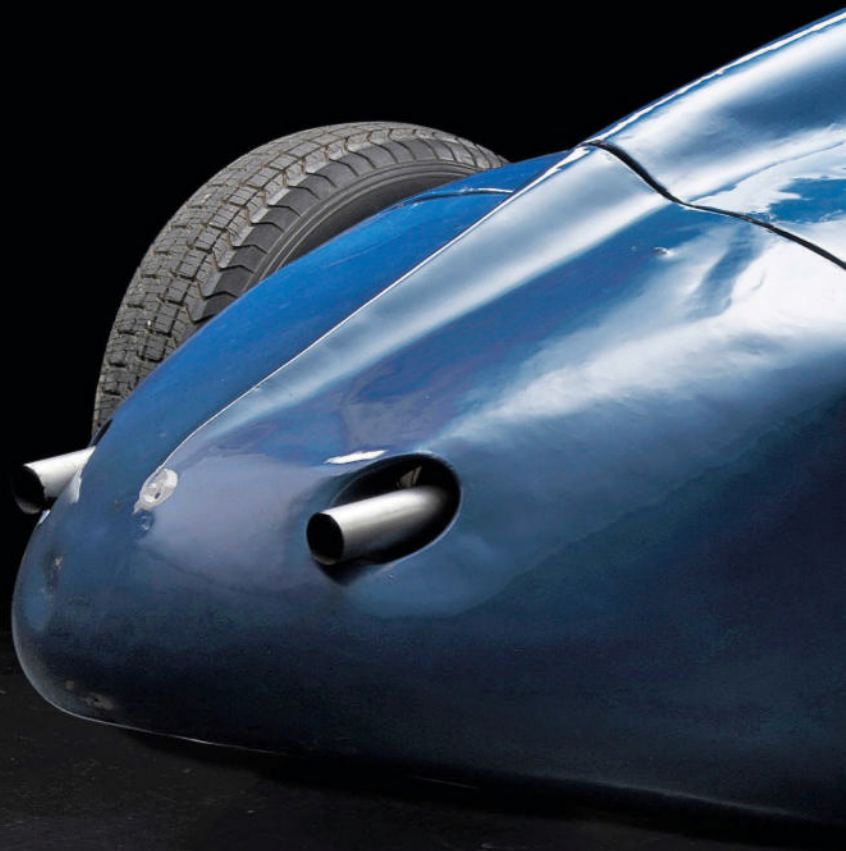
LE CHANT

Ultime tentative de faire renaître après-guerre la légende Bugatti sur les circuits, cette T251 restera comme un échec. Avec son moteur transversal arrière, elle était pourtant une monoplace au concept très novateur et prometteur...

PAR ALAIN PERNOT PHOTOS LAURENT VILLARON

Un mythe. Voilà ce qu'a réussi à bâtir Ettore Bugatti. Malheureusement, aussi inspirées et admirées que furent ses créations, l'entreprise Bugatti n'a pas échappé aux soubresauts de son époque: la crise de 1929, le Front populaire puis la Seconde Guerre mondiale se sont tour à tour chargés de la mettre à mal. Sans parler de quelques fatalités: le décès de Jean Bugatti, d'abord. Designer inspiré et ingénieur de talent, le fils d'Ettore était destiné à reprendre le flambeau. Il l'a d'ailleurs repris jusqu'à ce qu'il ne se tue le 11 août 1939 au volant de la voiture ayant remporté les 24 Heures du Mans quelques semaines plus tôt, alors qu'il en poursuivait le développement sur une route fermée à la circulation, malheureusement traversée par un cycliste. C'est ensuite Ettore Bugatti – enfin naturalisé français – qui s'éteint, à son tour, le 21 août 1947 à 66 ans, seulement quelques jours après avoir récupéré son usine, suite à une longue bataille juridique avec l'administration française qui l'avait saisie à la Libération.

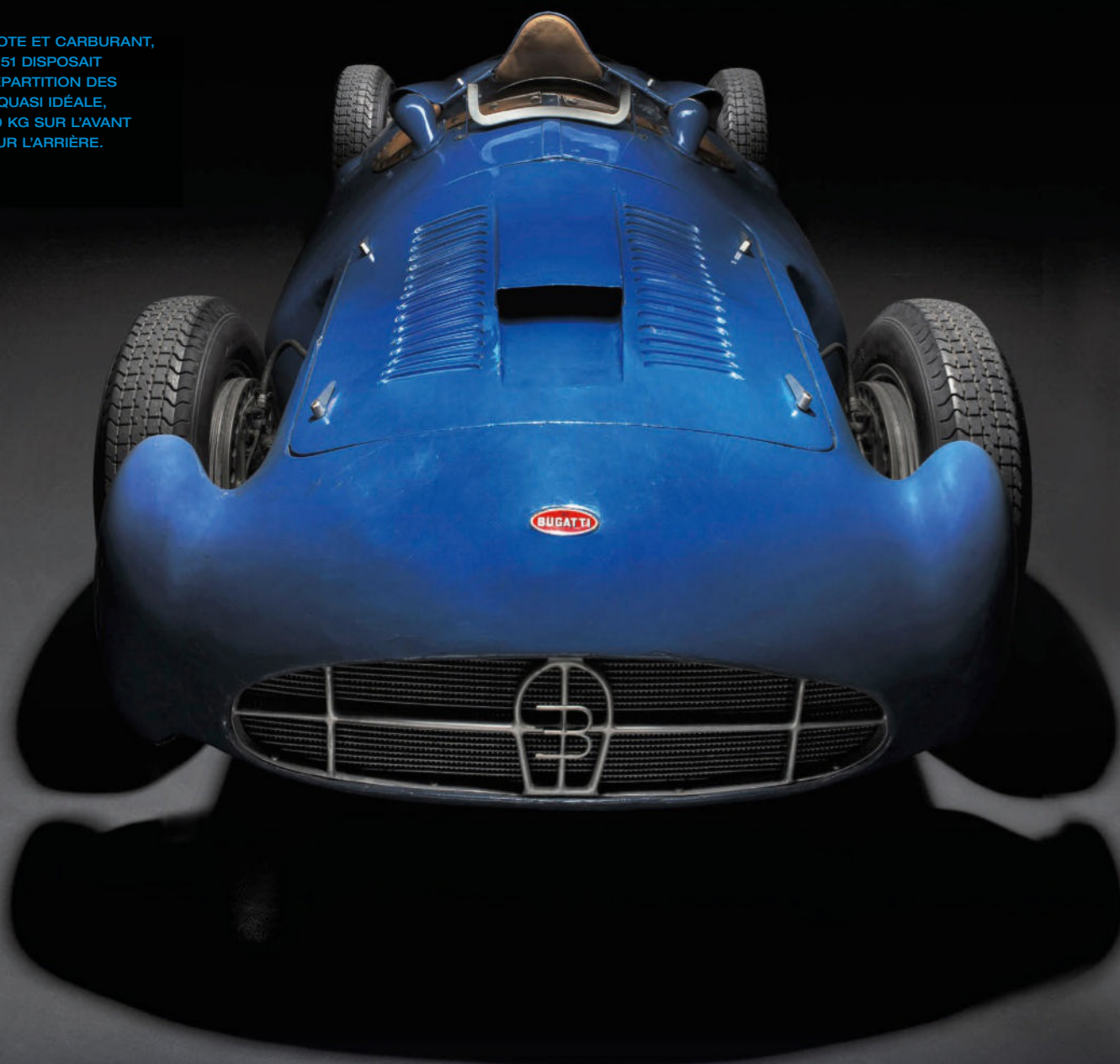
Malgré tous ces coups du sort, la volonté de maintenir la flamme Bugatti est intacte. L'ancien pilote Pierre Marco, un fidèle collaborateur de la marque (il a été embauché en 1919!), prend la direction d'une usine mal en point. Sur les 650 ouvriers de Molsheim, 120 sont affectés à remettre l'usine en marche. Les autres travaillent en sous-traitance pour d'autres sociétés. L'entreprise survit alors grâce à la fabrication de charpentes métalliques – quel gâchis! – et de moteurs d'avion. L'automobile n'est pas abandonnée. Roland Bugatti, âgé de 25 ans lors du décès de son père, veille à ce que la tradition soit maintenue. Il contribue au lancement du Type 101, décliné en berline, en coupé et ➤



DU CYGNE



AVEC PILOTE ET CARBURANT, CETTE T251 DISPOSAIT D'UNE RÉPARTITION DES MASSES QUASI IDÉALE, AVEC 450 KG SUR L'AVANT ET 500 SUR L'ARRIÈRE.



► en cabriolet. Trop chère à produire et techniquement dépassée (elle est basée sur un châssis de 57 datant d'avant-guerre), cette timide resucée est un échec commercial en plein après-guerre. Cela n'empêche pas Roland Bugatti de vouloir faire briller à nouveau l'écusson de la marque sur les circuits. En 1955, alors qu'il a 34 ans, il convainc Pierre Marco de lancer la conception d'une nouvelle Formule 1.

Quand la passion l'emporte sur la raison

Alors que l'idée ne paraît guère raisonnable compte tenu de la situation de l'entreprise, l'ancien pilote donne son aval et confie le projet technique, non pas à Roland Bugatti comme celui-ci pouvait l'espérer, mais à un certain Gioacchino Colombo. Il faut reconnaître que cet ingénieur italien est alors une sommité. Après avoir fait ses premières armes chez Alfa Romeo dans les années 20 et 30 au côté de l'ingénieur Vittorio Jano – la référence de l'époque –, il est choisi en 1947 par Enzo Ferrari pour concevoir le premier V12 de la marque au cheval cabré. Retourné chez

Alfa Romeo en 1950, il est à l'origine de la monoplace qui domine les deux premiers championnats du monde de Formule 1 et rejoint Maserati en 1953. Il y conçoit l'une des monoplaces les plus mythiques de ce sport : la 250 F. Avec une telle recrue, Bugatti peut légitimement espérer une monoplace de haut niveau. L'ingénieur italien ne manque d'ailleurs pas d'idées. Avec la T251 (pour 2,5 litres, 1^{er} prototype), il conçoit une auto déroutante qui mêle des concepts avant-gardistes à quelques ingrédients archaïques. Non seulement la T251 est la première F1 à installer son moteur à l'arrière, présageant ainsi ce qui deviendra trois ans plus tard une incontournable recette du succès, mais Colombo va jusqu'à le placer en position transversale, devant l'axe des roues arrière. Un choix particulièrement osé pour un 8 cylindres en ligne ! L'idée est bien sûr de se rapprocher d'un centrage optimal des masses. L'Italien ne s'arrête pas en si bon chemin. Il innove encore sur deux fronts : en adoptant des freins à disques à la place des traditionnels tambours et en concevant une suspension à basculeur qui ►

**CONÇUE PAR LE GRAND GIOACCHINO COLOMBO,
INVENTEUR DE LA MASERATI 250F,
LA T251 EST UNE AUTO DÉROUTANTE QUI MÊLE DES CONCEPTS
AVANT-GARDISTES À QUELQUES INGRÉDIENTS ARCHAÏQUES**

AVEC SON MOTEUR
TRANSVERSAL ARRIÈRE,
LA BUGATTI ÉTAIT EN
AVANCE SUR SON TEMPS.
SON 8-CYLINDRES
SUPERBEMENT USINÉ
ÉTAIT MÊME DISPOSÉ
TRANSVERSALEMENT!



TECHNIQUE

MOTEUR

Type : 8 cyl. en ligne en position transversale arrière, culasses et bloc-moteur en alliage léger, vilebrequin en deux parties, avec masses d'équilibrage amovibles et aérodynamiques

Alésage x course : 76 x 66,5 mm

Cylindrée : 2 421 cm³

Puissance : 275 ch à 9 000 tr/min

Taux de compression : 9,1

Alimentation : 4 carburateurs Weber double-corps

TRANSMISSION

Suspensions : système triangulé avec biellettes, essieu avant rigide et essieu arrière De Dion avec guidage central, amortisseurs télescopiques

Boîte de vitesses : à 5 rapports accolés au moteur, pignonerie ZF

Embrayage : multidisque sec

CHASSIS

Type : treillis tubulaire

Carrosserie : en tôle d'aluminium

Freins : à tambour à commandes hydrauliques (et non à disques comme prévu)

DIMENSIONS & POIDS

Empattement : 2,30 m

Voie AV/AR : 1,35/1,28 m

L x l x h : 3,50 x 1,48 x 1,00 m

Poids : 750 kg

MAURICE TRINTIGNANT AURAIT CERTAINEMENT
VOLONTIERS TROQUÉ CE JOLI POURTOUR EN CUIR
CONTRE UN PEU PLUS DE MISE AU POINT.



► permet de renvoyer les efforts sur la roue opposée. Il n'a toutefois pas les mains complètement libres. Roland Bugatti lui impose en effet l'emploi d'un antique essieu rigide à l'avant et d'un pont De Dion à l'arrière. Deux véritables anachronismes pour une auto aussi audacieuse. Il est en tout cas un homme qui croit dur comme fer à ce projet : c'est Maurice Trintignant, le fer de lance des pilotes français. «Pétoulet» n'oublie pas qu'il a commencé sa carrière au volant de la Bugatti de son frère (mort en course). Il garde pour la marque alsacienne une affection particulière. Aussi, lorsque Roland, qu'il a connu alors que celui-ci était enfant, lui explique le projet qui se prépare du côté de Molsheim pour le Grand Prix de l'Automobile Club de France 1956, l'adhésion de Trintignant est immédiate. Pour cette fragile perspective, le champion français n'hésite pas à compromettre son avenir au sein de la Scuderia Ferrari dont il est pourtant devenu l'un des piliers grâce à sa victoire aux 24 Heures du Mans 1954 et au Grand Prix de Monaco 1955 (la première d'un Français en championnat du monde!). Il se confiera à ce sujet dans la presse quelques années plus tard : «J'avais à l'époque un contrat avec Ferrari et, à la fin de l'année 1955, j'ai demandé lors de son renouvellement qu'on veuille bien me laisser mon entière liberté pour le Grand Prix de l'ACF à Reims en 1956. Enzo Ferrari m'a dit : "C'est tout ou rien." J'ai répondu : "C'est rien !" J'ai donc couru en 1956 sur des voitures Vanwall. Elles étaient rapides mais pas fiables. Je n'ai pas terminé une course... Tout ça pour courir sur la nouvelle Bugatti !» Trintignant n'est pas

présent lorsque la T251 effectue ses premiers tours de roues à Molsheim en octobre 1955, de même que lors de tests plus poussés menés le 23 novembre sur l'aérodrome d'Entzheim. Il faut attendre février 1956 pour que «Pétoulet» teste enfin la nouvelle Bugatti, toujours sur la piste improvisée du petit aérodrome alsacien. Son premier verdict est assez optimiste, même si la puissance de ce premier moteur plafonne à 230 modestes chevaux à 7 500 tr/mn.

Tant d'efforts pour un seul grand prix

Rapidement, Bugatti lance la fabrication d'un deuxième prototype équipé d'une calandre plus plongeante (et plus gracieuse, avouons-le), d'une suspension différente, de freins à tambours et d'un moteur plus puissant qui délivre 275 ch à 9 000 tr/mn. Les deux voitures sont emmenées à Reims, fin juin, pour le Grand Prix de l'ACF. Après un ultime test comparatif, Maurice Trintignant dresse un triste constat : «Toutes les deux avaient le même défaut : les roues directrices avaient une fâcheuse tendance à tourner de gauche à droite et de droite à gauche sans l'intervention du volant. Les modifications n'étaient possibles qu'à l'usine. Il aurait mieux valu déclarer forfait. Mais, pour éviter une cruelle déception aux nombreux spectateurs amoureux de Bugatti, après entretien avec Roland Bugatti, la décision fut prise de prendre le départ malgré tout.» Finalement, Trintignant opte pour la première voiture, sur laquelle il fait monter le moteur de la seconde ainsi que ses freins à tambours. Assez logiquement, la performance aux essais qualificatifs est décevante.

**VAINQUEUR DU GRAND PRIX DE
MONACO 1955, MAURICE TRINTIGNANT
N'HÉSITE PAS À COMPROMETTRE
SON AVENIR AU SEIN DE LA SCUDERIA
FERRARI POUR POUVOIR PILOTER
CETTE NOUVELLE BUGATTI !**



«Pétoulet» signe un modeste 18^e chrono, à plus de 18 secondes de la pole position sur une grille de départ dont les trois premières positions sont trustées par... Ferrari, l'équipe que le champion français vient de quitter! Le pilote du Vaucluse ne se décourage pas, même s'il sait que le manque de puissance de son moteur et le rapport de 1^{re} – trop long – ne lui permettront sûrement pas de gratter quelques places au départ. En début de course, la tenue de route est passable mais, très vite, elle se dégrade: *«Après une dizaine de tours, à la sortie du virage de Thillois, j'ai failli sortir de la route et j'ai compris que les amortisseurs étaient cuits. La voiture tenait toute la route.»* Trintignant avait déjà pointé du doigt, avant la course, la faiblesse des amortisseurs, mais Bugatti avait un accord avec un fournisseur et avait persisté à les utiliser. La tenue de route n'est bientôt plus le seul problème affectant cette T251, comme l'a expliqué par la suite son pilote: *«Je fus contraint d'abandonner au 18^e tour à cause de mon accélérateur qui s'était coincé, car le système qui reliait les carbus était en aluminium et non pas monté sur rouleau. C'était un désastre et j'étais obligé de ramener l'accélérateur à la main.»* Malgré cette décevante course, Maurice Trintignant avait gardé une bonne opinion de cette auto: *«C'était tout de même une excellente voiture. Le moteur en travers était une brillante idée, mais nous n'avions pas eu le temps de revoir les défauts.»* Des études menées en 2005, en vue d'une possible restauration de la voiture, ont montré que le châssis souffrait d'un problème structurel: *«Il y avait effectivement un problème de rigidité*

du châssis tubulaire au niveau de l'habitacle le long duquel étaient placés les réservoirs de carburant», explique Laurent Rondoni qui a mené cette étude avec Bernard Boyer (ex-ingénieur Matra). Le Grand Prix de l'ACF 1956 sera malheureusement la seule et unique course de cette T251. L'industriel René Bolloré, nouveau mari de la veuve d'Ettore Bugatti (héritière la plus influente), met le pied sur le frein. Faute de moyens, le développement de la voiture est stoppé, même si Gioacchino Colombo, assisté de Stefano Meazza (un ancien mécanicien de Ferrari), bricolent encore quelques évolutions dans les ateliers de Molsheim, notamment au niveau de la suspension. Possédés par les mêmes rêves à défaut de parfaitement s'entendre, Roland Bugatti et Pierre Marco plancheront encore sur quelques projets liés à la compétition: une biplace sport à 4 cylindres, la 252 présentée en 1958, ou encore l'étude en 1960 d'un moteur V12, baptisé 451 et censé battre Ferrari... Autant de projets qui ne verront jamais vraiment le jour et qui n'éviteront pas l'inéluctable issue: en 1963, l'entreprise est vendue à Messier, un spécialiste de l'aéronautique qui rachète aussi Hispano-Suiza. Il faudra alors attendre les années 90 pour voir la création d'une nouvelle Bugatti. ■

Cette Bugatti T251 est l'un des nombreux bijoux que vous pouvez admirer à la Cité de l'automobile de Mulhouse, que nous remercions d'avoir autorisé la prise de vues qui illustre ces pages.
■ Musée ouvert tous les jours (sauf le 25 décembre)
■ www.citedelautomobile.com



ALAIN PROST, SON 1^{ER} SACRE

PAR JEAN-LOUIS MONCET PHOTOS DDPI

Quadruple champion du monde de F1, Alain Prost vient de fêter ses 70 ans. Sport Auto Classiques revient en détail sur un autre anniversaire marquant pour lui... et pour la France: son premier titre remporté en 1985 au volant de la McLaren MP4/2B à moteur TAG Porsche face à des pilotes redoutables (Lauda, Alboreto, Rosberg, Mansell, Piquet, Senna). C'était il y a bientôt 40 ans !

En cette année 2025, Alain Prost fête deux anniversaires. Tout d'abord le sien: 70 ans, un âge vénérable qui ne l'empêche pourtant pas d'escalader à vélo des pentes comme le Ventoux ou la route de la Table au-dessus du Cap, en Afrique du Sud, ou encore d'avaloir des dizaines de kilomètres, tout cela sur l'un de ses vélos préférés qu'il entretient comme s'il s'agissait d'une Ferrari rare. Le second anniversaire à fêter s'inscrit déjà dans les annales de la Formule 1 et ce sera le 6 octobre. Il y a quarante ans exactement: en 1985, à cette date, Prost gagnait son premier titre de champion du monde. Premier pilote français et, à ce jour, le seul de nos compatriotes à conquérir ce titre. Trois autres suivront mais quand il raccrocha son casque, fin 1993, le pilote français se plut à dire que durant dix ans il avait compté parmi les meilleurs du monde. Cependant, 1985 avait une saveur particulière: celle de ces titres qu'il faut aller arracher avec les dents quand il s'agit du premier.

Fin 1980, le manufacturier de tabac Philip Morris constate que son très gros investissement en F1 se délite peu à peu. Le titre de champion du monde de James Hunt en 1976 est déjà loin. Les proches de Bruce McLaren qui ont pris sa suite après son accident fatal, notamment Teddy Mayer et Phil Kerr, ne savent pas faire face à la constante évolution du monde des grands prix. Aussi les dirigeants de Philip Morris se rapprochent du patron de leur équipe de F2 qui affiche de prometteurs résultats. Il s'appelle Ron Dennis, il a débuté dans le milieu comme simple mécanicien dans l'équipe Brabham où il s'est fait remarquer, au-delà de ses compé-

tences, par son esprit d'initiative, son pragmatisme, et sa manie presque malade de la propreté clinique. Pour lui, une équipe de F1 doit offrir avant tout un support et une présentation intacts des sponsors. Une McLaren qui s'arrête à son stand est aussitôt lustrée de bout en bout. Mais Ron Dennis n'est pas seulement ce maniaque du *show off*. Il sait depuis ses débuts que la F1 maintient en permanence le cap vers les idées, le renouvellement technique, la modernité. Aussi, arrivé à la tête de McLaren, il engage John Barnard, un ingénieur qui a prouvé sa créativité dans les courses américaines et en particulier aux 500 Miles d'Indianapolis: c'est avec la Chaparral de Barnard que Johnny Rutherford a remporté la course en 1980. Barnard connaît le team McLaren version 1976, car il a travaillé sur la M23 de James Hunt. Avec Ron Dennis, ils vont révolutionner la F1 dès 1981, avec la première coque entièrement carbone. Ils inaugurent l'un et l'autre la lignée des McLaren MP4.

Au volant de sa MP4-1, John Watson décroche une première victoire à Silverstone, tandis que son équipier, Andrea De Cesaris, s'évertue à casser la sienne. De Cesaris ne restera pas dans l'équipe. Étant donné les résultats prometteurs de la machine, Ron Dennis vise beaucoup plus haut. Tout d'abord en convainquant Niki Lauda de sortir de sa retraite qu'il a subitement décidé de prendre avant même la fin de la saison 1979. Ensuite en convenant, avec le nouvel actionnaire de McLaren, Mansour Ojeh, de financer l'étude et l'utilisation d'un moteur TAG, du nom de la firme (Techniques d'Avant- ➤

DEMI-SOUIRE,
MAIS CONCENTRATION
MAXIMALE AVEC
SES INGÉNIEURS
POUR LE QUADRUPLE
CHAMPION DU MONDE.

POSTE D'OBSERVATION CLASSIQUE
DES MACHINES ET PILOTES RIVAUX
À L'INSTANT D'UNE PAUSE TECHNIQUE.



SUR LE TERRIBLE OSTERREICHING, LA MCLAREN-PORSCHE DE PROST DISTANCE LA LOTUS-RENAULT D'AYRTON SENNA DE 30"002. LE FRANÇAIS REJOINT ALBORETO EN TÊTE DU CHAMPIONNAT.

❶ Garde) d'Ojje, conçu par Porsche. Un bijou de modernisme, de puissance et de fiabilité et qui sera testé en course pour la première fois par Niki Lauda au Grand Prix des Pays-Bas 1983. C'est dans cet univers qu'Alain Prost fait son entrée en 1984.

Au sortir de la saison 1983, déçu par son échec et celui de Renault dans la conquête du titre mondial, Alain Prost réfléchit à l'avenir. On sait dans quelles conditions il se rapprochera de McLaren (lire *Sport Auto Classiques* n° 18).

1984, un avant-goût de la victoire

Mon vieil ami Maurice Hamilton, excellent journaliste britannique, raconte le moment clé où Ron Dennis prit contact avec Prost juste après Kyalami,

et la défaite. Maurice raconte: «*Les récriminations commençaient. Chez Renault, personne ne critiquait Prost, mais personne non plus ne le défendait. Toute la question était: quel avenir pour Prost? La réponse arriva beaucoup plus tôt que prévu, plus tôt qu'Alain lui-même n'imaginait, quand il rencontra Ron Dennis sur une plateforme d'embarquement d'hélicoptères.*» Ron Dennis raconte: «*Nous étions dans la queue à l'embarquement, et Alain sur la même ligne devant nous. Nous avons imaginé que les gens de Renault étaient tellement convaincus de gagner le titre mondial qu'ils avaient acheté beaucoup de caisses de champagne. Je plaisantais en m'adressant à Alain, je lui suggérais qu'à quelque chose de négatif, il y a toujours un côté positif. Et que de fait j'avais pu acheter du champagne à moitié prix. Il vit le bon côté de*

ma blague. Aussi je poursuivis tout simplement la conversation en lui demandant pourquoi il ne reviendrait pas chez McLaren?»

Les tractations aboutirent assez rapidement, et Alain retrouva un team McLaren, très évolué par rapport à ses souvenirs de la saison 1980 et de l'équipe McLaren avec laquelle il avait débuté en F1. Au cours de l'année 1984, les McLaren-Porsche MP4-2 remportèrent douze des seize grands prix de la saison, laissant deux victoires aux Brabham-BMW, une à Ferrari et une à Williams-Honda. Les deux sociétaires de McLaren terminèrent l'année, chacun avec plus du double de points que le 3^e, Elio de Angelis, pilote Lotus-Renault (34 points). Et le titre mondial récompensa Lauda (72 points), devant Prost d'un demi-point, la victoire de ce dernier à Monaco n'ayant valu qu'une demi-attribution des points,

ALAIN PROST, EN 9 PHOTOS



1977-1978: FORMULE RENAULT
EN FORMULE RENAULT PUIS FORMULE RENAULT-EUROPE, PROST AFFICHE UNE VRAIE DOMINATION. IL GAGNE TOUTES LES COURSES EXCEPTÉ UNE EN 1977. EN RENAULT-EUROPE, IL VIENT À BOUT D'ADVERSAIRES CORIACES.



1979: F3
CHAMPIONNAT D'EUROPE DE F3. PROST DÉCROCHE LE TITRE EUROPÉEN MAIS, MIEUX ENCORE, AVEC CETTE MARTINI-RENAULT MK27, IL REMPORTE L'ÉPREUVE PHARE DE LA DISCIPLINE, MONACO F3, LE 26 MAI 1979.



1980: DÉBUTS CHEZ MCLAREN
IL FAIT SON ENTRÉE EN F1 AVEC MCLAREN. IL EST ICI EN ESSAIS PRIVÉS SUR LE CIRCUIT PAUL-RICARD, EN NOVEMBRE 1979. AVEC CETTE M29, IL COURT SON PREMIER GRAND PRIX EN ARGENTINE ET MARQUE SON PREMIER POINT.

À la lutte avec Michele Alboreto, Prost prend la tête du classement au Grand Prix des Pays-Bas



PREMIER PODIUM 1985, AU BRÉSIL, AVEC MICHELE ALBORETO (À GAUCHE) ET ELIO DE ANGELIS. ILS SERONT LES ANIMATEURS DE LA SAISON.



BRANDS HATCH 1985: «BEN», LE PANNEAUTEUR, ATTEND LE PASSAGE DE PROST AVEC TOUTE L'ÉQUIPE MCLAREN. «P1» POUR «TITRE MONDIAL» ET NON POUR «VICTOIRE», CE JOUR-LÀ.

la course ayant été interrompue par la pluie au 31^e des 77 tours prévus.

Même s'il se trouvait frustré de cette 2^e place, Prost mesura très rapidement tout le bien qu'il pouvait continuer de tirer de sa nouvelle situation. Lauda transformé en mentor émérite, McLaren offrant un châssis et un moteur *nec plus ultra*, et des patrons, Ron Dennis et John Barnard, créatifs, inventifs, soucieux de la perfection qu'ils pouvaient offrir à leurs deux pilotes. C'est sous ces auspices que se présentait la saison 1985 pour Prost et McLaren. Pourtant, elle fut loin d'être simple et cela pour au moins trois bonnes raisons. Tout d'abord, une équipe qui dispute le championnat du monde de bout en bout pour le gagner apparaît toujours un peu... essoufflée l'année suivante, car il n'est pas facile de maintenir ainsi une pression constante sur les hommes. McLaren ne pouvait couper à cette période de relâchement post-1984. Par ailleurs, et même si personne ne pouvait le prévoir au départ la saison,

il n'y avait pas moins de sept pilotes capables d'arracher des victoires à Prost. Enfin, une équipe se montra plus particulièrement combative, et non la moindre: Ferrari. Au sein de la Scuderia, le pilote de pointe s'appelait Michele Alboreto.

Abandons en série chez Ferrari

La chronologie des résultats de la saison 85 (voir le tableau page suivante) prouve les difficultés auxquelles Prost dut faire face. Trois points séparaient donc Prost et Alboreto à la veille du Grand Prix d'Italie. Tout était prêt à Monza pour aider Alboreto. Même Gianni Agnelli, le charismatique «Avvocato», P.-D.G. de Fiat, avait débarqué de son hélicoptère dans le paddock de Monza, mais au sein de la Scuderia Ferrari, certains savaient déjà que sauf coup du sort, le grand Michele ne pourrait pas supporter ces derniers grands prix. Et la suite et la fin de la saison le démontrèrent.



1981: PREMIÈRE VICTOIRE EN F1
GRAND PRIX DE FRANCE À DIJON-PRENOIS LE 5 JUILLET. PREMIÈRE VICTOIRE EN F1 AVEC CETTE RENAULT RE30 À MOTEUR TURBO. LA COURSE, INTERROMPUE PAR LA PLUIE, SE DISPUTE EN DEUX MANCHES, PROST REMPORTE LA SECONDE.



1983: LA RE40
LA RENAULT RE40 AFFICHE DE NOUVELLES TECHNOLOGIES: COQUE LÉGÈRE, DISPOSITIF ANTI-TEMPS DE RÉPONSE DU TURBO, INJECTION D'EAU, SOUFFLAGE AÉRO. PROST DOIT S'INCLINER EN AFRIQUE DU SUD DEVANT PIQUET.



1990: CHEZ FERRARI
PROST FAIT SON ENTRÉE CHEZ FERRARI. C'EST UNE CONSÉCRATION POUR LE FRANÇAIS QUE D'ENTRER DANS LE TEMPLE DE MARANELLO. AVEC LA SCUDERIA, IL NE SERA PAS CHAMPION DU MONDE, C'EST L'UN DE SES GRANDS REGRETS.



SUR LE PODIUM AVEC MANSELL À BRANDS HATCH (À GAUCHE). BONNES BLAGUES AVEC LAUDA AUX PAYS-BAS, DERNIÈRE VICTOIRE DE NIKI (CI-DESSUS).

Fiesta avec les amis, audience auprès du pape Jean-Paul II couronnent la saison 1985 de Prost



LA SAISON N'EST PAS ENCORE TERMINÉE MAIS, FORT DE SA 4^E PLACE AU GRAND PRIX D'EUROPE, À BRANDS HATCH, ALAIN PROST CÉLÈBRE SA VICTOIRE D'ORES ET DÉJÀ ASSURÉE.

➤ Avec l'Italie, il restait donc cinq grands prix à disputer jusqu'à la fin de la saison. Les résultats d'Alboreto parlent d'eux-mêmes : Italie, abandon, moteur cassé ; Belgique, abandon, embrayage ; Europe, abandon, turbo ; Afrique du Sud, abandon, turbo ; Australie, abandon, levier de vitesses. La Scuderia Ferrari vivait l'une de ses périodes où les adjoints de l'Ingeniere Ferrari se disputaient le pouvoir. La mésentente était notoire entre Marco Piccinini, devenu le « consiglier » d'Enzo Ferrari, et Mauro Forghieri qui était l'âme de la technique en F1 à Maranello. Et qui fut muté aux Ferrari « de série ». Même si souvent Enzo Ferrari lui téléphonait pour lui demander en patois de Bologne ce qu'il pensait de telle ou telle évolution sur la 156/85, la machine d'Alboreto, il était trop tard pour le pauvre Michele.

Trois points pour assurer la victoire

Une fin de saison par conséquent simplifiée pour Alain Prost telle qu'on peut en juger, mais les premiers grands prix de 1985 se déroulèrent de façon assez rude pour le pilote français : constellés d'incidents ou d'accidents. Ainsi, une grosse sortie de piste sous la pluie au Portugal en tentant, peu avant la mi-course, de déborder De Angelis qui, à bord de sa Lotus-Renault, protégeait un Senna impérial et imparable en tête de la course. Et pour suivre, une mauvaise

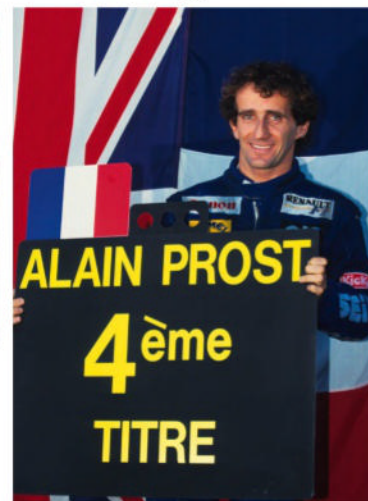
ALAIN PROST, EN 9 PHOTOS



1990: LA GUERRE AVEC SENNA
LE DUEL AVEC AYTTON SENNA ATTEINT SON PAROXYSMES. AU JAPON, AYTTON (MCLAREN) PERCUTE VOLONTAIREMENT ALAIN (FERRARI) POUR L'EMPÊCHER D'ÊTRE CHAMPION DU MONDE. LE BRÉSILIEN AVOUE SA FAUTE L'ANNÉE SUIVANTE.



1993: LA WILLIAMS-RENAULT DU 4^E TITRE
AVEC LA WILLIAMS-RENAULT FW15C, PROST CONQUIERT SON 4^E TITRE MONDIAL. IL DEVANCE ICI DAMON HILL, SON ÉQUIPIER, EN FRANCE À MAGNY-COURS. IL REMPORTE AVEC CETTE MACHINE LES SEPT DERNIÈRES VICTOIRES DE SA CARRIÈRE.





TRÈS COMPÉTITIVE, LA FERRARI 156/85 D'ALBORETO (ICI AU VOLANT) AFFICHERA EN FIN DE SAISON UNE FIABILITÉ ALÉATOIRE.

UN PODIUM POUR RIRE À SAINT-MARIN: LA MCLAREN SERA DISQUALIFIÉE (POIDS NON CONFORME). DE ANGELIS (À GAUCHE) SERA DÉCLARÉ VAINQUEUR DEVANT BOUTSEN (À DROITE) ET TAMBAY.

farce à Imola pour le Grand Prix de Saint-Marin. Prost boit le champagne avec l'équipe McLaren pour fêter sa victoire. Une belle victoire qu'il doit à son intelligence de la course. Il a compris que sur ce circuit d'accélération-freinage, il faut surveiller de près la consommation. Les derniers tours lui donnent raison: à trois boucles de l'arrivée, les pannes sèches se succèdent pour Johansson, Senna et Piquet. Victoire donc et, peu après, l'équipe McLaren doit répondre à une convocation des commissaires: la McLaren est pesée 2 kg au-dessous du poids minimum. C'est donc la disqualification pure et simple. Il admettra une petite erreur de sa part: «*Je croyais avoir de quoi aller au bout sans problème, et j'ai mal lu le tableau de bord. J'aurais pu rouler sur les débris de gommes pendant le tour de décélération, j'aurais aisément gagné deux kilos.*»

Le Grand Prix de Detroit, dans le Michigan, se solda par une autre sortie de piste, la McLaren privée de freins alla taper dans le mur de béton. En Allemagne, sur le nouveau Nürburgring, la situation tourna au cocasse. Teo Fabi signa contre toute attente une pole position magistrale avec sa Toleman-Hart, devant la Ferrari de Johansson et la McLaren de Prost. Après avoir amené sa machine à son emplacement sur la grille de départ, juste derrière la Toleman, Prost sortit de son cockpit et alla parler à Fabi. Il lui rappela probablement qu'il jouait le titre mondial et qu'il devait s'extirper au plus vite de la grille. Fabi

acquiesça... Et manqua totalement son envolée! Résultat: Prost, 3^e, se retrouva 5^e, et Alboreto, 8^e, rejoignait aussitôt la 3^e place. Le pilote de la McLaren dut se battre jusqu'au bout pour rallier la 2^e place, mais Alboreto arracha une très belle victoire sur un circuit peu facile pour les dépassements. On ne le savait pas encore mais c'était l'ultime victoire du grand pilote italien en F1. Au grand prix suivant, en Belgique, Prost assure les points de la 3^e place et, trois semaines plus tard, le grand cirque de la F1 débarque sur ses terres en Grande-Bretagne de nouveau, mais à Brands Hatch cette fois. Sur la grille de départ, Prost est loin, la 6^e place seulement, mais comme en Allemagne, le danger pour lui viendra de l'avant. De Keke Rosberg, devant lui sur la grille, et qui comme Fabi en Allemagne, bafouille au signal de l'envolée. Prost l'évite de peu tout en mettant deux roues dans l'herbe. Il doit lever le pied, et le voilà 14^e à l'issue du premier tour, loin de la tête de course qui, rappelons-le, à cette époque distribue 9 points au vainqueur et jusqu'à 1 point au 6^e. Il faut deux points à Prost pour être champion du monde. Il va donc se livrer à un travail de fourmi pour remonter jusqu'à la 5^e place, puis la 4^e, d'autant qu'il a fait un mauvais choix de pneus. À mi-course, il doit changer de gommes et Ron Dennis, le big boss de McLaren, ordonne qu'on lui fasse chauffer des pneus tendres. La McLaren-Porsche s'en trouve transfigurée. Et Prost revient vers le haut du classement, à la 4^e place qui vaut

3 points. Il est champion du monde. La F1 dérogera à sa règle: Alain peut monter sur le podium pour rejoindre le trio des vainqueurs, Mansell, Senna et Rosberg. La suite sera délectable: une fiesta à tout casser à Paris avec les amis, une audience auprès du pape Jean-Paul II à Rome, et deux grands prix (Afrique du Sud et Australie) encore à disputer. Pour la gloire. ■

LA SAISON 1985 AU CRIBLE

Brésil

1. Prost. 2. Alboreto (Ferrari) 3. De Angelis (Lotus).

Classement mondial:

Prost 9 points. Alboreto 6 points. De Angelis 4 points.

Portugal

1. Senna (Lotus). 2. Alboreto. 3. Tambay (Renault). Prost, sortie de piste.

Alboreto 12. Prost 9. Senna 9.

Saint-Marin

1. De Angelis. 2. Boutsen (Arrows). 3. Tambay. Prost vainqueur et disqualifié.

De Angelis 16. Alboreto 12. Tambay 10.

Monaco

1. Prost. 2. Alboreto. 3. De Angelis.

De Angelis 20. Prost 18. Alboreto 18.

Canada

1. Alboreto. 2. Johansson (Ferrari). 3. Prost

Alboreto 27. De Angelis 22. Prost 22.

Detroit

1. Rosberg (Williams). 2. Johansson. 3. Alboreto. Prost, sortie de piste.

Alboreto 31. De Angelis 24. Prost 22.

France

1. Piquet (Brabham). 2. Rosberg. 3. Prost

Alboreto 31. De Angelis 26. Prost 26.

Grande-Bretagne

1. Prost. 2. Alboreto. 3. Laffite (Ligier).

Alboreto 37. Prost 35. De Angelis 26.

Allemagne

1. Alboreto. 2. Prost. 3. Laffite

Alboreto 46. Prost 41. De Angelis 26.

Autriche

1. Prost. 2. Senna. 3. Alboreto

Prost 50. Alboreto 50. De Angelis 28.

Pays-Bas

1. Lauda (McLaren). 2. Prost. 3. Senna

Prost 56. Alboreto 53. De Angelis 30.

Italie

1. Prost. 2. Piquet. 3. Senna

Prost 65. Alboreto 53. De Angelis 31.

Belgique

1. Senna. 2. Mansell (Williams). 3. Prost

Prost 69. Alboreto 53. Senna 32.

Europe (Brands Hatch)

1. Mansell. 2. Senna. 3. Rosberg. Prost, 4e.

Prost 72. Alboreto 53. Senna 38.

Prost, assuré du titre de champion du monde.



19 mai 1996, à

MONACO



En triomphant dans le Grand Prix de Monaco, le 19 mai 1996, Olivier Panis provoqua une colossale surprise à plus d'un titre. Déjà, à cause de sa médiocre position sur la grille de départ (14^e) consécutivement à la rupture de son moteur Mugen-Honda lors des qualifications. Mais ce handicap n'avait pas été le seul à surmonter. Force est de reconnaître en effet qu'à cette époque l'équipe française battait sérieusement de l'aile. Une équipe dont la nationalité était devenue discutable. Guy Ligier lui-même ne la dirigeait plus depuis un bail. Il l'avait cédée à un industriel français passionné, Cyril de Rouvre, lequel n'ayant pas réussi à la maintenir au niveau souhaité l'avait lui-même concédée à Flavio Briatore.

DANS LES MAINS DE BRIATORE

Directeur de l'équipe Benetton, ce dernier en avait confié la gérance à Tom Walkinshaw, ancien pilote et ancien rugbyman (comme Ligier). Dans la perspective plus ou moins avouée de la lui céder. Cette cession était en bonne voie au début de 1996, au point que Walkinshaw, après avoir procédé à trente-sept licenciements, envisagea de transférer l'équipe Ligier de Magny-Cours à Leefield (Angleterre) où il disposait de vastes ateliers. Ce fut un tel tollé en France que Walkinshaw préféra se retirer. Du coup, Briatore en reprit les commandes pour les confier à l'un de ses collaborateurs, Bruno Michel, gestionnaire, qu'assistaient Didier Perrin et l'ingénieur André de Cortanze. Ainsi de nouveau « francisée », l'équipe Ligier avait attaqué la saison 1996 avec l'appui de Parmalat et celui apporté par l'équipier brésilien d'Olivier Panis, Pedro Diniz.

Le châssis JS43 dérivé du JS41 de l'année précédente (une copie du châssis Benetton) était propulsé par un moteur Mugen-Honda qui était loin de valoir les Renault V10 propulsant les Williams et les Benetton, ou encore les Mercedes-Ilmor des McLaren, pour ne rien dire des Ferrari qui, abandonnant leurs traditionnels V12, avaient rejoint cette année-là la cohorte des V10.

Le début de saison avait été dominé par les Williams-Renault qui avaient triomphé dans les cinq grands prix ayant précédé Monaco, quatre fois avec Damon Hill (Argentine, Brésil, Argentine, Saint-Marin) et une avec Jacques Villeneuve (Grand Prix d'Europe au Nürburgring). Le pilote ayant le mieux tiré son épingle du jeu derrière les Williams était Michael Schumacher que Jean Todt, directeur de la Scuderia, avait convaincu de rejoindre Ferrari où il faisait équipe avec l'Irlandais Eddie Irvine. Olivier Panis avait ramené un point pour l'équipe Ligier grâce à une 6^e place au Brésil. Un point qu'il avait manqué de peu en Australie (7^e) et même en Argentine (8^e à l'14^e de Damon Hill).

UNE PATINOIRE

Au départ du Grand Prix de Monaco, peu nombreux auraient été ceux capables de miser sur ses chances. Et pourtant... Une averse s'était déversée sur la Principauté juste avant la course, contraignant tous les pilotes à chausser des pneus pluie. En dépit de quoi les incidents se multiplièrent rapidement,

Auteur d'une remontée extraordinaire, Olivier Panis profite des abandons de Damon Hill et Jean Alesi pour, quinze ans après, apporter une neuvième et dernière victoire à l'équipe Ligier.



PREMIÈRE ET UNIQUE VICTOIRE EN F1 POUR OLIVIER PANIS. UN SUCCÈS ACQUIS AU TERME D'UNE COURSE FOLLE AVEC QUATRE VOITURES À L'ARRIVÉE. JEAN ALESI, EN TÊTE, A ÉTÉ L'UNE DES VICTIMES DE L'HÉCATOMBE.

Photos: DPP/LAT

« Ligier attendait une victoire depuis quinze ans et le Grand Prix du Canada 1981, avec celle spectaculaire de Jacques Laffite sous la pluie battante »

► tant la piste s'apparentait à une patinoire. Jos Verstappen pour commencer, dès Sainte-Dévote. Puis – surprise, surprise! – Michael Schumacher lui-même, qui, ayant empiété trop généreusement sur une bordure, échoua dans un muret avant le tunnel. Barrichello, Fisichella, Lamy non plus ne purent boucler le premier tour. Avant le 6^e tour, Katayama, Rosset et Diniz rejoignaient tout ce beau monde. Et Olivier Panis? Il avait pris son mal en patience, ce qui ne l'empêchait pas d'ouvrir l'œil. Et le bon. Au 7^e tour, il débordait Brundle (Jordan-Peugeot), et 10 tours plus tard Häkkinen (McLaren-Mercedes). Il se faufilait sans mal lors d'un accrochage entre Irvine et Frentzen, avant de régler son compte à Herbert (Sauber). La piste commençant à s'assécher, son équipe l'arrêta juste avant que Villeneuve, Salo et Coulthard n'en fassent autant. Ce qui lui permit de leur passer sous le nez! Il était désormais 4^e derrière Damon Hill, dont la Williams avait l'air d'une facilité dérisoire à maîtriser. Jean Alesi et Eddie Irvine. Alesi, au contraire de Hill, devait se battre comme un lion pour garder sa Benetton sur la piste. Irvine, qui s'était révélé infran-

chissable pour Frentzen quelques tours plus tôt, ne put s'opposer à la volonté de Panis: la Ligier du Français n'hésita pas à lui forcer le passage dans un virage serré, poussant même la Ferrari dans les barrières!

LES LARMES DE LAFFITE

Le plus rapide en piste était alors Panis qui alignait les meilleurs tours avec une aisance stupéfiante, compte tenu de ce que les Ligier avaient montré jusque-là... Peu après la mi-course, premier coup de théâtre: le moteur de Damon Hill céda dans un panache de fumée à la sortie du tunnel. Hill plongeait dans l'échappatoire de la chicane pour y stationner sa Williams moribonde. Il abandonnait ainsi à Alesi sa place de leader. Panis était donc 2^e quand, surpris par l'huile déversée par la Williams, il effectua un tête-à-queue! Sans rien toucher heureusement. Plus de peur que de mal: deux Français roulaient donc en tête du Grand Prix de Monaco. Alesi, tout heureux de tenir enfin une victoire, n'amusait pas le terrain. Quand il remar-

qua un changement de comportement de sa Benetton. Suspectant une crevaison, il s'arrêta pour changer de pneus une nouvelle fois (54^e tour). Son avance sur Panis le lui permettait. Mais une avance qui chuta de 31 à 12 secondes. Pire pour Alesi: le comportement altéré de sa Benetton qu'il croyait dû à la défaillance d'un pneu était toujours là. En réalité, une suspension arrière s'affaissait. La mort dans l'âme, il s'arrêta une troisième fois, ouvrant toute grande la route de la victoire à un Panis qui s'était battu avec un acharnement méritoire depuis le départ. Et qui finit par apporter une victoire aussi incroyable que magnifique à l'équipe Ligier... qui attendait une telle fête depuis quinze ans et le Grand Prix du Canada 1981, avec une spectaculaire victoire de Jacques Laffite sous la pluie battante. Ce même Laffite qui, présent dans le stand Ligier le dimanche 19 mai 1996, ne put retenir quelques larmes quand Panis franchit triomphalement la ligne d'arrivée monégasque. Ce fut la neuvième et dernière victoire d'une Ligier en grands prix. ■

CLASSEMENT

1. Olivier Panis
(Ligier-Mugen Honda JS43)
249,600 km en 2h0'45"629
(124,014 km/h)
2. David Coulthard
(McLaren-Mercedes Ilmor
MP4-11) à 4"828
3. Johnny Herbert
(Sauber-Ford Cosworth C15)
à 37"503

sport • auto

JACQUES LAFFITE: UNE NOUVELLE VEDETTE

Les meilleurs extraits
du numéro 160
daté de mai 1975

Il y a 50 ans
DANS SPORT AUTO

Au menu de ce numéro, le Safari Rallye, couvert par Jean-Louis Moncet avec la victoire d'Ove Andersson au volant de sa Peugeot 504, devant les Lancia Stratos de Sandro Munari et Bjorn Waldegaard, l'interview de Jacques Laffite, étoile montante de la Formule 2 et les essais (Datsun 260Z, Fiat 131 et Alfa Romeo Alfetta) de José Rosinski.



HOMME



N° 160 MENSUEL - MAI 75 - FRANCE 6,00 F. - SUISSE 5 FS - ITALIE 900 L - CANADA \$ 1 - BELGIQUE 55 FB - ESPAGNE 70 P

Championnat du Monde des Rallyes
3ème Manche
27-31 mars

23° Safari Rally

ANDERSON SIMBA

de notre envoyé spécial Jean-Louis Moncet

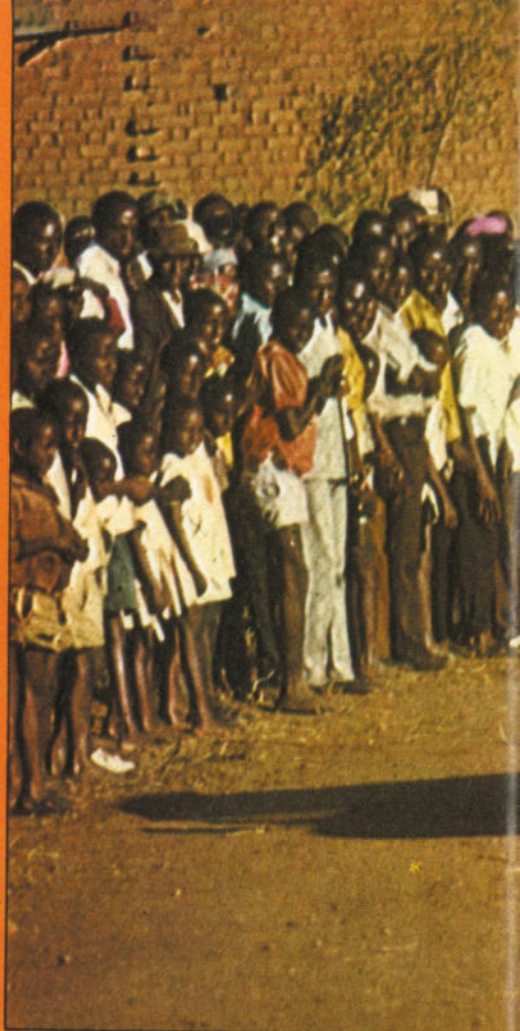
Suivre l'évolution du Safari dans les lignes du quotidien, « La Nation », est une chose intéressante. On y parla peu dans les premières heures d'un Waldegaard déchaîné et installé en tête de la course. En revanche, les exploits de Joginder Singh, qui succéda au Suédois à la 1ère place du rallye, y sont retranscrits dans le détail : le « Flying Sikh » déchaînait la population. Et puis...

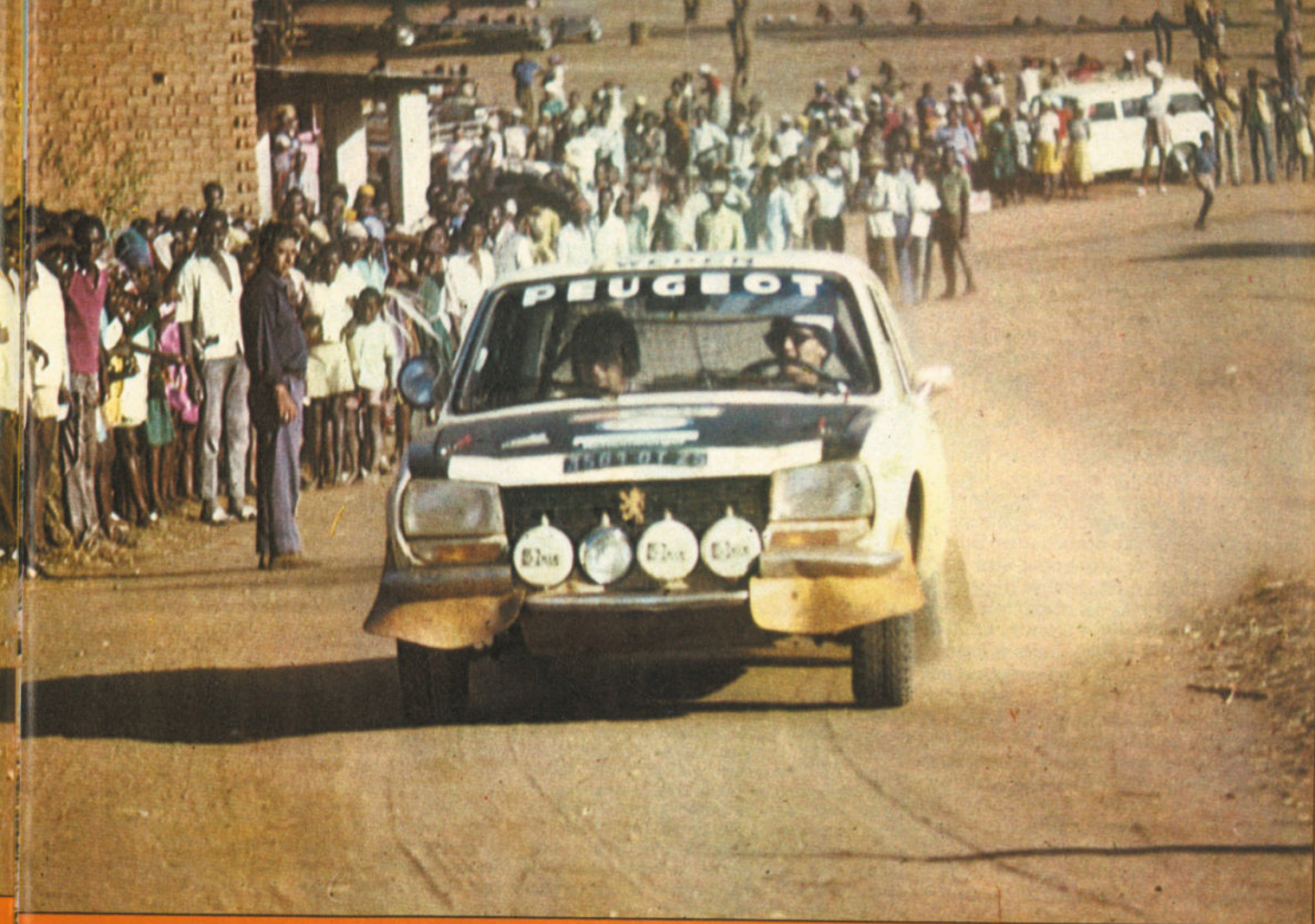
Et puis, il fallut bien se faire une raison : Joginder ne gagnerait pas le rallye. Sandro Munari, le

(1) En Swahili, Simba : Lion.

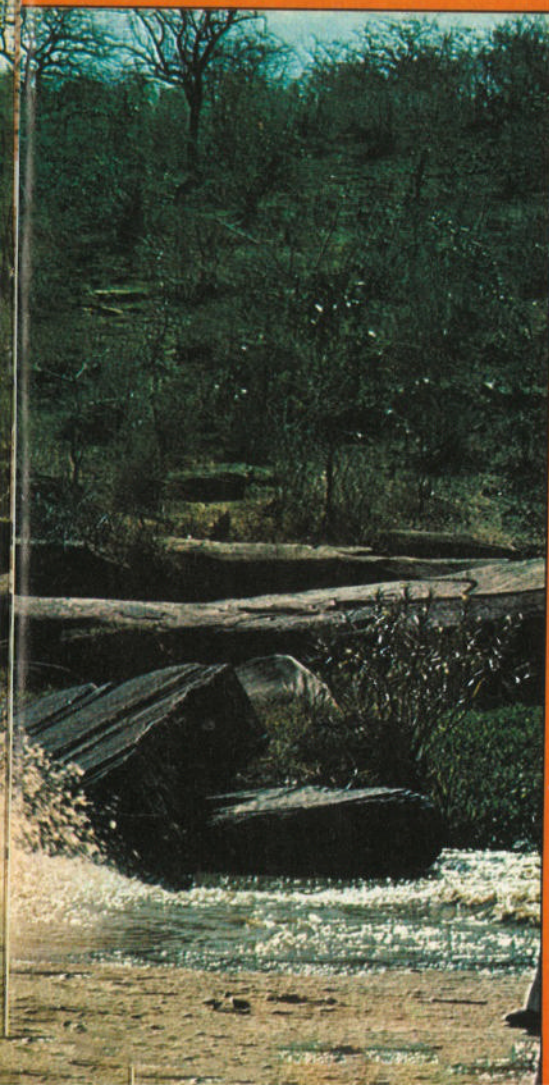
coéquipier de Waldegaard, accédait à la première position. « Ces étrangers » !!! titrait la Nation, avec un rien d'amertume et beaucoup d'admiration, (ou peut-être le contraire). Enfin, Ove Andersson s'emparait de la position de leader, qu'il conservait jusqu'au bout, et force fut à nos confrères kényens de constater parallèlement que si Andersson vivait un conte de fée, (inouï !!!), les pilotes européens dans l'ensemble réduisaient à néant le mythe du Safari, ce mythe qui interdit toute victoire à des pilotes européens et ne veut couronner que les seuls équipages de l'Afrique de l'Est.

Et bien pour un mythe, c'en était un fameux ! Considérer la victoire d'Hannu Mikkola et Gunar Palm en 1972, — les premiers européens





Ove Anderson : quelques secondes de détente pendant que Arne Hertz fait viser son carnet de bord au CH de Maiani, (ci-dessus). Seuls représentants français à l'arrivée : Bob Neyret et Jacques Terramorsi dont l'Alpine-Renault tint coûte que coûte.



au palmarès, — comme un accident de parcours, était une erreur. Car quatre équipages européens aux premières places, c'est plus qu'une défaite : c'est une déroute, une râclée mémorable infligée aux Africains. Telle est la première leçon que l'on tirera de ce Safari 1975. La seconde est que bon an-mal an, les Peugeot 504 s'avèrent toujours à la hauteur dans ce style d'épreuves, et qu'après une éclipse, elles reviennent au tout premier plan : Makinen l'a prouvé au Bandama, Anderson au Kenya. La victoire de ce dernier, cependant, n'a pas été facile et il s'en est fallu de peu, de quelques crevaisons exactement, que les lauriers n'aillent récompenser Sandro Munari dont la Lancia Stratos donna la mesure de ses possibilités et s'avéra extrêmement performante même sur ce terrain. Justement sur ce terrain, une course de cette taille, ample, extraordinaire, formidable. Incomparable Safari !

Jeux Africains

Le Safari, c'est le rallye d'une autre dimension. Tout y est démesuré : le kilométrage, la moyenne, par exemple, cette année près de 5.000 kms, pratiquement non-stop. D'abord une première étape vers le sud-est, vers l'Océan Indien, jusqu'à Mombasa sans éviter les passes difficiles Kitui, Malindi, les Taita Hills, et retour à Nairobi, soit près de 27 heures de volant. Une nuit très courte à Nairobi, et départ de bon matin pour la seconde étape par Narok, Kisumu, Kitale, Nakuru, des endroits impossibles comme le Mt Kenya, des pièges comme Meru, et encore des dizaines d'heures dans la voiture surchauffée. Et bienheureux lorsque, sentant l'épuisement, les organisateurs accordent par-ci par-là un peu de repos. Tout cela serait commun aux autres grands rallyes s'il n'y avait à combattre ici un ennemi redoutable : l'imprévisible. Il ne s'agit pas là d'une panne mécanique ou d'une crevaillon. Non ce serait trop facile. Ce serait exact à la rigueur dans des contrées policées comme les nôtres. Laissons à Jean-François Piot ses talents de conteur : « Ici, c'est d'abord la vitesse, — (il n'y a pas d'épreuves spéciales, simplement une moyenne à tenir pour un temps imparti entre chaque contrôle horaire) — : pour une bonne voiture, 180 km/h, un maximum. Elle tangue, elle amorce des travers à chaque mètre, à cause de la tôle, des trous, des pierres,



Joginder Singh était en passe de gagner son 3ème Safari, lorsqu'une soupape contraignit sa Colt Lancer à l'abandon.

Et puis, les distractions sont rares dans les villages, il faut bien s'amuser : ainsi dans cette belle ligne droite, en pleine nuit, un solide tronc d'arbre soigneusement camouflé par des branchages. Sur-tout, ne pas s'arrêter, c'est peut-être un guet-apens. Ou bien les jets de pierres. Qui éclatera le triplex de cette voiture à cinquante mètres de distance. Et ils sont des dizaines à fourbir leurs armes, à préparer leurs parpins. Ou bien encore la corrida : il s'agit de s'accroupir en plein milieu de la piste, le dos tourné à l'arrivée de la voiture jusqu'à ce qu'elle vous frôle dangereusement à droite ou à gauche. Celui qui ne bouge pas a gagné.

Enfin, il faut compter avec la faune : un chien, c'est peut-être dangereux, un gnou l'est beaucoup plus !! » Tout cela vous laisse imaginer l'état de concentration, la tension du pilote, les yeux exorbités, la conjonctive rougie par la poussière, tandis que, la voix éraillée, presque éteinte à cause de la poussière, le navigateur débite ses notes, cahier par cahier, et que dans le ciel bleu profond, l'avion de l'assistance, tournoie et émet message sur message à l'équipage et à ses assistances.

Les meneurs de jeux

Peugeot

Le 27 avril, à 16 heures, heure locale, sur le podium du Kenyatta Conference Center et au son de la fanfare, le président de la République Mzee Jomo Kenyatta saluait du drapeau national Timo Makinen et Henry Liddon, dans leur Peugeot 504. Se déroulant toujours au moment de Pâques, le 23ème East African Safari, dénommé en 1975, le Safari rally, partait avec près de trois semaines d'avance sur la saison des pluies.

Ceci compensant cela, la poussière allait s'avérer l'ennemi principal des candidats à la victoire.

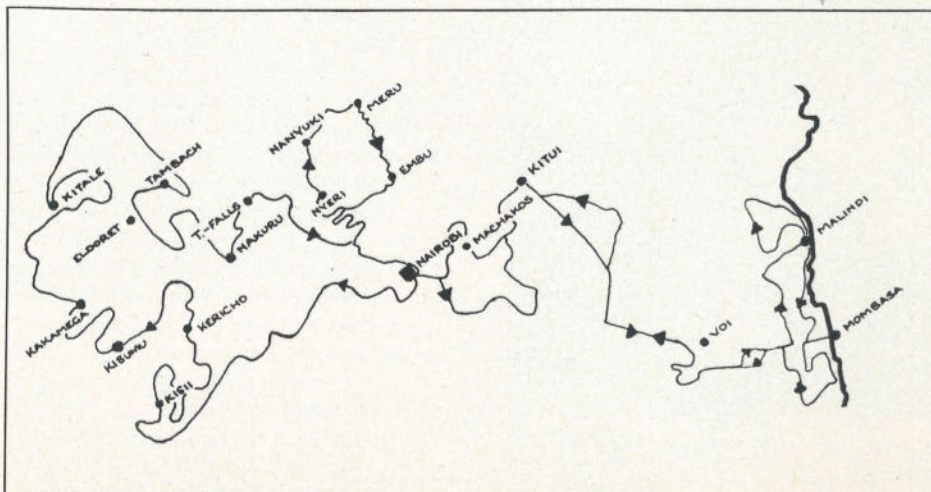
Doubler un candidat tient du miracle, et encore faut-il qu'il veuille bien vous laisser passer. Mikkola et Todt, également sur 504, en firent l'expérience. Passé avec 26' de retard à Kalii (CH4), Hannu était second derrière Waldegaard ; mais dans le sillage de Joginder Singh, après un virage à 130/140 km/h, se refermant à 70, il sortait irrémédiablement de la route, et renonçait. Peu après, Kokotoni, (10ème des 83 contrôles horaires), alors qu'il était dans les tout premiers leaders, Makinen devait lui aussi abandonner : un écou de bielles cédait, sans doute à cause d'une paille dans le métal. Notre confrère John Davenport qui régula les assistances, dans l'avion affrété par Peugeot, voyait donc ses forces diminuées de 50 %, et devait faire grise mine en sachant

que quelques kilomètres après le départ, Anderson était sorti sur une plaque de sable et avait enfoncé sa portière arrière droite. Mais rien d'important n'allait plus entraver la marche d'Anderson, qui, 3ème, à l'issue de la 1ère étape, accédait à la 2ème place du fait de l'abandon de Singh à Iten. Les difficultés des Lancia après le Mt Kenya lui permettaient de prendre la tête devant Waldegaard, et il allait la conserver jusqu'au bout, tandis que Shankland et Bates, le seul équipage local engagé par Peugeot, ralliaient Nairobi en 5ème position. Ces 504, groupe 2 à moteur 2 litres, préparées à Sochaux, et engagées sous les couleurs du team Marshalls disposaient de 170 cv à 6.500 t/m. Culasse et pistons spéciaux, différentiel Peugeot mis au point depuis près d'un an, il s'agissait des mêmes voitures que celles du Bandama. La boîte à 4 rapports avait été étagée de façon à permettre 90 km/h en première, 175 km/h en 4ème. Affichant 1.300 kgs toute équipée sur la bascule, emportant 100 litres de carburant, les 504 étaient chaussées de Michelin RA1 retailés longitudinalement au centre et autorisant toutes sortes de terrain.

Lancia

Cinq Lancia au départ : deux Stratos et un coupé Beta du team officiel Alitalia-Lancia, une Stratos et un coupé Beta du team Preston. Avec casquette et aileron, arceau de protection arrière extérieur et chasse-buffe à

l'avant, garde au sol relevée de 3,5 cm comme au RAC les Stratos étaient littéralement superbes. Dotées du moteur à deux soupapes (225 cv à 7.200 t/m) elles pesaient leur tonne, soit un peu plus de 100 kgs que la version légère (façon Monte-Carlo). Quant aux Beta, environ du même poids elles étaient mues par le 4 soupapes de 180 cv à 4.000 t/m. Par une assistance commune avec le team Preston, une armada de deux avions, six Toyota Land Cruiser, deux breaks 504 et douze mécaniciens allaient surveiller les cinq voitures jour et nuit. Un Safari nécessite une longue préparation, et quinze jours après sa victoire à Monte-Carlo, Sandro Munari s'embarquait pour le Kenya. Le principal problème des Stratos, la poussière, — un moteur cassé, un autre en mauvais état — fut résolu par l'emploi de multiples conduits filtrants et filtres à air — (il y en avait deux débouchant dans le coffre arrière). Malgré des problèmes d'alternateur, Waldegaard s'installa au commandement, bien décidé à se venger du mauvais sort de l'an passé. Jean-Luc Thérier raconte : « Fantastique Waldegaard. Je l'ai dépassé alors qu'il n'avait plus de lumière ; 70 kms plus loin, je ne lui avais pris que 7' ». Bjorn devait cependant céder la première place à un Joginder Singh en folie, peu avant Nairobi. Mais à Makutano, Singh ayant abandonné, il regagnait sa position, lorsqu'à Nakuru, une incroyable série d'avatars s'occupait de son sort : fuite d'huile au carter



après avoir talonné, boîte bloquée du même coup, qui lui coûtaient une heure, dont 35 minutes pour déposer le blindage de protection. Puis la courroie de pompe à eau s'en mêle à Murang'a. Enfin, à 100 kms de l'arrivée, sur une même bosse, lui et Preston, également sur Stratos, bloquent à nouveau leur boîte. Le Suédois ne pourra rien contre le retour de son coéquipier Munari. Sandro fit à Murang'a figure de vainqueur. Victime d'une sortie de route dès le début du rallye pour avoir voulu doubler Makinen, il se hisse très vite dans les trois premiers, et remontait régulièrement sur Anderson lorsqu'il dut faire face à une épidémie de crevaisons. Juste avant le Mt Kenya, il en fut trois fois victime : deux roues de secours lui permettaient de repartir. La 3ème roue, il dut aller la chercher avec un taxi de brousse. Ses espoirs de victoires d'envolaient. Les trois Stratos engagées figurent cependant à l'arrivée. Pas mal pour une première ! Les deux coupés Beta, la voiture d'usine de Shekar Mehta-Mike Doughty, celle de Preston confiée à Robin Ulyate et Ivan Smith, se comportaient honorablement, mais elles nécessitaient pour cela de continus changements d'amortisseurs. Et lorsqu'il n'y en eut plus dans aucune voiture d'assistance, elles durent renoncer et passèrent hors-délais.

Colt Lancer

Sous la bannière du Joginder's rally team, la firme japonaise Mitsubishi, bien implantée en Afrique de l'Est, engageait des Colt Lancer groupe 2 à moteur 1600 cc — 2 soupapes par cylindre — alimenté par deux carburateurs Solex double-corps, moteur qui, au dire de Joginder Singh, développait 160 ch à 7.500 t/m. En fait, le principal avantage de cette voiture réside dans sa légèreté, et l'équipe de mécaniciens japonais qui assistaient l'écurie, paraissaient assez discrets à ce sujet. Il s'agissait en fait de la même voiture que l'an dernier, celle avec laquelle Joginder avait gagné, et il ajoutait, avec l'humour qui le caractérise : « Ils ont fait des progrès ; les sièges sont plus confortables. » Joginder et David Doig, les héros du Kenya, portés à bout de bras par leur public, eurent tôt fait, dans des passages délicats comme Bura et Kalii, que le rallye empruntait pour la seconde fois, de combler leur handicap sur Waldegaard, et, à la fin de la 1ère étape, rentraient à Nairobi en leaders, dans le délire que l'on devine. Mais la route était longue, et aux deux tiers de l'épreuve, alors qu'il ne disposait que de 11' d'avance sur Waldegaard, le Sikh cassait une soupape et faussait la culasse de la Colt. Il repartait avec 4 h 27' de retard et abandonnait peu après Iten. Andrew Cowan et John Mitchell roulaient à leurs mains, et ne purent contrer efficacement l'attaque de la Renault 17 de Jean-François Piot ; ils ne récupérèrent leur 4ème place qu'à la faveur des difficultés de ce dernier. Quant à Davinder Singh, le frère de Joginder, associé à Roger Barnard, il soutint un rythme moins élevé, et fut retardé par des problèmes d'alimentation d'essence. A noter également que Prem Choda, et son épouse Pauru, ainsi que Jim Noon, associé à Jim Heather, disposaient aussi de deux Colt Lancer privées qu'ils menèrent à l'arrivée.

Datsun

Afin de contrecarrer les projets de Mitsubishi, la Nissan-Motor-co avait aussi quelques bons représentants. Les voitures officielles arboraient les couleurs de l'importateur, D.T. Dobie : il s'agissait de deux Datsun 710 conduites par Kallstrom-Bostrom, Remtulla-Jivani, et une 260 Z, conduite par Hans Schuller, qui avait abandonné Edgar Herrman, (un équipage deux fois vainqueur au Safari), et était associé à Dieter Steinmann.

Kallstrom cassait très tôt son moteur, Schuller passait hors-délai, et seul Remtulla, très populaire au Kenya, ralliait l'arrivée en 6ème position, malgré un magistral tonneau. Beaucoup de Datsun privées figuraient au départ. Seuls Tundo, avec une 710, John Hellier avec une 160 B et Manjit Singh, avec une bonne vieille 1800 SSS regagnaient Nairobi.

Renault

La Régie avait fait un effort certain et pouvait placer de sérieux espoirs sur cinq voitures : deux berlinettes à moteur 1800 à 2 soupapes, deux R. 17 Gordini à moteur 2 sou-

ennuis vont s'amonceler : à Anabkoi, il manque son assistance et tombe en panne d'essence. Puis les canelures du volant mal serré se rongent. Il est obligé de le resserrer avec un croisillon le temps d'arriver à une autre assistance, à Molo exactement. Il perd des places, mais les regagne sans se ménager. Pourtant, à Meru, à l'endroit même où les Renault avaient renoncé l'an dernier à cause de la boue, Jean-François va lui aussi rejoindre la liste des abandons. Il a plu à Meru. Juste ce qu'il faut pour que la boue s'incruste dans les passages de roues arrière. Elle s'y entasse, sèche ; les roues frottent et 100



Somptueuses Stratos ; elles ont sans doute effectué au Safari l'une des plus belles courses de leur carrière. Ici, Waldegaard, dans une scène typiquement africaine.

papes aussi, et la berlinette privée de Bob Neyret, associé à Jacques Terramorsi. Jean-Pierre Nicolas, accidenté en reconnaissance, regagnait la France, son coéquipier Vincent Laverne prenait place à bord de l'avion d'assistance. Des deux autres équipages officiels, Thériet et Vial disposaient de leur berlinette, Piot et de Alexandris, de leur R.17. L'autre berlinette était confiée à Collinge et Combes, des champions locaux, et la R.17 à Simonian et Huth, un équipage local également, très populaire... au Kenya. Collinge, un peu trop brutal, cassait son embrayage très tôt, imité par Simonian qui cassait sa boîte. Thériet, en revanche, couteau entre les dents, partait tambour battant, et figurait en 2ème position derrière Makinen. Et avec un moral d'acier, il se préparait à porter son attaque : une grille de radiateur anti-moustiques, (préconisée par Collinge), bouchée ? Brouilles ! Tripmaster cassé ? Rien de grave ! Alternateur ? Deux projecteurs seulement ! Bof, l'attaque avant tout. Thériet vole. Hélas, la distribution cède. Lui qui n'a pas cassé de moteur depuis cinq ans !!! Restent Piot et Neyret. Et Piot n'hésite pas. Parti avec le n° 35, il doit en doubler des concurrents ! C'est un malin : il pointe avec 1' d'avance, en prend 2, (c'est le double pour avance) mais peut repartir devant quatre ou cinq voitures. Peu à peu, il rallie les dix premiers, et à mi-parcours, les cinq premiers. Et là, les

kms plus loin, l'embrayage casse définitivement. En vue de l'arrivée pourtant. La solution, elle existe : certains équipages ont brisé cet amas de boue au burin. C'est regrettable, car la R 17 est en Afrique sur son terrain ; elle peut y gagner sans souci, et il serait dommage qu'elle ne poursuive pas son expérience au rallye du Maroc. Bob Neyret n'était pas venu au Safari depuis longtemps. Et il y découvrit beaucoup de nouveautés, en particulier les assistances aéronautiques et radio qu'il ne pensait pas si perfectionnées. Bob a tenu le coup. Épuisé par la chaleur qui règne dans toute berlinette normalement constituée, victime d'évanouissements, il passera la nuit à l'hôpital de Nairobi après la première étape : pied droit brûlé. Mais il continuera et permettra tout de même à la firme française de figurer parmi les quatorze rescapés.

Citroën

Une DS 23 groupe 2 au départ, préparée par l'usine, et disposant de 200 cv à 6.500 t/m. L'équipage : deux notaires, Michel Popineau, un Réunionnais, et J.P. Decors, un Marseillais. Popineau participait pour la 3ème fois au Safari, et compte déjà une victoire en groupe 1 et une victoire en groupe 2, sur DS et sur GS au rallye de la Réunion. Il figurerait dans les vingt premiers, mais dut renoncer à mi-épreuve.



Jean-François Piot et Jean de Alexandris soutinrent longtemps les espoirs de la Régie Renault, avant d'abandonner, alors qu'ils postulaient à une excellente 4ème place. Mais ce n'est que partie remise.

Opel

Parti sans grand espoir, avec Edgar Herrman sur une Opel Ascona Irmscher Tuning dont il partageait le volant, Rauno Aaltonen dut renoncer lui aussi : hors délais à mi-épreuve.

Classement général

1. Ove Andersson-Arne Hertz, Peugeot 504, (pneus Michelin, Team Marshalls); pénalisations : 718 points - 1er Gr. 2 — 2. Sandro Munari-Lofty Drews, Lancia Stratos, 756 pts - 1er Gr. 4 — 3. Bjorn Waldegaard-Hans Thorzélius, Lancia Stratos, 837 pts — 4. Andrew Cowan-John Mitchell, Colt Lancer, 871 pts — 5. Bert Shankland-Chris Bates, Peugeot 504, 901 pts — 6. Zully Remtulla-Nizar Jivani, Datsun 710 violet, 994 pts — 7. John Hellier-Kanti Shah, Datsun 160 B, 1.092 pts — 8. Davinder Singh-Roger Barnard, Colt Lancer, 1.145 pts — 9. Franck Tondo-Anton Levitan, Datsun 710 Violet, 1.155 pts — 10. Prem Choda-Pauru Choda, Colt Lancer, 1.381 pts — 11. Vice Preston-John Lyall, Lancia Stratos, 1.284 pts — 12. Jim Noon-Jim Jeather Hayes, Colt Galant, 1.397 pts — 13. Bob Neyret-Jacques Terramorsi, Alpine-Renault, 1.417 pts — 14. Manjit Singh-Ken Doig, Datsun 1800 SSS, 1.558 pts. (1 pt = 1 minute de pénalisation)

Championnat du Monde des Rallyes	Championnat du Monde des Rallyes												
	Monte-Carlo	Suède	Safari	Portugal	Acropole	Maroc	1.000 Lacs	San Remo	Rideau Lakes	Press On Regardless	Corse	RAC	Total
1. Lancia	20	20	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	55
2. Fiat	15	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
3. Peugeot	—	—	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20
4. Saab	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15
5. Colt	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
6. Renault	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
7. Alpine-Renault	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
7 ex. Datsun	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
9. Porsche	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
9 ex. Skoda	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
11. Alfa-Roméo	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
11 ex. Opel	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
13. Volvo	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
14. BMW	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
14 ex. Ford	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

LAFFITE :



Laffite et sa Martini F2. En tête du Championnat d'Europe après trois courses.

LES SECRETS DE SA RÉUSSITE

PAR JOHNNY RIVES DE L'ÉQUIPE

« Inutile de rêver... Ne te fais aucune illusion, Ritton ! C'est moi qui vais gagner... »

Jacques Laffite est arrivé à Dijon quatre jours avant les 1.000 km où il doit débiter au volant d'une Alfa-Roméo. Il est gonflé à bloc : après un dénouement heureux à Estoril pour lui et sa Martini, il a remporté avec la même voiture une victoire sans bavure à Thruxton. Sur le rapide et difficile circuit anglais personne n'a pu se mettre sa suprématie en doute : pas plus Brambilla et Peterson, deux des plus bagarreurs pilotes de F1, qu'Henton et Wentz les deux révélations britanniques de la course, ou que ses rivaux français pilotes Elf comme lui : Leclère, Tambay et Jabouille.

Sa victoire de Thruxton, elle ne faisait aucun doute pour Laffite dès les premiers essais : il avait bien préparé sa Martini, il sut la tenir à l'abri des attaques de ses adversaires et des incidents.

Cela explique sa bonne humeur lorsqu'il arrive à Dijon. Pour lui, il n'y a aucun doute : il va gagner. « Merzario était devant l'Alpine turbo à Mugello, alors je vois mal pourquoi il ne recommencerait pas à Dijon... »

Laffite est content de faire équipe avec Merzario, sur l'Alfa. S'entendre bien avec le bouillant Arturo n'est pas à la portée de tout le monde, demandez donc à Jacky Ickx ! Avec ses manières directes, sa façon parfois brutale mais toujours franche de s'exprimer, Jacques Laffite a su prendre Merzario du bon côté chez Frank Williams : aucune tension ne s'est établie entre les deux hommes, aucune jalousie. Aussi pour ses débuts dans une grande équipe étrangère en course d'endurance Laffite envisage-t-il la course d'un œil



L'an dernier déjà, il terminait 3ème au Championnat grâce à ses nombreuses places d'honneur, et une victoire à Salzbourg.

« J'ai tapé un grand coup sur mon levier de vitesse, la deuxième s'est enclenchée »

optimiste. Il ne cesse de taquiner Henri Pescarolo : « Ne rêve pas, Riton, tu ne peux pas gagner dimanche puisque c'est moi qui vais gagner... »

Pescarolo regarde son camarade en souriant. Parfois, de son ton placide, il essaie de lui répondre en blaguant lui aussi. Mais Laffite fait vibrer sa voix un peu plus fort : « Tu verras, elle est pour moi cette course ! »

Pour taquiner son entourage, c'est un truc qui a toujours plu à Laffite : être exaspérant. Quand il y parvient, il éclate de rire. Alors il prend un peu plus confiance en ses chances. Car en dépit des apparences, Laffite malgré les certitudes qu'il peut exprimer est toujours anxieux, inquiet, avant une course qu'il tient absolument à gagner.

Trois courses, trois victoires

A Dijon, cela marchera comme à Estoril et Thruxton : sur des roulettes...

Voici comment Laffite raconte ces trois courses : « A Estoril, la voiture n'était pas prête. Je n'avais pratiquement jamais tourné avec. Un tout petit peu un dimanche à Magny-Cours, le jour des sélections pour la Coupe Kawasaki motocycliste. On avait des problèmes d'arrivée d'essence : entre deux séries de motos, on prenait la piste pour quelques tours. Il nous a fallu toute la journée pour éliminer ce problème d'arrivée d'essence. Le seul tour de circuit que j'ai pu faire, c'est à 11 heures du soir : on avait mis des voitures phares éclairés à l'entrée des virages. Je tournais comme ça. C'était la veille de mon départ pour l'Afrique du Sud.

Pendant que j'étais là-bas c'est René Arnoux qui a tourné avec. Il a un peu réglé les freins, les barres. Il a fait 200 kilomètres. A Estoril nous avons un peu tourné le vendredi (il n'y avait pas d'essais officiels). J'ai fait sept tours seulement ; l'embrayage s'est cassé. J'ai essayé différents réglages d'ailerons, j'ai réglé mes freins. Pour les essais officiels du samedi ça allait très bien, compte-tenu de certains défauts que nous n'avions pas eu le temps d'éliminer : elle était trop dure en ressorts etc. Pendant la course, si la piste avait été sèche je n'aurais peut-être pas gagné. »

Ce jour-là, Jacques modifia ses réglages pour tenir compte du sol mouillé. Mais il accentua trop sa prépondérance de freinage sur les roues arrière et éprouva de grandes difficultés pendant la course. Il frôla même la catastrophe après un blocage intempestif de ses roues arrière entraînant un tête-à-queue qui se termina en marche arrière dans les grillages à l'extérieur du virage. « J'étais prêt à descendre pour mesurer l'étendue des dégâts, devait raconter Laffite, lorsque Manou qui prenait des

photos dans ce virage m'a fait signe de continuer : alors je suis reparti... » Voilà pourquoi la victoire de Laffite à Estoril revient de loin : sans la complicité du photographe Emmanuel Zurini (DPPI) Jacques n'aurait sans doute pas gagné ce jour-là... Mais laissons-le poursuivre son récit :

« Lorsque nous sommes arrivés à Thruxton nous avions fait 1.200 km d'essais au Paul-Ricard et à Magny-Cours. On a changé les barres anti-roulis, on a mis un nouveau capot avant pour refroidir mieux, et on a fait beaucoup d'essais aérodynamiques pour voir de quelle façon je perdais plus ou moins, dans les virages rapides, dans les virages lents et en ligne droite. De cette façon avec Tico Martini on a déterminé les appuis moyens ne freinant pas trop en ligne droite tout en permettant de passer assez vite dans les grandes courbes. En arrivant à Thruxton, il n'y avait plus qu'à peaufiner. Le jour de la course, j'avais un peu peur de Brambilla : il attaque fort, règle bien ses voitures et tout. Mais dès les premiers tours j'ai été rassuré car il perdait du temps dans les grandes courbes après quoi il était trop loin de moi et ne pouvait plus se faire aspirer dans les lignes droites. »

Carambolage

Il ne restait plus à Jacques qu'à conduire sa Martini en toute sécurité jusqu'à l'arrivée, ce qu'il fit quoiqu'il arrivât toutes roues bloquées (et l'embrayage hors d'usage) dans la mêlée de la chicane où furent détruites les voitures de Peter Williams, Peterson, Binder, Mallock, Colombo et Leoni. « J'ai tapé un grand coup sur mon levier de vitesse, la deuxième s'est enclenchée juste au moment où des commissaires retiraient la voiture qui me bloquait le passage. »

Comme quoi, une victoire ne tient pas toujours à grand chose... Dans la seconde manche, moins bien parti que Henton et Wentz, Laffite n'était pas à l'abri du premier nommé. Il ne s'énerva cependant pas, observant Wentz et Henton pendant trois tours. Puis il déborda Wentz au freinage de la chicane avant de passer Henton, démontrant ainsi qu'il était bien le maître de la situation ce jour-là.

Puis ce fut Dijon. « Ça m'intéressait de faire cette course, raconte Laffite. Surtout avec une voiture pouvant gagner. Je ne me voyais pas gagner avec certitude, mais je pensais que c'était possible : Merzario y était presque arrivé à Mugello. J'étais un peu inquiet de ne pas faire des temps corrects. Le mercredi avant la course j'ai conduit l'Alfa. Elle était munie d'une queue longue, ce qui la rendait délicate à conduire : ainsi carrossée, elle devient légère de l'arrière. Mais elle est saine à conduire. On la sent costaud et bien faite.

Le vendredi j'ai fait 20 tours, juste le temps de faire un peu connaissance avec la voiture de course. Le samedi je n'ai pas tourné, car les essais ont commencé avec une heure et quart de retard pour notre voiture après le changement du moteur : Merzario a conduit sans arrêt.

Pour me la mettre en mains j'ai fait les essais libres du dimanche matin avec le plein d'essence. La piste était humide. J'ai rodé des pneus et des plaquettes.

Merzario ayant pris le départ, j'ai fait le tour du circuit avec un Dax pour suivre la bagarre Jabouille-Merzario. Ils doublaient dans tous les sens, sur les trottoirs, c'était infernal. Surtout Merzario : parfois il avait les deux bras en l'air dans les « S ». Le public était debout à chaque fois qu'il apparaissait. J'ai conduit dans les 2ème et 4ème relais. Il fallait moins attaquer car l'Alpine avait disparu. Le premier relai s'est passé sans incident : j'étais 20 secondes derrière Bell, roulant à la cadence qu'on m'avait demandée. Je n'étais pas très bien installé dans le siège de Merzario : mon meilleur tour s'est établi à 1'2" pour 1'1"6 à Merzario. Il n'y avait aucun souci à se faire. Si l'on avait été inquiet pour la victoire Merzario aurait remis tout ça en ordre... Mais Pesca et Bell ont dû changer un roulement de roue. » De ce superbe début de saison — trois courses, trois victoires — quelle est la victoire à laquelle Laffite attache le plus d'importance ?

« Pour être champion d'Europe en F2, c'est Thruxton. A Estoril, j'ai eu de la chance c'est vrai, mais je m'étais tout de même qualifié en 1ère ligne. A Thruxton cela a recommencé : qualifié en première ligne et victoire.

Dijon c'est extra aussi, car c'est ma première vraie course en prototype. Les Ligier JS 2 de 1974 n'étaient pas de vrais protos. Ça me fait voir dans un autre type de voitures. Je n'ai pas une seule étiquette dans le dos. Maintenant on peut dire : Laffite est capable de conduire un proto proprement. Je n'ai pas fait de tête-à-queue, rien. »

Une vieille complicité

Les succès de Laffite couronnent également la réussite de Tico Martini. Après avoir hésité, Tico se lança dans plusieurs tentatives de construction de F2. Sur le circuit de Magny-Cours il avait eu l'occasion d'en observer. En 1974 lorsque le BP-Racing de Laffite et Paoli eut acquis deux March 742, Tico Martini participa à leur mise au point.

« Tico avait déjà des idées précises sur la F2, explique Laffite, mais avec moi il a pu voir le problème d'un peu plus près. Ensemble nous n'avons fait qu'une seule séance de travail sur les March : après Hockenheim, avant le



G.P. de Pau. Nous avions notre nouveau capot avant. Il a fallu régler ma voiture. A Pau je n'ai pu faire que 5 tours avant la pluie le premier jour et j'ai cependant obtenu le 3ème temps. Je me voyais gagner... »

L'entente régnant entre Tico Martini et Jacques Laffite peut être qualifiée de parfaite. Les deux hommes se connaissent depuis 1968 : cette année-là Laffite avait été battu de quelques dixièmes par Jean-Luc Salomon en finale du Volant Shell. Ses qualités de pilote lui valurent de gagner le Volant Winfield : le prêt d'une Martini F3 pour quelques courses, en 1969. L'année suivante, Laffite se retrouvait sans rien. Il acheta une Martini F.France moitié-moitié avec Minou Royer. C'est... Tico Martini qui paya la moitié de Laffite.

« Je n'avais aucun argent. J'avais une aide de l'école Winfield mais j'étais tout seul. Ma voiture était propre, bien réglée, mais je ne changeais rien dessus. J'étais pas très dans le coup. Je conduisais comme maintenant, mais je ne connaissais pas certaines astuces : doubler à tel endroit et pas à tel autre. Je n'avais pas de roues de rechange, ni un groupe Honda pour recharger les batteries, je ne pouvais pas changer fréquemment mes rotules de suspension : pour tout ça, il faut de l'argent. Je n'en avais pas.

En 1971 ça allait mieux. J'ai réussi à gagner deux courses. J'aurais eu l'argent que BP a mis à ma disposition en 1972 j'aurais été champion un an plus tôt. J'avais acquis de la maturité, j'avais appris beaucoup de choses. En 1972 j'avais de l'argent, je pouvais tourner ; mes moteurs ont été préparés par Bozian, c'est très important. Avant ça, je n'étais pas pris au jeu comme maintenant. Quand tu gagnes, tu es motivé, tu t'occupes plus de ton truc... »

Comme Chapman et Clark

Pendant tout ce temps, les relations entre Laffite et Martini se sont resserrées : les deux hommes ont appris à se connaître, à se comprendre. Ils ont acquis ensemble une méthode de travail unique, semblable à celle qui unissait Jim Clark à Colin Chapman voilà une dizaine d'années. Jim Clark ne passait pas pour un metteur au point de génie. Mais il savait retranscrire avec tellement de précision le comportement de sa voiture que Chapman, ancien pilote lui-même, parvenait à déduire sans trop d'erreurs les réglages qui s'imposaient.

A Magny-Cours, Laffite et Martini travaillent un peu de la même façon. « Avant Thruxton, on a travaillé la grande courbe de Magny-Cours, Tico et moi, nous raconte Laffite. A chaque arrêt je lui expose mes problèmes : dans tel virage, je suis emmerdé, la voiture fait ça... Tico, quand il ne comprend pas pourquoi insiste : « Tu es sûr ? » Parfois Tico trouve immédiatement une solution qui n'incombe pas forcée-



Deuxième course de F2, deuxième victoire à Thruxton cette année.



Un duo redoutable : Tico et Jacques.

ment à la voiture. Il me dit : « Tu braques trop tôt. » Ou bien : « Tu accélères trop tôt (ou trop tard). Fais ça et tu verras. »

Souvent je fais comme il m'indique et le défaut disparaît. S'il venait sur les courses avec moi, il irait me regarder dans les virages et après il me dirait : « A tel endroit braque un peu plus tard, accélère plus tôt. A tel autre, accélère moins tôt. » En me voyant dans un virage il est capable de me dire si le comportement particulier de la voiture est dû à ma façon de conduire ou bien à nos réglages.

Pour Thruxton, quand nous avons travaillé la grande courbe de Magny-Cours, il venait m'observer après chaque modification, puis quand je m'arrêtais : « Qu'est-ce que tu ressens ? » Je lui répondais elle survire ou bien elle prend du roulis. S'il est d'accord, il modifie un réglage, ne me dit pas

un tel niveau, elle entraîne automatiquement une confiance sans limite dans son partenaire. Quoi de mieux pour faire progresser une machine qu'une telle compréhension entre celui qui l'a créée et celui qui la conduit ?

Le rêve : une F1 à Magny-Cours

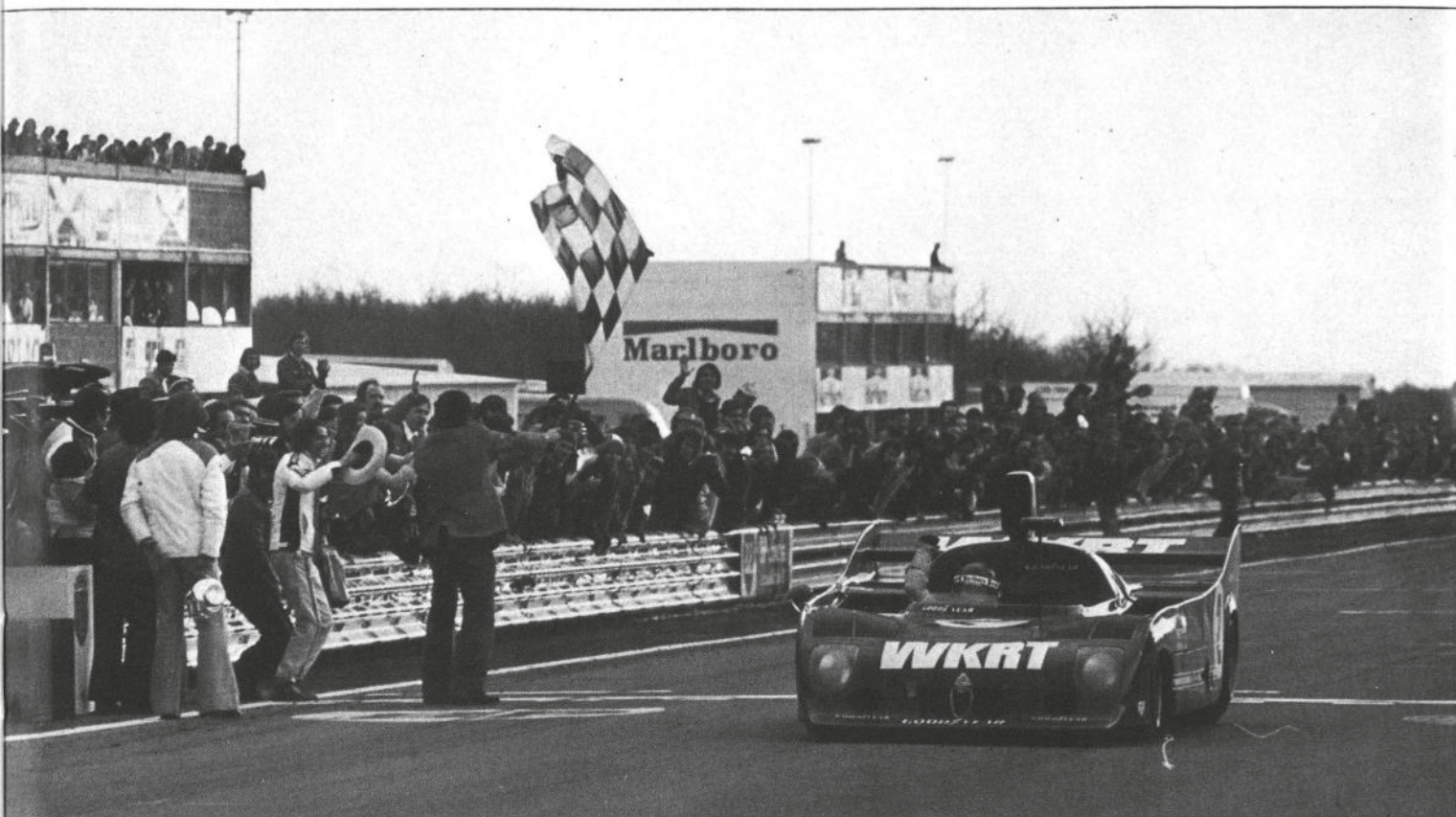
Sur quel type de circuit la Martini F2 te semble devoir être la plus efficace : rapide ou sinueux, Salzbourg ou Pau ? avons-nous demandé à Laffite.

— En sortie de virage, les roues motrices ne « cirent » pas du tout. A Pau ça va être un avion. A Estoril elle n'était pas mal, tout en étant loin d'être aussi bien réglée qu'à Thruxton. Quant à sa valeur en ligne droite, nous ne sommes pas fixés. Il faudrait un appareil Heuer de prise de vitesse

— En faisant des essais sur un circuit que je connais bien, on gagnerait je pense pas loin d'une seconde au tour : je crois qu'on serait dans les dix meilleurs temps. J'en ai parlé à Frank Williams. Il ne dit pas non mais il ne le fait pas. Venir exprès de Londres avec tout le matériel pendant plusieurs jours : il n'a pas assez d'argent. J'aimerais qu'on le fasse.

— Qu'espères-tu de ta saison en F1 ?

— Apprendre encore. En plus de la conduite, les réglages. Avec la nouvelle Williams marquer des points sur les circuits que je connais. Les moteurs marchent pas mal. Ou au moins faire quelque chose aux essais : « Tiens Laffite a le 5ème temps, ou le 6ème... » Ou le 3ème, pourquoi pas ? En course il faut tenir la cadence, c'est dur. Mais jusqu'ici je n'ai couru en F1 que sur des circuits nouveaux : j'apprends les circuits, j'ai des petits ennuis qu'il faut



quoi pour ne pas m'influencer et je repars. De but en blanc je n'ose pas dire : il faut des ressorts plus mous, ou plus durs. Je n'ose pas. Quand nous travaillons comme ça, aucun de nous n'est catégorique, on ne se butte pas. Parfois pourtant je m'énerve, je fais des conneries, des tête-à-queue. Tico me dit : « Arrête-toi, on recommence dans une heure. » Quand je reviens je suis calmé et on trouve ce qui n'allait pas. »

L'entente entre les deux hommes paraît si parfaite qu'on peut se demander si Colin Chapman et Jim Clark se comprenaient aussi bien. Lorsqu'une collaboration s'établit entre deux hommes à

instantanée. Nous n'en avons pas les moyens.

— Quel est son point fort : Tico Martini, Hugues de Chaunac ou toi-même ?

— Les trois. C'est un ensemble. Le point le plus fort c'est Martini. Il l'a conçue. Si elle tient la route, c'est grâce à Tico. Puis vient Chaunac : grâce à lui je peux faire d'autres courses, il s'occupe parfaitement de l'écurie, la voiture est bien entretenue, ça me permet de ne pas m'énerver. Après c'est moi.

— Si tu avais la possibilité d'amener une Williams F1 à Magny et de la régler avec Tico, à quel niveau penses-tu qu'elle serait capable de s'élever ?

« Dijon, c'est extra aussi, car c'est ma première vraie course en prototype. »

éliminer. Ça ne me laisse jamais le temps d'essayer de la régler. Les amortisseurs, les ressorts, on n'y touche jamais.

WELL DONE LAFFITE!!



Les essais

Les pilotes allaient disposer de deux séances d'essais d'une heure et demie chacune le matin et l'après-midi, pour pouvoir occuper une place sur la grille de départ. La première de ces séances se déroula par un temps incertain, mais permit aux moteurs Schnitzer de se mettre en évidence. Laffite et Brambilla accrochaient les 1'11''7, devant, fait peu commun, deux moteurs Ford, la March 752 de Brian Henton, à moteur Hart, et, surprise, la Lola T 360 de Ted Wentz. Ce dernier, bénéficiant du soutien de Wella en Formule Atlantic, ne pouvait faire autrement que d'installer un moteur F2 dans sa Lola, pour le meeting sponsoré par sa marque. On parla aussitôt de limite de poids, mais la voiture de Wentz s'avéra conforme dit-on.

Derrière ces quatre monoplaces, venait la plus rapide des March, celle de Peterson, en 1'12''2. Stuck bénéficiait d'une erreur de chronométrage, et était crédité d'un 1'12''3 très improbable. Jabouille, sur sa Elf 2, et Tambay, réussissaient réellement ce même temps, et seul Michel Leclère fut la proie d'ennuis de tenue de route principalement, sans compter un câble d'accélérateur coincé grand ouvert, qui l'envoya « aux champs »,

à quelques centimètres du rail de sécurité. La seconde séance d'essais allait permettre quelques améliorations, en particulier pour Laffite, qui, gentiment, régla tout le monde avec un temps de 1'10''1, encore en deçà de ses possibilités. Brambilla s'accrochait à 2/10es, Henton à 3, mais la seconde ligne, composée de Jabouille et de Wentz était reléguée à plus d'une seconde. Jabouille, à la suite de problèmes de pompe à essence, ne pouvait améliorer son temps, et son coéquipier, Larrousse, qui n'avait pu effectuer que très peu de tours de circuit et dans de mauvaises conditions, ne prenait pas le départ.

1ère manche

Panique autour de la voiture de Brambilla sur laquelle on change une trompette d'injection au tout dernier moment, mais elle est prête en quelques secondes, et au baisser du drapeau, Laffite prend le meilleur départ devant Brambilla, Jabouille, jailli de la 2ème ligne devant Wentz. A l'issue du premier tour, la Martini est en tête devant la March, la Lola et l'Elf 2. Henton suit, et précède Leclère. Stuck, en 7ème position, doit s'arrêter, pneu en lambeaux à la suite d'une crevaisson, au 5ème tour, tandis que Henton, débarrassé de Wentz, se

lance à la poursuite de Brambilla. Moteur en difficultés, Jabouille n'a pu suivre le rythme des leaders. Dans le second peloton, Peterson se décide à attaquer; il effectue un tête-à-queue, retombe en 17ème position, mais parviendra à la 9ème place au 19ème tour. Mal lui en prend. Au 20ème tour, la Chevron-Atlantic de Peter Williams effectue un travers à la chicane et cale. Williams essaie de repartir: Rebaque et Martini l'évitent de justesse, mais Peterson, qui n'a pas ralenti au drapeau jaune, le percute en même temps que Binder; et la liste s'allonge: à leur tour Leoni, Colombo, Mallock, Hotz et Ertl tapent dans le tas. Laffite survient, passe... et gagne.

2ème manche

Peterson, victime d'une luxation à la suite de ce carambolage, et Colombo d'une fracture, ne prennent pas bien entendu le départ, pas plus que les autres pilotes dont les voitures ont été détruites, à l'exception d'Ertl. Stuck non plus ne figure pas sur la grille: un problème de boîte de vitesse n'a pas été résolu à temps. En revanche, Chaunac et son équipe ont procédé au changement de l'embrayage de la Martini de Laffite en un temps record. Au signal

du starter, Henton effectue un départ canon et mène à l'issue du premier tour devant Wentz, Laffite et Tambay. Au 3ème tour, Henton, Wentz, Laffite, Tambay, Leclère et Brambilla sont roue dans roue. C'est passionnant, mais, pour montrer qu'il peut gagner avec panache, Laffite passe Wentz au 4ème tour, et prend la tête au 6ème; il mène devant Henton, Tambay, Brambilla, Wentz et Leclère. Puis Brambilla effectue un tête-à-queue, Leclère et Wentz sortent pour l'éviter. Michel y perd son capot avant et sa place; Wentz, radiateur bouché par l'herbe, casse son moteur. De son côté, Brambilla repart à l'attaque. Il passe en tête, devant Tambay, débarrassé de Henton, et Laffite. Ils termineront dans cet ordre. .

Classement général

1. Jacques Laffite, Martini-BMW-Schnitzer MK 16, 1 h 13'7"8, moyenne 186,71 km/h (huile et carburant Elf, pneus Goodyear) — 2. Patrick Tambay, March-BMW 752, 1 h 13'51"4 — 3. Giancarlo Martini, March-BMW 752, à 1 t. — 4. Rebaque, Chevron-Ford-Hart BDA, à 1 t. — 5. Jean-Pierre Jabouille, Elf 2-BMW-Schnitzer, à 1 t. — 6. Duilio Truffo, Osella-BMW FA 2, à 1 t, etc. 13 pilotes classés.

Grille de départ

Henton March-Ford 752 1'10"4	Brambilla March-BMW-Schnitzer 752 1'10"3	Laffite Martini-BMW-Schnitzer Mk 16 1'10"1
Wentz Lola-Ford T360 B 1'11"9		Jabouille Elf 2-BMW-Schnitzer 1'11"9
Stuck March-BMW 752 1'12"3	Peterson March-BMW 752 1'12"2	Leclère March-BMW 752 1'12"0
Serblin March-BMW 752 1'12"7		Tambay March-BMW 752 1'12"4
Colombo March-BMW 752 1'13"2	Binder March-BMW-Schnitzer 752 1'13"0	Kuwashima March-BMW 752 1'12"9
Martini March-BMW 752 1'13"5		Francia Osella-BMW 1'13"3

etc., 30 voitures au départ.

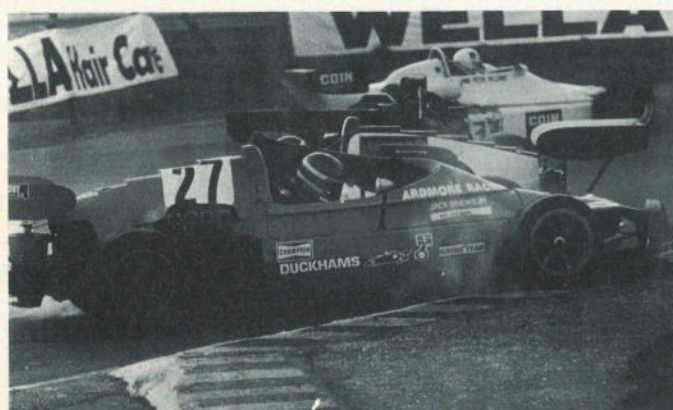
Classement 1ère manche : 1. Laffite, les 30 tours en 36'14"0, à la moyenne de 188,43 km/h — 2. Henton, 36'18"8 — Wentz, 36'39"2 — 4. Leclère, 36'39"4 — 5. Tambay, 37'0"0 — 6. Rebaque, à 1 t. — 7. Martini, à 1 t. — 8. Francia, à 1 t. — 9. Vonlanthen, à 1 t. — 10. Truffo, à 1 t. Meilleur tour, Laffite et Henton, en 1'11"0, moyenne 192,3 km/h, nouveau record.

Principaux arrêts : Stuck, crevaison, puis suspension cassée. Brambilla, boîte à transistor. Williams, Peterson, Binder, Leoni, Colombo, Mallock, Hotz et Ertl, accident. Kuwashima, pression d'essence. Serblin, moteur explosé.

Classement 2ème manche : 1. Brambilla, les 30 tours en 36'47"6, à la moyenne de 185,56 km/h — 2. Tambay, 36'51"4 — 3. Laffite, 36'53"8 — 4. Martini, 37'29"9 — 5. Jabouille, 37'29"6 — 6. Kuwashima, 37'50"4 — 7. Rebaque, 37'51"4 — 8. Ertl, 37'57"0 — 9. Truffo, 37'57"4 — 10. Deutsch, à 1 t. Meilleur tour : Brambilla, en 1'11"4, moyenne 191,25 km/h.

Principaux arrêts : Leclère, sortie de route. Wentz, surchauffe. Henton, chunking.

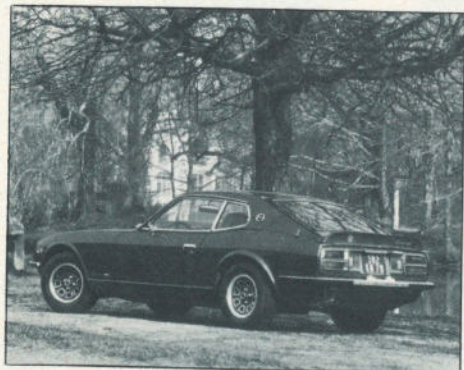
Peterson vient de percuter Williams, à l'arrière-plan, envoyant en tête-à-queue un concurrent que Mallock, au premier plan, ne peut éviter, (en bas à gauche). Hotz, Leoni et Colombo surviennent à leur tour, pendant que Peterson se dégage, (en bas à droite). Laffite surgit, « allume » ses roues, mais pourra passer, (ci-dessous), en couleur.



essai :

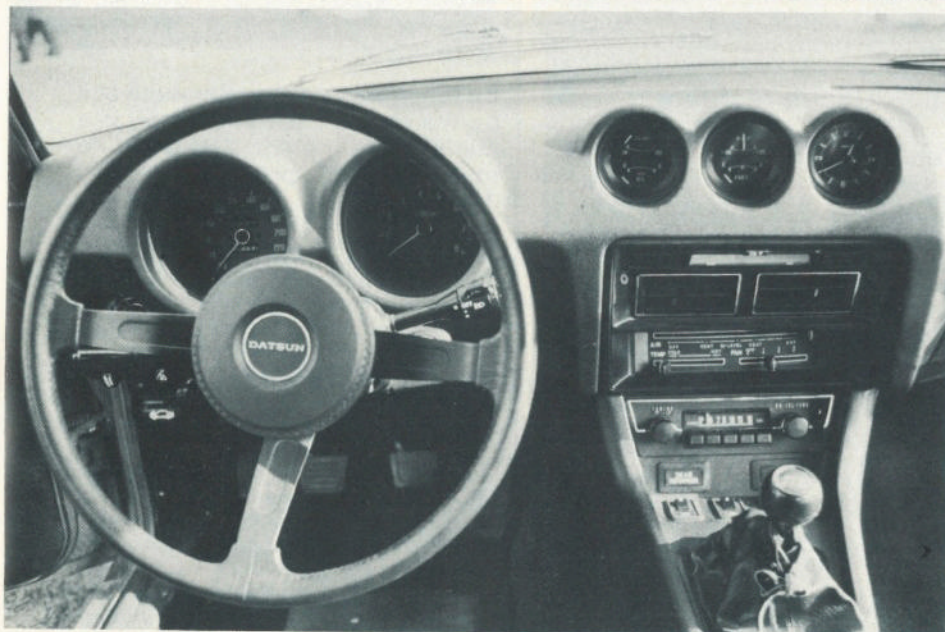
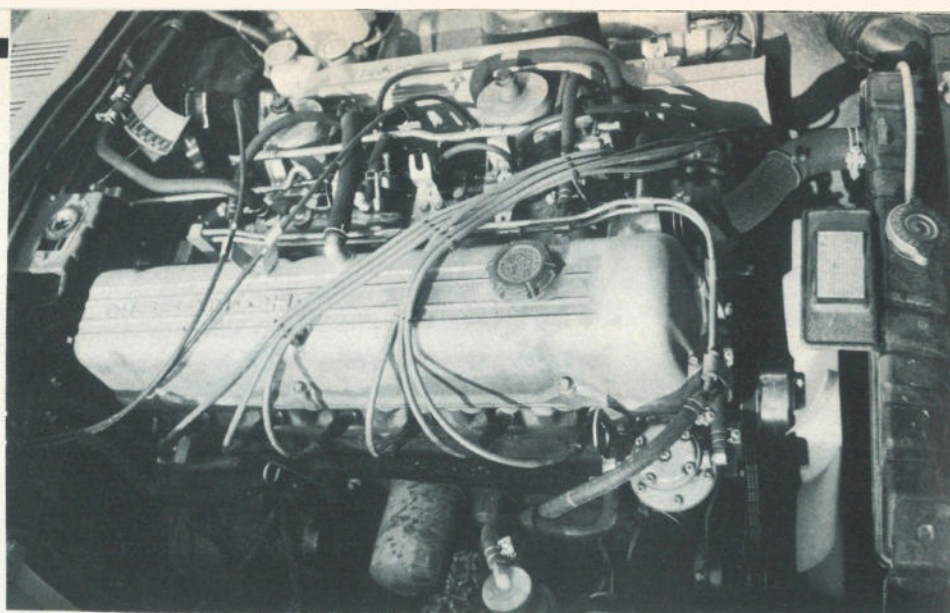
PAR
JOSÉ
ROSINSKI

DATSUN 260 Z



130 sur autoroutes, 90 sur les routes, à quoi peut-il encore bien servir aujourd'hui de posséder une voiture de sport ? C'est, j'en suis sûr, la question que beaucoup d'entre vous se posent. Circuler à ces allures, au volant d'une BB ou d'une Dino, n'est-ce pas cumuler les inconvénients et les frustrations, tout en s'exposant inutilement à l'agressive vindicte de la répression policière ? Puisque désormais, on ne peut plus exploiter les qualités d'une automobile performante, ne vaut-il pas mieux se « ranger des voitures » et faire bêtement une fin en acquérant une quelconque machine à rouler aussi banale que possible ? Raisonnablement en vogue sans doute. Mais superficiel au fond, et ne correspondant pas à la réalité heureusement. Car le critère fonctionnel n'est jamais la seule motivation d'achat, même et y compris pour les objets les plus utilitaires auxquels on veut à tout prix vous faire assimiler l'automobile en 1975. Un exemple entre mille ? On fabrique en grande série des briquets « à jeter », qui fonctionnent très bien et coûtent très bon marché. Est-ce pour autant que les briquets précieux, tellement plus chers et bien que ne fournissant pas un meilleur service, ont disparu des marchés ? Assurément pas. Un objet, si courant soit-il, n'a pas que des qualités utilitaires. On aime aussi qu'il soit beau, et même pourquoi pas rare. Parce qu'on en tire alors, en plus, des satisfactions d'ordre esthétique, intellectuel, sensuel. Tout le monde n'est pas habillé en complet « Mao » de drap bleu comme en Chine. Tout le monde ne mange pas que pour se nourrir. Tout le monde ne roule pas que pour se transporter. Néanmoins, à cet égard, c'est un fait que les limitations de vitesse aux valeurs ridiculement basses qui se sont abattues sur nous ont pour effet de niveler les solutions techniques. Ainsi, au niveau de la voiture de sport, peut-on se demander si les

inconvenients du coupé à moteur central valent encore la chandelle... Pour les plus raffinés, certainement. Pour ceux qui attribuent la priorité à l'aspect et au prix, ce n'est pas sûr. Aussi, une voiture d'architecture conventionnelle comme la Datsun 260 Z, très joliment dessinée, bien équipée, dotée d'un 6 cylindres relativement puissant qui lui confère des performances tout à fait correctes et vendue à un prix raisonnable par rapport à tout ce qu'elle offre, peut-elle susciter, en raison des conditions de circulation qui nous sont imposées, encore plus d'intérêt que par le passé.



Caractéristiques générales

Comparée à la 240 Z, décrite et essayée dans Sport-Auto n° 121, la 260 Z se distingue essentiellement par l'allongement de 30 cm de l'empattement qui a permis l'installation d'un compartiment arrière créant deux places de secours. Cependant, cette transformation en 2 + 2, a provoqué un sensible accroissement du poids, de l'ordre de 150 kgs. Aussi, la cylindrée du moteur a-t-elle été accrue de 2393 à 2565 cc par allongement de la course. Ceci a permis de gagner 12 cv et 1,5 mkg, soit le nécessaire pour que les performances de la 260 Z, demeurent analogues à celles dont la 240 Z était capable.

Par ailleurs, les deux modèles apparaissent tout à fait identiques, tant dans le domaine de la transmission (par une boîte de vitesses à 5 rapports) que dans celui des suspensions (type Mac Pherson à l'avant et à l'arrière) ou des freins, (système mixte à disques et tambours, assistés par servo).

Au volant

Quant à l'aspect extérieur, il faut pratiquement voir les deux voitures côte à côte pour prendre conscience de la longueur accrue (de 4,11 à 4,42 m) du nouveau modèle. Les lignes à la fois harmonieuses et agressives n'ont en effet pas changé, le nez est toujours souligné par un déflecteur rapporté, alors que le panneau arrière vertical se termine par un becquet. Le long capot voluptueusement galbé, l'arrière court et râblé rappelle irrésistiblement le coupé Jaguar E, que les dessinateurs japonais n'ont pas imité, mais dont ils se sont manifestement inspirés : nul ne s'en plaindra d'ailleurs, ils n'auraient pu choisir un plus bel exemple ! On peut donc les féliciter, à la seule réserve près que les « enjoliveurs façon alliage léger » dont ils ont cru devoir affubler cette très jolie automobile, sont tout à fait hors de propos, rendant obligatoire l'achat de « vraies » roues...

A bord, le tableau de bord d'un style

fort américain, apparaît très complet et lisible, les différentes commandes sont bien placées, les sièges demi-baquet sont correctement dessinés et la position de conduite s'avère satisfaisante. Assez haute, la ceinture de caisse limite la visibilité. Les places arrière sont exiguës, mais peuvent incontestablement dépanner, ou permettre d'installer des enfants. Les dossiers peuvent aussi se rabattre, augmentant considérablement la capacité de chargement du coffre à bagages (accessible par le hayon arrière). Dans l'ensemble, la finition, sans originalité, ni luxe particulier semble sérieuse.

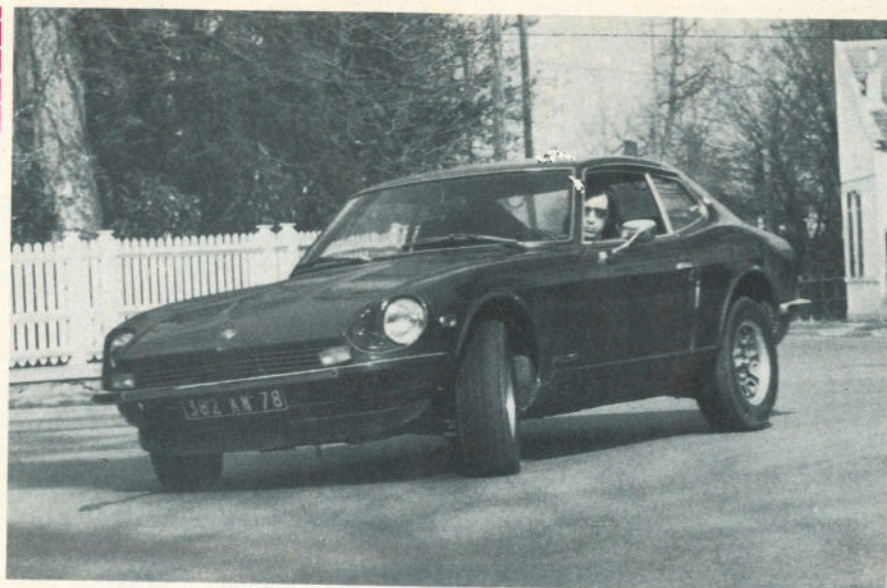
Sur la route

Bien équilibrée, dotée d'une direction précise et suffisamment directe, la 260 Z ne pose guère de problèmes de conduite. Son comportement est essentiellement sain et n'offre aucune surprise. Certes, la voiture n'est pas légère, et cela se ressent par la manifestation d'une certaine inertie qui compromet la maniabilité dans les cas extrêmes.

Il convient de toute façon d'anticiper en « balançant » l'arrière sans attendre que l'avant — assez lourd — ne provoque un sous-virage difficile à combattre. D'autre part, si la suspension est ferme, elle nous est apparue mieux amortie et moins fatigante que celle de la 240 Z précédemment essayée. Les freins, franchement faibles sur la 240 Z, se sont aussi révélés en progrès sur le plan de la résistance.

Au niveau des performances, nous avons en revanche été déçus : ce 6 cylindres déteste tourner vite. Et, quoique la zone rouge ne commence qu'à 7.000 t/m, il est à la fois inutile et vain de tenter de tirer plus de 6.000 t/m car, à partir de ce régime, l'aiguille du compte-tours paraît accablée de fatigue et ne monte plus qu'avec une désespérante lenteur... Dans des conditions atmosphériques, il est vrai défavorables, nous n'avons pu obtenir mieux que 18'' aux 400 m et 33'' au km départ arrêté, ce qui n'est vraiment pas brillant pour une 2,5 l. sportive...

C'est même tellement médiocre (nous



avons mesuré 16"7 et 31"2 pour la 240 Z) que cela ne doit pas être réellement représentatif des possibilités de la 260 Z : il est probable que le moteur de notre voiture d'essai ne délivrait pas son rendement normal. Ceci est d'ailleurs confirmé par la vitesse de pointe : nous n'avons pu dépasser 186 km/h (à 5.200 t/m environ) alors que nous avions obtenu 195 km/h avec la 240 Z. Bref, notre 260 Z manquait de souffle. Un modèle mieux réglé devrait mieux faire.

Conclusion

Plus habitable et pratique à utiliser sans avoir rien perdu de ses qualités esthétiques, le coupé Datsun, en devenant une 2 + 2, devrait élargir sa clientèle. On pouvait autrefois lui reprocher son architecture trop conventionnelle : c'est un argument moins fort aujourd'hui. Il reste l'attrait de lignes viriles et belles, un équipement particulièrement complet, (vitres teintées, radio avec antenne électrique d'origine), une mécanique manquant sans doute de raffinement, mais certainement robuste, et un comportement routier, satisfaisant : cela représente pas mal d'atouts pour 46.850 F.



Fiche technique

Carrosserie :

Coupé 2 portes 2 + 2, 4 places propulsion arrière, moteur à l'avant.
Poids en ordre de marche : 1.200 kgs
Poids autorisé en charge : 1.540 kgs

Dimensions :

Longueur : 4,425 m — Largeur : 1,630 m — Hauteur : 1,290 m — Empattement : 2,605 m.
— Voie AV : 1,355 m — Voie AR : 1,345 m — Garde au sol : 0,155 m.

Moteur :

6 cylindres en ligne — arbre à cames en tête — refroidissement eau. Alésage : 83 mm. Course : 79 mm. Cylindrée : 2,565 cc.
Taux de compression : 8,3:1.
Puissance administrative : 15 cv.
Couple maxi : 22,5 mkg à 4.400 t/m (SAE).
Puissance maxi : 162 cv à 5.600 t/m (SAE).
Alimentation : 2 carburateurs type SU
Carter d'huile : 5 l. avec filtre.

Transmission :

Embrayage à diaphragme mono disque à sec.
Boîte de vitesses : 5 vitesses toutes synchronisées et marche arrière, différentiel rapport 3,700/1.
Vitesse à 1.000 t/m
1ère : 10,69 km/h ; 2ème : 16,33 km/h ;
3ème : 23,74 km/h ; 4ème : 31,05 km/h ;
5ème : 35,94 km/h ; MAR : 9,19 km/h.

Performances :

1.000 m D.A. : 33"
Vitesse maxi : 186 km/h à 5.200 t/m.

Suspension :

AV et AR indépendantes
Type Mac Pherson et barre stabilisatrice.

Direction :

Directe à crémaillère. Démultiplication : 15,8 : 1. Diamètre de braquage : 10,2.

Freins :

Hydraulique à double circuit assisté par dispositif à dépression d'air.
Freins à disques à l'avant.
Freins à tambours à l'arrière.

Prix : 46.850 F. TTC

Importateur : J.P. Richard 46-48, rue Moxouris PARLY 2 78150 Le Chesnay. Tél. : 954-25-36.



En fonction de la situation nouvelle du marché de l'automobile, Fiat a complètement changé de doctrine et avec la 131, présente une anti 124.

Auparavant, à l'exception de la 500, même les modèles les plus utilitaires de la marque italienne étaient dotés d'un certain brio, d'un caractère que l'on se plaisait à qualifier de « latin » et qui faisait leur originalité. La 124, par exemple, n'était naturellement en rien une voiture de sport, mais son comportement la rendait amusante à conduire pour qui voulait tirer partie de la vivacité de ses réactions. La 131, qui la remplace, vise un tout autre but : tout a été fait à l'intérieur d'options techniques qui demeurent fondamentalement analogues pourtant, pour que cette voiture apparaisse comme un outil de travail sans doute agréable d'aspect, mais avant tout robuste, placide et sans histoire. Il ne s'agit plus désormais de conduite, mais d'utilisation. C'est plus qu'une nuance, c'est une volte-face rendue nécessaire selon les gens de Fiat par la nouvelle approche du grand public à l'égard de l'automobile. On pourra, comme nous, en prendre acte pour le déplorer. On ne saurait toutefois nier le fait.

C'est cependant sur un terrain « sportif » (les petites routes de Provence peu fréquentées en hiver et où il est encore possible de s'amuser au volant... si j'ose dire !) que nous avons pu prendre en mains la nouvelle 131.

Il s'agissait d'ailleurs uniquement de la version 1300 cc (la 1600 cc n'était pas disponible) de cette berline à la structure conventionnelle (propulsion par les roues arrière, essieu rigide) qui, à cet égard, demeure dans le droit fil des berlines Fiat de moyenne cylindrée. Le moteur développe 65 cv à 5.400 t/m, un couple de 10,4 mkg à 3.000 t/m. Il s'avère souple, mais doit affronter la dure tâche d'entraîner un véhicule qui dénonce pratiquement la tonne sur la bascule. Dans ces conditions, il est



AU VOLANT DE LA FIAT 131 1300 S



naturel que les performances ne soient guère brillantes (37" au km D.A., 150 km/h), même pour une 1300 cc. Cependant, c'est surtout le comportement qui déçoit, en raison de la lourdeur de l'ensemble et en particulier de celle de la direction dont le temps de réponse est de surcroît fort lent. En outre, malgré le surgonflage des pneus avant, nous n'avons pu venir à bout d'une nette tendance à sous-virer...

Bref, la 131, qui est par ailleurs assez volumineuse n'est ni vive, ni maniable. Elle est franchement paresseuse même, et décourage vite, toute velléité « d'attaquer ».

En revanche, c'est une bonne machine à rouler, spacieuse, sûre, assez confortable, manifestement construite avec sérieux et soigneusement finie. De plus, elle s'avère sobre, ne consommant guère plus de 10 l./100 kms lorsqu'elle est menée à la cravache et sensiblement moins en conduite calme.

Bref, vous l'avez compris, la 131 1300S ne s'adresse pas aux amateurs de conduite rapide. Il est vrai que pour ceux-ci, Fiat construit d'autres modèles plus amusants : pourvu que ça dure !

A vouloir trop prouver...

Le service des relations extérieures de Fiat France est assurément l'un des plus actifs qui soient pour fournir à la presse le maximum d'informations, d'éléments et de facilités de travail.

Il l'a encore démontré lors de l'essai de la 131 en faisant effectuer par la SOFRES un sondage intitulé : « Les Français et l'automobile en 1975 ». Or, en même temps que les résultats de ce sondage nous a été remise une interview de Monsieur Pierre Weil, le directeur général de la SOFRES, commentant les réponses des automobilistes. Là, malheureusement, nous avons eu un exemple de ce qui constitue, consciemment ou non, une tentative d'interprétation si parfaitement abusive des résultats, sous prétexte d'en dégager des « leçons », qu'elle compromet l'ensemble du travail réalisé. Citons Monsieur Weil :

« En ce qui concerne les grandes tendances que l'on peut dégager... on s'aperçoit... qu'au fond, tout se passe comme si la crise de l'énergie n'avait fait qu'accroître une mutation... très profonde. C'est en quelque sorte une banalisation de l'automobile... Je crois qu'il y a là quelque chose de très intéressant qui laisse peut-être entendre que les Français vont ENFIN... adopter un comportement d'adulte à l'égard de leur automobile » ; quelle objectivité ! Plus loin, Monsieur Weil déclare que : « les performances sur route, la nervosité, c'est-à-dire ces éléments qui font de la voiture un objet dans lequel on se valorise... ». Étrange définition qui ne correspond qu'à l'idée que se fait de l'automobile quelqu'un qui n'y connaît manifestement rien. Puis louant la nouvelle sagesse des automobilistes enfin devenus adultes (à son sens) puisqu'ils sont prêts à considérer leur voiture comme leur réfrigérateur, il relève sans s'étonner que les dits « adultes » considèrent au niveau de l'économie, que la consommation d'essence est un facteur plus important que le prix d'achat et le prix à la revente de l'automobile... Il s'émerveille ensuite que 46 % des personnes interrogées considèrent qu'il est important que leur voiture démarre et roule en toutes circonstances, comme si ce n'était point la plus banale des évidences...

De même, il relève avec une manifeste satisfaction que 87 % des automobilistes préfèrent ce qu'il baptise la « conduite décontractée » à la « conduite sportive » : quelle sensationnelle nouveauté dans le comportement des constructeurs moyens, en vérité ! Et pour conclure, un magnifique lapsus lui échappe : pour expliquer le changement d'attitude des gens vis-à-vis de l'automobile, il cite plusieurs facteurs, dont « le renforcement de la répression en matière... j'allais dire de crimes automobiles, en matière de fautes de conduite... » Et voilà, nous aurions pu citer d'autres exemples du même tonneau. Mais ceux-là sont suffisants pour mettre en évidence le fait que l'enquêteur lui-même a cherché à influencer le lecteur, en substituant ses opinions personnelles à celles des « sondés ». Ce qui disqualifie ou, en tout cas, tend à rendre suspect son travail. Car, on se demande si au stade du questionnaire, il n'a pas agi de même vis-à-vis des gens qu'il a interrogés.

A vouloir trop prouver...

J.R.

AU VOLANT DES ALFETTA 1,6 ET ALFASUD "L"

Avec la crise, le vocabulaire technocratique est descendu dans la rue, où l'on n'entend plus parler que de « conjoncture »... Ce mot savant que l'on nous sert à toutes les sauces, signifie tout bonnement que la situation actuelle est susceptible d'évoluer. Dans quel sens ? C'est ce qu'étudient des armées de « prévisionnistes », « futurologues », « spécialistes du marketing » chargés de prévoir l'avenir et, au niveau industriel, les produits aptes à satisfaire les besoins et les goûts de demain. Mais entre temps, il faut bien vivre. Et les constructeurs de voitures sportives, en particulier, cherchent à s'adapter le moins mal et le plus rapidement possible à la fameuse conjoncture, qui a eu pour premier effet de bouleverser l'ordre des valeurs établies dans l'esprit de leur clientèle traditionnelle : en substance, pour beaucoup, le souci de l'économie, a pris le pas sur le désir de performance. Naturellement, une marque comme Alfa Romeo s'est trouvée contrainte de tenir compte de ce renversement de tendance.

La première conséquence se traduit par l'apparition au côté de la 1800 cc Alfetta, d'une version 1600 cc, au lieu de la 2000 cc attendue qui ne verra sans doute jamais le jour. Parallèlement, Alfa Romeo présente une version « luxe » de son Alfasud, qui, en raison de sa petite cylindrée et de son prix, se place très bien dans le marché actuel et devient le cheval de bataille de la marque.

L'Alfetta « économique »

Extérieurement, l'Alfetta 1,6 l ne se distingue de la 1800 que par la perte de deux projecteurs sur quatre et l'absence de crosses sur ses pare-chocs. Sous le capot, on retrouve bien entendu le traditionnel 4 cylindres à double ACT dont l'aspect est parfaitement identique à celui de la version 1779 cc, mais dont l'alésage et la course ont été réduits pour ramener la cylindrée à 1570 cc. L'alimentation s'effectue toujours au moyen de deux double-corps, et le rapport volumétrique n'a été que fractionnellement abaissé (de 9,5 à 9 : 1). Résultat : la puissance descend de 13 cv, de 121 à 108 cv DIN, tandis que le couple maximal, qui s'établissait à 17 mkg à 4.400 t/m, tombe à 14,5 mkg au même régime. En compensation, la



démultiplication finale de la transmission a été raccourcie. Mais comme par ailleurs, l'Alfetta 1600 ne pèse que 20 kgs de moins que la normale, le rapport poids-puissance laisse environ 10% dans l'opération. Au niveau des performances, cela se traduit selon le constructeur par la perte de 9 km/h (175 contre 184 km/h) et de 2" au km D.A. (33" contre 31").

D'autre part, l'Alfetta 1,6 est techniquement inchangée, conservant notamment la boîte de vitesses à cinq rapports et le pont arrière De Dion du plus gros modèle.

Un rapide galop d'essai nous a permis de constater que, comme les chiffres le laissent prévoir, la nouvelle version 1,6 s'avère nettement moins brillante à bas régime, en dessous de 4.500 t/m. Dans la mesure où l'on fait plein usage de la boîte (dont la commande manque toujours de précision d'ailleurs), les accélérations apparaissent sans doute fort satisfaisantes, mais les reprises en 5ème et même en 4ème en dessous de 4.500 t/m sont devenues médiocres, alors qu'elles constituent l'un des attraits de l'Alfetta 1800. De plus, le fait qu'il soit devenu nécessaire de « tirer » davantage sur les intermédiaires, rend la voiture nettement plus bruyante.

Les excellentes qualités routières de l'Alfetta n'ont pas été altérées par la réduction de la cylindrée : l'équilibre fondamental de cette voiture demeure remarquable, la direction reste douce et très précise (mais trop démultipliée). Cependant, l'amortissement se révèle un peu faible au rebond à l'avant, et l'assistance au freinage qui a dû être sensiblement augmentée depuis le lancement du modèle, est devenue maintenant excessive. A bord, l'équipement n'a guère souffert de la vocation plus « économique » de la nouvelle version, quoique le volant gainé de skaï moulé, nous soit apparu comme littéralement hideux. D'une façon générale, par ailleurs, la finition de l'Alfetta n'est pas



entièrement digne du nom prestigieux qu'elle porte.

Enfin, la consommation : selon les constructeurs, la version 1,6 est moins gourmande d'environ 7 à 8 % que sa grande sœur. Ainsi, à 140 stabilisé, elle consommerait 11,6 l. au lieu de 12,7 l. aux 100 kms. On peut se demander si une économie finalement aussi marginale mérite qu'on lui sacrifie les qualités de brio à bas régime perdues : pour notre part nous ne le pensons pas. Et si pour l'essentiel, l'Alfetta 1,6 reste une voiture efficace, vivante et très agréable à conduire, sans doute, la meilleure berline moyenne actuelle, l'évolution à laquelle la « fameuse conjoncture » l'a contrainte, ne va assurément pas, à notre avis dans le bon sens.

L'Alfasud « de luxe »

C'est au contraire, dans le sens d'un enrichissement (sinon des performan-

ces, inchangées, du moins de l'équipement) que se trouve élargie la gamme Alfasud avec la présentation de la version « L ».

En substance, il s'agit d'une version mieux équipée et finie de la jolie berline 4 portes dessinée par Giugiaro : nouveau tableau de bord moins austère, compte-tours, lave-glaces électrique, allume-cigare, moquette, appuie-tête, crosses de pare-chocs sont notamment fournis.

Depuis son lancement, il y a environ trois ans, l'Alfasud qui a toujours été une voiture rapide pour sa cylindrée (elle dépasse 150 km/h avec les 63 cv de ses 1186 cc) a progressé en souplesse, grâce à un nouveau dessin « lenticulaire » des chambres de combustion (creusés dans les pistons) et à l'adoption de l'arbre à cames de la version Ti plus sportive. Cependant, au volant de la « L », on regrette de ne pas disposer aussi de la boîte à 5 vitesses de la Ti,

qui, grâce à l'étagement des rapports plus serré qu'elle consent améliore nettement l'agrément d'utilisation et les reprises. Par ailleurs, nous avons retrouvé le plaisir d'un silence de fonctionnement exceptionnel dans cette catégorie de voitures et une tenue de route aussi amusante qu'efficace, grâce au réglage particulier du train avant (carrossage statique négatif des roues). Le nez de l'Alfasud est littéralement « soudé » à la route, et c'est un jeu d'enfant de faire pivoter l'arrière en cas de besoin. D'autre part, la position de conduite est impeccable, la visibilité parfaite, le confort satisfaisant. Au total, une excellente voiture, malgré son regrettable manque de nervosité, et la plus apte des « petites cylindrées » au long parcours sur autoroute grâce à son comportement aisé et peu bruyant aux allures de croisière.

J.R.



FERRARI 308 GTB POLYESTER GR4 – 1976



LE SPÉCIALISTE DES VÉHICULES DE PRESTIGE
ET DE COLLECTION EN PRINCIPAUTÉ



PORSCHE 911 CARRERA 2.7
RS TOURING
1973



PORSCHE 997
SPORT CLASSIC
2010



FERRARI 330 GTC
1967



FERRARI 599 FIORANO F1
KIT HGTE
2007



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

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



RICHARD MILLE



RM 16-02 EXTRAPLATE

Calibre maison squeletté à remontage automatique
Réserve de marche de 50 heures ($\pm 10\%$)
Platine et ponts en titane grade 5
Rotor en platine
Boîtier en titane grade 5

A Racing Machine On The Wrist