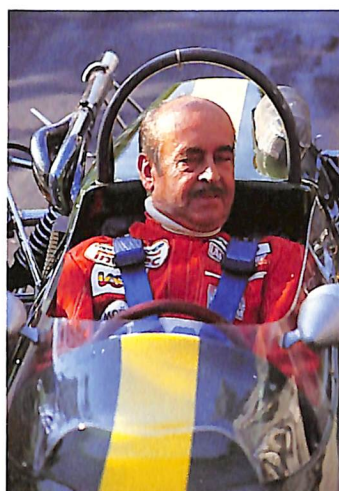


auto

passion

Courir : Alfa
Romeo
Tubolare



British :
Lotus Elite



Rencontres :
Jean
Guichet

Essai :
Ferrari
Testarossa



Vu
autrement...
André
Lecoq

UNE FOLIE SUPR



UN LIVRE DEJA PRIME DEUX FOIS

- 1^{er} Prix du livre touristique de France.
- Médaille de bronze Leipzig 1986.

Ce livre rassemble pour la première fois les plus belles et les plus célèbres voitures du monde : celles de la collection SCHLUMPF.

Vous lirez avec passion les histoires extraordinaires des marques et des modèles les plus prestigieux : ALFA ROMEO, BUGATTI, CITROEN, DE DION-BOUTON, FERRARI, GARDNER-SERPOLLET, GORDINI, HISPANO-SUIZA, ISOTTA-FRASCHINI, MASERATI, MERCEDES, PANHARD-LEVASSOR, PEUGEOT, RENAULT, ROLLS ROYCE, ...

La plus ancienne automobile : JACQUOT 1878. La plus chère : BUGATTI 41 ROYALE.

La plus puissante : MERCEDES 600 CV.

La plus lourde : MENIER 1893 - 3 tonnes.

Le tout étant illustré par des photos d'une qualité exceptionnelle.



moteur de la 47
sermier et unique 16
cylindres en U
de mécanique, tout
comme d'esthétique. Ettore
Bugatti imposait à ses
ouvriers de polir et de gratter
les blocs pour valoniser
l'aspect de ses moteurs
irremplaçable de nos jours!

Si vous postez ce bon dans les 8 jours,
nous vous offrons un magnifique poster en relief
(dim. 31 x 22 cm) d'une Rolls Royce 1932,
exposée dans un musée londonien (modèle unique au monde).

TRIBE A S'OFFRIR



Que seraient les hommes sans leurs passions? Depuis des siècles, nombreux sont ceux qui n'ont vécu que par et pour elles. L'amour, le jeu, la chasse, le pouvoir, ... ont brûlé bien des cœurs et perdu bien des âmes.

Il y a un siècle exactement, naissait une passion moderne. Elle fut même brevetée, puisque c'est en février 1884 que Edouard Delamare-Deboutteville et Léon Malandin, à la suite d'essais concluants, déposèrent le brevet du premier véhicule à quatre roues animé d'un moteur à pétrole à quatre temps.

Depuis lors, les passions se sont déchaînées: celle des inventeurs, d'abord, ces pionniers qui ont consacré leur temps et leur fortune à mettre au point à leur tour des véhicules et à rivaliser d'ingéniosité pour faire avancer la technique; celle des pilotes, ensuite, qui ont fréquemment

risqué leur vie pour faire la démonstration des prouesses de leurs machines, en même temps que leur propre talent; celle des automobilistes, enfin, qui, toujours plus nombreux au fil des ans, ont souvent su consentir un sacrifice financier pour s'offrir une merveille à quatre roues. Puis vint le temps des collectionneurs, qui surent aimer les passions des autres. Chacun peut décliner la passion de l'automobile comme on effeuille une marguerite: vitesse, beauté, luxe, ingéniosité, puissance, ... peu importent les raisons, puisque c'est le cœur qui parle.

Lorsque les frères Schlumpf commencèrent au début des années soixante à accumuler un nombre croissant de voitures anciennes, se doutaient-ils qu'ils étaient en train de constituer l'un des plus beaux musées du monde?

Qu'importe ce qui arriva par la suite, puisque, aujourd'hui la collection est sauvée pour le plaisir du plus grand nombre. La passion presque secrète des frères Schlumpf, tendrement dédiée à leur "chère maman" est venue enrichir le patrimoine national et leur survivra finalement. En découvrant les 500 voitures rassemblées à Mulhouse, celui qui allait devenir en 1981 Président de la République s'exclama: "Quelle folie!" On se demande parfois si l'on ne doit pas, ici, faire l'éloge de cette folie.

Celle-ci a touché Marcel Mochet qui a su saisir, à travers son objectif, les splendeurs du Musée de Mulhouse et dont les très belles photographies raviront les lecteurs du présent ouvrage.

Je ne doute pas que cet ouvrage contribuera, lui aussi, à communiquer à beaucoup la passion de l'automobile.

Jean PANHARD - Président de l'Automobile-Club de France

Vice-Président de l'Association du Musée National de l'Automobile de Mulhouse

UN CADEAU ORIGINAL

*satisfait ou remboursé
10 jours chez vous à l'essai*

**450 photos superbes,
186 pages, de passion automobile**

Format: 23 cm x 32 cm

Reliure luxueuse simili cuir

A. P.

**BON DE
COMMANDE**

à retourner à: Ets JUWA - B.P.47 - 67310 Wasselonne
Tél. 88.87.08.20 - Télex: JUWA 890435 F

Je désire recevoir _____ exemplaire(s)

à 350,- F prix unitaire TTC.....

Frais d'emballage et d'expédition: **40,- F**

Montant total:

Nom: _____

Prénom: _____

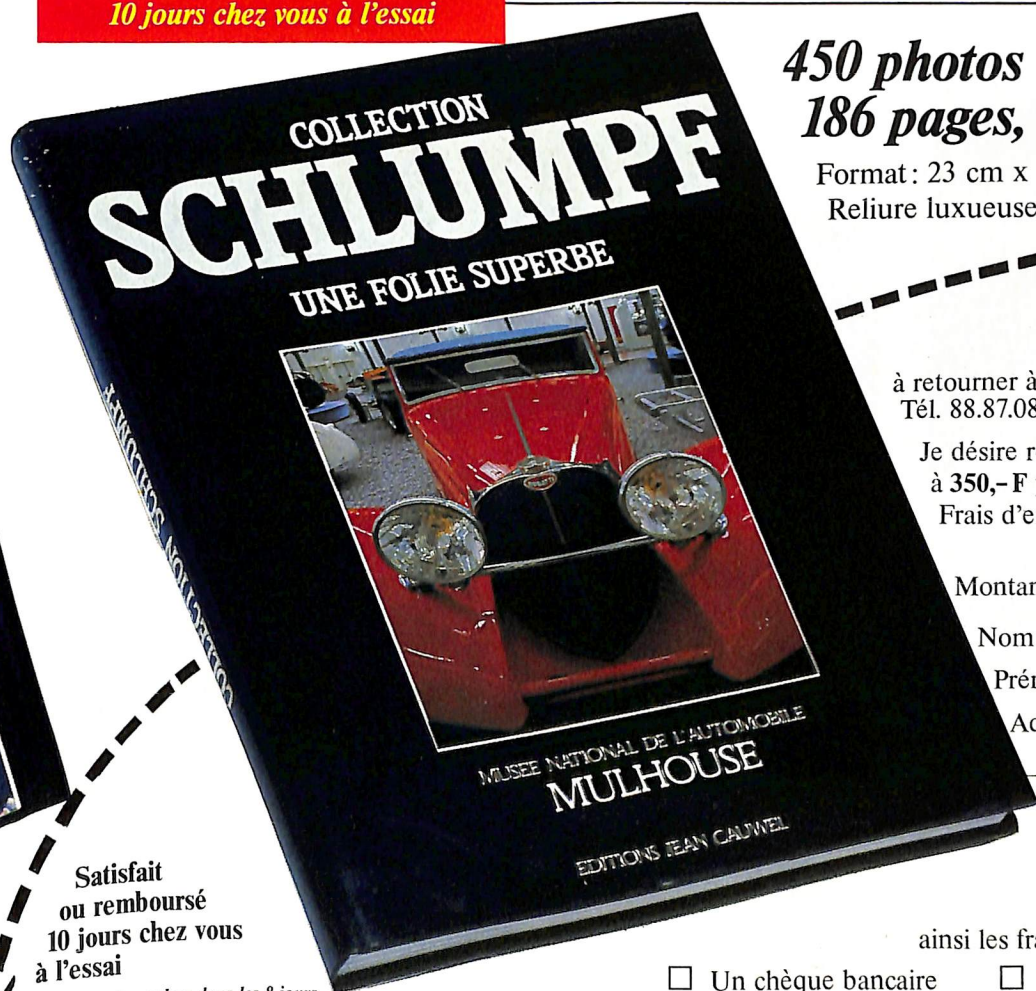
Adresse: _____

Tél.: _____

Je règle à la commande (j'économise ainsi les frais de contre-remboursement) en y joignant:

Un chèque bancaire Un chèque postal Un mandat-lettre

Je règle à la livraison, y compris les frais d'emballage et d'expédition, majorés de la taxe de contre-remboursement en vigueur.



**Satisfait
ou remboursé
10 jours chez vous
à l'essai**

*Si vous postez ce bon dans les 8 jours,
nous vous offrons un magnifique poster
en relief (dim. 31 x 22 cm) d'une Rolls Royce 1932,
exposée dans un musée londonien (modèle unique au monde).*

SOMMAIRE

**AUTO PASSION EST EDITE
PAR LA SOCIÉTÉ
INTERNATIONALE DE
PRESSE ET D'ÉDITION
(S.I.P.E.)
S.A.R.L. au capital
de 250 000 F.
R.C. 75 B 7210 Gérant
Michel Hommell.**

**RÉDACTION-
ADMINISTRATION**
7, rue de Lille, 75007 Paris
Tél. (1) 42.60.34.65.
Télex : Echappe 270096 F.

Directeur de la publication :
Michel Hommell.
Secrétaire général :
Olivier Quesnel.
Directeur de la rédaction :
Pierre Pagani.
Rédacteur en chef :
Pierre Barbaza.
Rédaction : Pierre Gary, Patrick
Michel, Laurent Martin.
Secrétariat de rédaction :
Véronique Tijou.
Maquette : Armelle Bouteiller.
Illustrations : Christophe Merlin,
Pascal Meslet.
Photographe : Pascal Huit.

PUBLICITÉ

Chef de publicité :
Jean Cazals de Fabel.
Attaché commercial :
Franck Marsepoil.
AUTO PASSION rdt régi par
Profil 18/30
25, rue La Boétie, 75008 Paris
Tél. (1) 42.68.19.71.

PROMOTION

Directeur :
Jean-Claude Lamorlette.
Salons : Carlos Gomez.

VENTES (Terminal E 56)

Responsable : François Garcia.

ABONNEMENTS

Responsable : Josiane Dion-
Germe assistée de
Chantal Gouygoux.

Composition : Composcopie.
Photogravure : S.A. Incorpo.
Impression : NIMIFI.
R.E.G. (couverture)
Distribution : N.M.P.P.
Dépôt légal à parution
C.P.P.A.P. en cours
I.S.S.N. en cours
Les manuscrits et documents non
insérés ne sont pas rendus à
leurs auteurs.

6

Clin d'œil

8

Quoi de neuf ?

14

Histoires d'une année :
1960

16

Apartés

18

Carnet de route

20

Salon de Paris

ESSAIS



24

Ferrari Testarossa

34

Lotus Elite 1961

42

Alfa Romeo « Tubolare »

MAGAZINE



48

Vu autrement...
Une journée chez Lecoq

57

Le musée imaginaire :
AC Cobra

62

Histoire :
les prototypes Alpine
(1973-1978)

72

Les belles mécaniques
Le 6 cylindres Porsche

82

Rencontres : Jean Guichet

90

Insolite :
la réplique Donkervoort

ACTUALITE

94

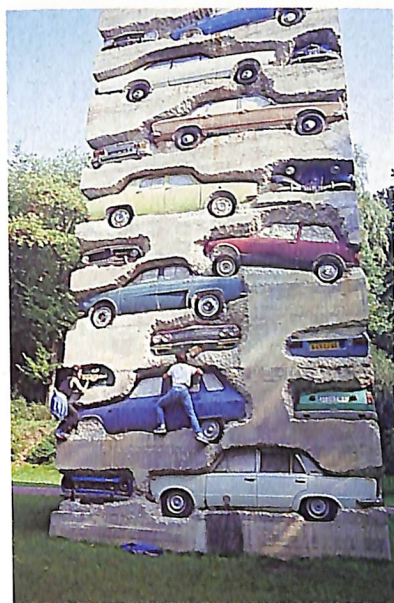
Circuit des remparts, Tour Auto, Targa Florio, etc.

104

Art et Auto :
Christophe Merlin

106

Les ventes aux enchères



107

Club Infos

110

Petites Annonces

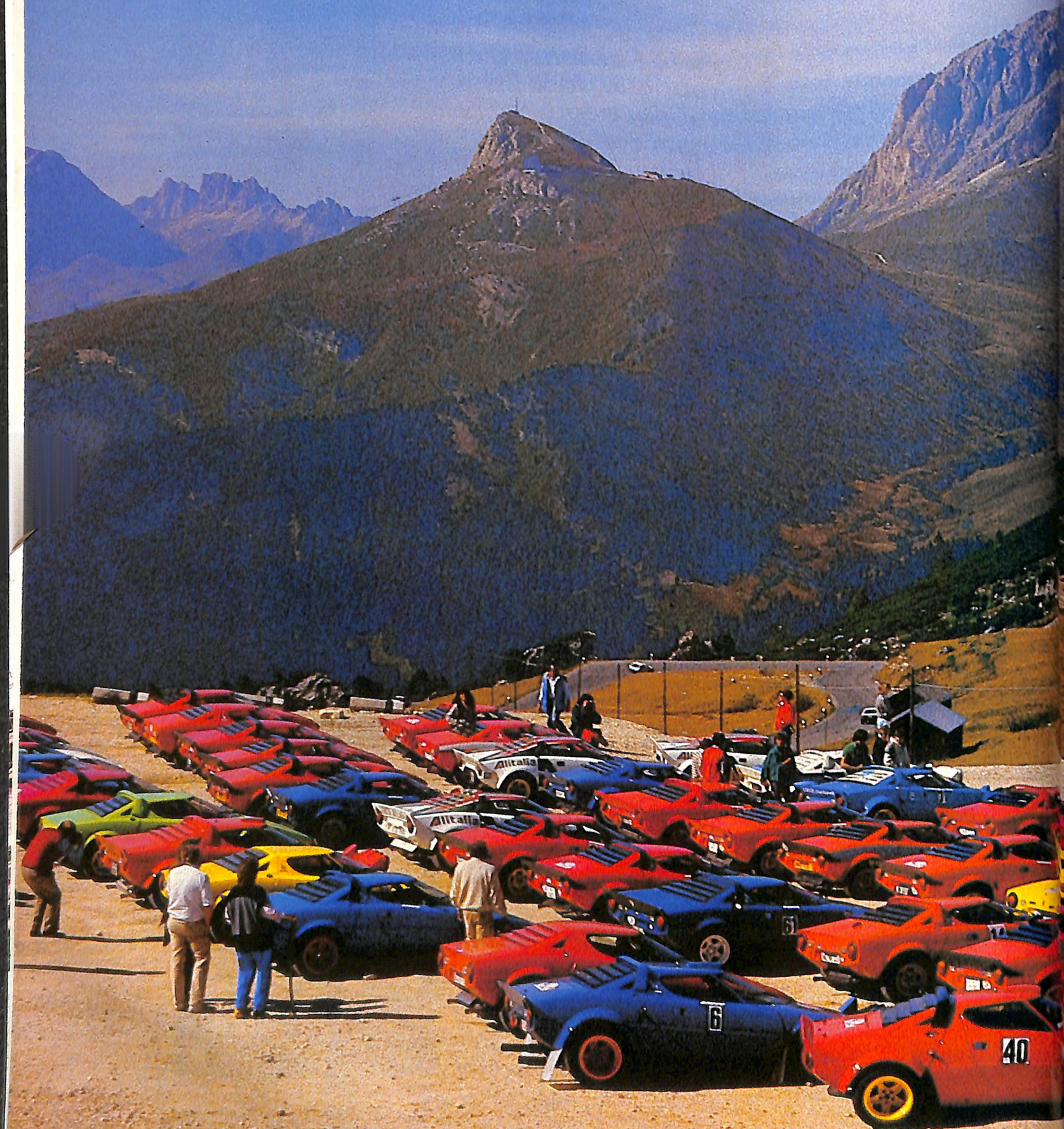
112

La Cote Echappement
des voitures de collection

Auto Passion... C'était une rubrique dans Echappement : une rubrique souvent coincée entre un essai comparatif et un rallye du championnat du monde : beaucoup de belles choses dans un cadre étriqué. Au printemps dernier, Auto Passion a pris le large : des vacances dans un numéro spécial entièrement consacré aux belles automobiles. Le succès engendrant des goûts de luxe, voici Auto Passion mensuel ! Un voyage dans les divers mondes de l'automobile « hors crise ». Un mur cesse de n'être qu'un mur quand il sert de support à une fresque de Picasso : l'automobile perd sa peau de « rouloir » pour devenir objet d'Art quand elle naît de la passion des hommes. Dans notre domaine il y a beaucoup de « Picassos » et c'est pour ça qu'Auto Passion est né. Vous qui tenez dans vos mains ce nouveau magazine, vous n'êtes déjà plus innocent : vous êtes complices de notre équipe... Alors, bonne lecture, et rendez-vous au numéro 2 !

Pierre Barbaza

Cinquante sept Lancia Stratos sur la même photo ! C'était le « Stratos world meeting » dans les Dolomites le 28 septembre dernier. C'était tellement beau qu'on vous l'offre tel quel..





« Auto-Festival » 86

Le désormais traditionnel « Auto-Festival » s'est tenu du 8 au 12 octobre dans le bois de Vincennes : Au parc floral, on cultive aussi le délire mécanique ! Quelques réalisations (à ce stade, on ne peut plus parler de modifications) spectaculaires ont démontré la maturité que ce mouvement a acquis en France. Que l'on aime ou non, on ne peut que reconnaître la qualité de fabrication et la fini de ces monstres. La mini Cooper S surbaissée présentée par Nitro était sur ces points vraiment

stand de l'un deux. Les étals de pièces détachées n'ont pas été, heureusement, oubliés. Ce sont eux qui donnent de la chaleur à ce genre de manifestations, avec ce bric-à-brac hétéroclite dans lequel il faut fouiller des heures avant de découvrir son trésor. Mais, le « clou » de cette exposition était la découverte de la réplique de la Royale Coupé Napoléon à l'échelle 0,75. Un châssis et un moteur de Bugatti 46 comme base, et 10 ans de travail en utilisant les matériaux les plus nobles, ont été nécessaires pour construire cette extraordinaire automobile. Auto-Festival n'est pas un salon sectaire, et à peu près toutes les

aussi de la fête et les acheteurs ne seront pas déçus : ils pourront s'offrir deux — oui, vous lisez bien deux ! — Ferrari 250 GTO, une Mercedes 540 K, une AC Cobra, des Rolls, Lamborghini Miura et autres Maserati. Excusez du peu !
Exposition de voitures « Sport et Prestige » - Du 31 octobre au 2 novembre 1986 - Parc des Expositions - 68000 Mulhouse. Tél. (89) 42.30.40.

2^e Salon National des Sports à Marne-la-Vallée

Des présentations et démonstrations de kart 4x4, de véhicules radio-commandés, d'aéroglosses, de buggies, de bateaux et d'ULM auront lieu les 5, 6 et 7 décembre 1986 au parc de loisir de Torcy, à Marne-la-Vallée. Une exposition de véhicules d'occasion sera aussi organisée.
Renseignements : (1) 48.77.86.22 ou (1) 64.02.58.75.

Un Monte Carlo historique !

Le rêve : le Monte-Carlo en VEC... En effet, né sur l'initiative de la revue italienne *Autocapital* et du Club Italia, le rallye de Monte Carlo VEC devrait être organisé en collaboration par le Sporting Club de Sestrière et l'AC Monaco. Les voitures partiront au crépuscule le vendredi 16 janvier pour affronter le Turini dans la nuit. La Turbie, la Bollène sont prévus au programme. Après les grandes spéciales du Monte Carlo, le rallye rejoindra l'Italie pour arriver le 17 au matin sur le podium de départ du Rallye moderne à Sestrière. Quelques engagés sont déjà connus : Sandro Munari, Nelson Piquet, Tonino Tognana. Les engagements seront acceptés jusqu'au 31 novembre 1986. Toutes informations complémentaires doivent être demandées à :
Pour tous renseignements : Autocapital, via Scarcellini 17, 20161 Milano, Italie.



impressionnante ! Les constructeurs de répliques prolifèrent et présentent un travail consistant, mais la fidélité n'est pas toujours au rendez-vous. La « copie » de Ferrari GTO sur base de Datsun tient plus de la caricature que de la réplique. Les fabricants devraient aussi montrer un peu plus d'originalité : Ferrari, Cobra, Bugatti, et puis c'est tout ! Il existe pourtant d'autres sources d'inspiration intéressantes... Nous avons pourtant remarqué une copie de Jaguar Type E qui paraissait de facture fort honorable, et surtout une réplique de Lancia Stratos dont le respect des lignes est parfait. Ni réplique, ni copie, deux Tilbury étaient présentées par Michel Bonenfant. Quelques restaurateurs offraient un aperçu de leurs œuvres. Une copie de Bugatti Atalante à caisse polyester trônait d'ailleurs sur le

tendances de l'automobile (et de la moto) sont représentées. Seules les voitures de course manquaient...

P.G.

Salon de sport et de prestige à Mulhouse

Du 31 octobre au 2 novembre se déroulera dans la ville du musée Schlumpf, la 4^e édition d'une exposition très complète : 12 000 m² seront consacrés à l'automobile hors du commun. La partie la plus importante sera réservée aux fabricants de kits et de répliques, mais les amateurs de sport y trouveront aussi leur compte puisque la Mac Laren F1, la Mercedes 190 de Snobeck ou encore la 205 Turbo 16 de Vatanen seront présentées. Une vente de voitures anciennes sera

Journée Jaguar à Rolle

Les organisateurs de la **Journée de l'automobile** de Rolle, en Suisse, ont deux ans d'expérience derrière eux. Et la marque qu'ils ont conviée a quelques décennies d'un passé glorieux derrière elle : après Ferrari et Porsche, c'est Jaguar qui avait la vedette au bord du Lac Léman début septembre, à une date qui aurait dû coïncider avec celle de la présentation de la dernière née de la gamme, la XJ 40. Si celle-ci était absente, les modèles qui l'ont précédée étaient tous là, de la SS 1 de 1935 à la XJ 6 de 1986, grâce à une centaine de participants venus de Suisse, de France, d'Autriche et d'Allemagne.

Après un concours d'élégance riche en couleurs... et en prix, les voitures ont pu faire le tour de la ville pour le plus grand plaisir des spectateurs. Une manifestation



exceptionnelle ? Sans doute, et d'autant plus qu'il n'est demandé aucune participation financière aux équipages, que les bénévoles sont aussi nombreux que passionnés — organisateurs

en tête — et qu'elle n'a d'autre but que de faire plaisir aux invités, à leurs amis et aux spectateurs (on en avait compté plus de 10'000 l'an dernier).

J.R. Piccard

REV AUTO

221, rue St-Julien
59500 DOUAI

☎ 27.97.47.74

Achats, ventes, voitures anciennes. Dépôt-vente. Atelier de chromage. Stock important de pièces de Jaguar.

Avion voisin. Citroën traction 11 B. Delahaye 135 M Coach Chapron. Jaguar XJ 6, 4,2 l, série 1.

Camaro coupé sport. Coccinelle cabriolet. Triumph GT 6. Bristol. Adler. Isabella Borgward. Alpine Renault. SM. Buick Riviera. Jaguar 3,4 l s.

Cette liste n'est pas exhaustive.

Atelier 980 m². Hall expo 2500 m².

Ouvert tous les jours et dimanche matin.

garage pierre amardeil

115, Avenue Jean-Jaurès

B.P. 158 - 26204 MONTE LIMAR CEDEX

TELEPHONE 75 01 58 21

ACHAT - VENTE - ECHANGE

Véhicules : neufs. Toutes marques.

Occasions - Sports et Collection

PLUS DE 20 ANS D'EXPERIENCE

PUBLICITÉ

AUTO

passion

Ecrire ou téléphoner à :
Franck MARCEPOIL
PROFIL 18/30
25, rue de la Boétie
75008 PARIS
Tél. 42.68.19.71

PODINOX

POTS D'ECHAPPEMENTS EN ACIER INOXYDABLE GARANTIS A VIE

Pour voitures ou motos toutes marques, séries, luxe ou collection. Fabrication standard ou sur mesure aux normes du constructeur.

Distribué par

LP TRADING CAR

112 RUE DE RICHELIEU, 75002 PARIS. TEL (1) 42.96.56.13



Marque Modèle P

Particulier Membre de club Club Professionnel

Nom

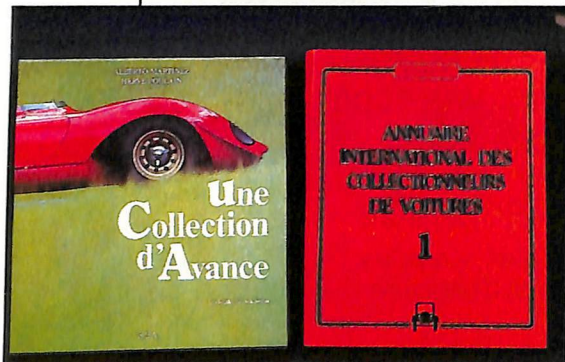
Adresse

Documentation et tarif sur demande

La librairie

* **Annuaire des Collectionneurs de Voitures.** C'est le premier volume d'une nouvelle série de la maison suisse Edita connue pour « L'Année Automobile ». Un très beau livre abondamment illustré qui offre six chapitres passionnants : Des collections privées et des Musées comme si vous y étiez, le journal de l'année de la voiture ancienne, l'année V.E.C., des images des ventes aux enchères les plus prestigieuses, les plus beaux livres de l'Année, et enfin un document regroupant les résultats de toutes les ventes aux enchères de l'année.

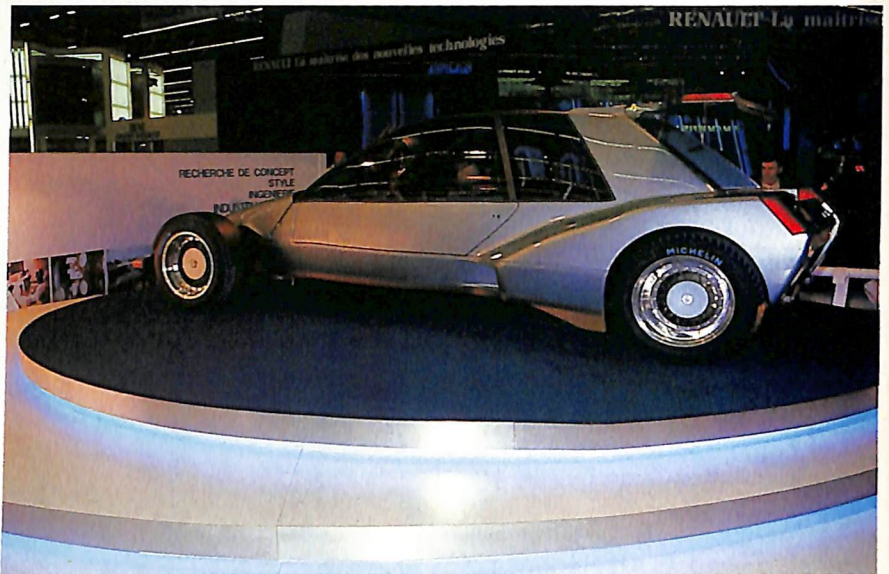
* **Une collection d'avance** par Hervé Poulain et Alberto Martinez. Un très beau livre qui raconte la très belle collection de voitures de Jack Setton, le maître de Pioneer France. Ce riche passionné a réuni une extraordinaire collection de voitures de course et de sport. Une collection qu'il a su exposer dans un cadre remarquable, mais aussi une collection vivante. Chaque auto est en parfait état de



marché, et Setton le prouve en les faisant rouler régulièrement sur le circuit qu'il a fait construire dans sa propriété...

Notre confrère Alberto Martinez a parfaitement tiré parti du cadre magnifique dans lequel Setton a mis ses autos, et il a mis tout son art pour la réalisation de ce bouquin. On ne présente pas non plus Hervé Poulain, qui a écrit un texte toujours très beau, accompagné de citations judicieusement choisies des Grands de ce monde... ou de l'autre. Un beau cadeau à faire... ou à suggérer. (E.P.A. 480 F).

Du nouveau... chez Matra Automobiles !



Un stand Matra au Salon de Paris ! On n'avait pas vu ça depuis... bien longtemps. C'était pour présenter un véhicule de conception tout à fait nouvelle. Pas un véhicule préfigurant une voiture, mais préfigurant ce que sera **LA** voiture de sport de demain, ou même d'après demain. L'accent a été mis sur trois points sensés résumer les principales qualités de la voiture de sport de l'avenir : accélération, freinage, tenue de route. Pour cela, on s'est approché de la configuration des voitures de course de pointe actuelles. Utilisation massive des matériaux composites, répartition

des masses optimisée, possibilité de jouer sur les appuis. Pour citer quelques chiffres, disons que ce prototype bourré d'électronique pèse 840 kg, qu'il a un SCX de 0,61, et que propulsé par un moteur 4 cylindres 2 litres 16 soupapes à compresseur développant 255 ch, il est capable de 232 km/h en pointe, et de 23"8 aux 1 000 m D.A. Le rapport poids/puissance ressort alors à 3,3 kg/ch ! Des chiffres très flatteurs : souhaitons de vivre assez longtemps pour essayer un jour une auto de cette génération...

Auto Passion et vous...

Nos colonnes vous sont ouvertes ! Vous pourrez naturellement intervenir directement dans Auto Passion à travers notre rubrique « **courrier** », mais aussi dans des pages qui vous seront réservées. **Que pensez-vous de votre voiture ?...** Vous qui possédez une automobile-passion, de la R8 Gordini à la Ferrari GTO, de l'Aston Zagato à l'Alfa Giulietta, racontez-nous votre voiture, les joies qu'elle procure, les problèmes qu'elle occasionne, ses pannes, ses faiblesses, ses avantages... Votre point de vue

nous intéresse, et intéresse les autres lecteurs : ceux qui possèdent une auto comme la vôtre, ou ceux qui rêvent d'en avoir une... Une autre rubrique-service vous sera consacrée : elle s'appelle « **la brocante d'Auto Passion** », et vous pourrez insérer dans ses colonnes des annonces comme des S.O.S. Vous cherchez une revue technique introuvable, une photo de votre Alfa Zagato, une adresse pour faire refaire un radiateur, des freins... vous collectionnez les bouchons de radiateur, les catalogues anciens, vous voulez créer un club dans votre région ?... Ecrivez-nous une petite carte postale, Auto Passion s'en fera l'écho...

Calendrier VEC

La saison tire à sa fin, il ne reste plus que deux rallyes et deux courses en circuit pour marquer des points.

Rallyes
23/26 octobre Criterium d'Alsace (ASAC Alsace)

27/30 novembre Rallye du Var (ASAC du Var)

Circuits
18/19 octobre Croix-en-Ternois
25/26 octobre Nogaro
Renseignements : ASA VE, 129, rue J.-B. Charcot 92000 Courbevoie.

Claude Berton à Poitiers

Décidément d'une activité débordante, le fameux peintre-pilote présente une nouvelle exposition avec l'aide des parfums Weil. Intitulée Passion Automobile, cette sélection de bistres pourra être admirée à Poitiers du 18 au 30 novembre dans le cadre d'un restaurant typique...

Claude Berton, Passion Automobile - Du 18 au 30 novembre 1986 - Restaurant A la Croix Blanche - 2 et 4 rue de la Croix Blanche - 86 Poitiers (Tél. 49.88.92.33).

Un ministère au Paris-Dakar...

Pour la première fois, un ministère, celui de la Jeunesse et des Sports, sponsorise un équipage en course automobile. Un concours est lancé pour sélectionner un pilote et un navigateur. Peugeot offre le 4 x 4, la préparation et l'assistance tandis que le ministère prend en charge le financement de l'opération. Une initiative heureuse qui, espérons-le, ne restera pas isolée... A quand le soutien de la Culture pour les VEC ?

Dubourg

AUTOMOBILES

NOTRE SELECTION DE JAGUAR

S.P.R.L.

- DAIMLER DOUBLE SIX 84 marine, cuir gris perle, 60 000 km, 1^{er} main, état neuf, full options ... 120 000 F
- JAGUAR XJ6 4-2 L, S3, 84 marine, cuir doeskin, 44 000 km, 1^{er} main, toit ouvrant 90 000 F
- JAGUAR XJ6, 4-2 L, S3, 81 gris métal, cuir noir, 76 000 km, full options : climatiseur, jantes alu, pneus et peinture neuve 70 000 F
- JAGUAR XJS, 12 CYL, 80, rouge Ferrari, cuir noir, état impeccable (carnet entretien), climatiseur, stéréo, jantes alu, pneus taille basse 78 000 F
- JAGUAR XJS, 12 CYL, 79, racing green, cuir naturel, rare exemplaire en boîte manuelle 4 rapports, 88 000 km réels, très bel état d'origine 75 000 F
- JAGUAR XJ 12, S2, 79, marine, cuir biscuit, climatiseur, 4 pneus neufs, très bel état général 45 000 F
- DAIMLER SOVEREIGN, 4-2 L, 6 CYL, 77, brun métal, cuir vert foncé, toit vynil ouvrant, jantes chromées, etc. 35 000 F
- JAGUAR XJ6 COUPE, 4-2 L, 75, noire, cuir naturel, peinture neuve, voiture entièrement revue 65 000 F
- JAGUAR XJ6, 4-2 L, S2, 74, gris métal, cuir marine, une très bonne berline, châssis court, boîte automatique pour 27 000 F
- JAGUAR XJ6, 4-2 L, S1, 71, bordeaux, cuir marine, un véhicule sain à peaufiner à l'aise en boîte mécanique 15 000 F
- JAGUAR 420, 67, caisse courte, moteur 0 km à rôder, caisse à améliorer, base très saine en boîte automatique et conduite européenne 15 000 F
- DAIMLER V8 250 (idem MK2) 65, vert anglais, cuir tilleul, boîte automatique, conduite anglaise, bon état général 25 000 F
- JAGUAR MK2, 3,8 L, 61, moteur + boîte 0 km, noire, roues rayons, conduite européenne, véhicule à restaurer complètement, base idéale voiture en état concours 37 000 F
- JAGUAR type E, 4,2 L, 66 coupé, châssis court, conduite anglaise, rouge, cuir noir, très correcte 70 000 F
- JAGUAR XK 150 coupé, gris pastel, cuir noir, conduite à droite, tourne très bien, mais caisse à reprendre 60 000 F

DERNIERES RENTREES

- JAGUAR XJ6 coupé, S2, 76, gris métal, cuir marine, bonne mécanique mais caisse à revoir, bonne sellerie, base idéale pour amateur 39 000 F
- JAGUAR XJ6, berline, S2, 76, gris métal, cuir marine, moteur H.S., caisse en état d'origine, rare berline en boîte mécanique 15 000 F
- JAGUAR MK7, 55, berline complète pour restauration totale ou la pièce (carte grise) 15 000 F

DUBOURG AUTOMOBILES

Spécialiste « Jaguar indépendant »
276, route de Wasseiges
B.5022 COGNELEE - NAMUR - BELGIQUE
(sortie n° 13 autoroute Bruxelles Luxembourg, 2 h 30 de Paris) - TEL. 19/32/81/51.11.12

SIEGE SOCIAL :
17, bd J.-B. Brabant, 5000 NAMUR
Tél. : 19/32/81/22.70.79

— Nos véhicules peuvent être dédouanés et livrés partout en France !
— DUBOURG AUTOMOBILES, c'est aussi un service entretien, pièces détachées neuves et occasion, pour votre Jaguar.
— Les kits TWR sont disponibles sur demande.
— Nous décapotons les coupés XJC !



GÉRARD GROZ
24, rue de la Préfecture
21022 DIJON
Tél. 80.30.81.81

ASSURANCES DES VOITURES DE COLLECTION

Motocyclettes anciennes ou de marques disparues, engins militaires et divers (à l'exception de certaines voitures de sport ou de très grande série). Garantie illimitée aux Tiers (promenade) Défense Recours devant les Tribunaux.

Passagers : garantie illimitée.
Conducteur : 100.000 F décès ou invalidité

1 voiture TTC par an : 830 F

2 voitures : 1.200 F

3 voitures : 1.570 F

Par véhicule supplémentaire : 185 F

TARIF MAI 1986

OVERCAR

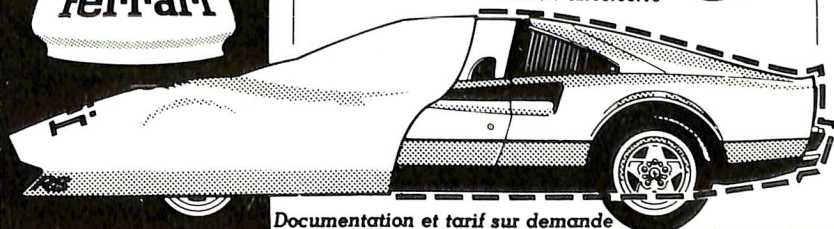
Protège et valorise votre voiture



HOUSSE HAUTE-COUTURE

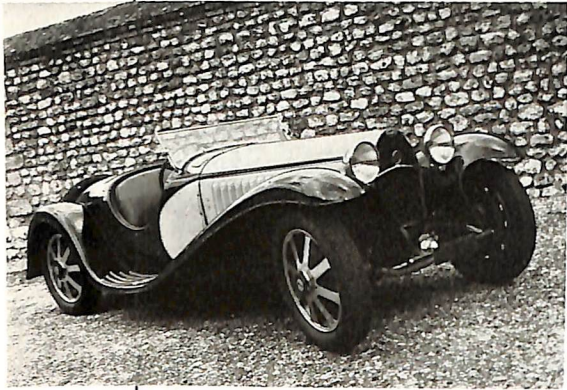
Entièrement faites main et à vos mesures par des maîtres artisans, ces housses exclusivement réservées à notre clientèle existent dans un vaste choix de coloris élégants et de matériaux haut de gamme. Pour voitures de luxe ou collection. Impression soignée de sigle, immatriculation, emblème de club, etc. De 1500 F à 2650 F TTC.

LP TRADING CAR
112 RUE DE RICHELIEU, 75002 PARIS
TEL. (1) 42.96.56.13



Documentation et tarif sur demande

Une des 27 Bugatti 55 à vendre...



Une fois de plus, Hervé Poulain fait l'événement : à la vente aux enchères du 9 décembre au Palais des Congrès de la porte Maillot, il propose une type 55 « Super Sport 1934, roadster », une des plus prestigieuses « Bug » dessinées par Jean Bugatti. Le spécialiste de la marque Hugues Conway estime que cette 55 est « probablement la plus jolie voiture de sport jamais produite dans le monde. » Ce joyau peut atteindre la vitesse de 195 km/h. Cette Bugatti doit probablement obtenir l'enchère la plus élevée jamais réalisée en France ! Cette vente sera le clou de ces enchères publiques « Les Temps Forts de Drouot » du 26 novembre au 16 décembre 1986.

Aucun respect !...

Il était dans un jour de bons réflexes, notre ami Chiquello, quand il a surpris ce cabriolet Type E en si fâcheuse posture !... En photographe consciencieux, il a sorti les « Canon » et immortalisé l'instant pour Auto Passion. S'il est vrai que ce conducteur s'est garé de façon quelque peu cavalière, l'histoire ne dit pas si les employés municipaux chargés d'immobiliser la voiture ont réellement conscience de ce qu'est une roue à rayons... Paris pas cher ?... Pas pour tout le monde.

Une camionnette « look » avant guerre pour vos livraisons.

Après la Lotus XI et quelques autres voitures de course prestigieuses, Len Terry dévoile sa nouvelle œuvre : la camionnette Fleur de Lys. Sous l'apparence d'un utilitaire d'avant-guerre, c'est un fourgon doté d'une mécanique moderne. Le moteur Ford de deux litres délivrant une puissance de 57 KW lui permet de s'intégrer tout à fait normalement dans la

circulation : il peut atteindre 120 km/h. Pare-brise feuilleté, freins assistés, chauffage et même une radio stéréo vous permettront d'effectuer vos livraisons dans une sécurité et un confort absolus. Octobus, l'importateur, peut aussi peindre le véhicule à vos couleurs. La légendaire robustesse doit être au rendez-vous et Ford accorde une garantie d'un an. La Fleur de Lys est un moyen original de publicité qui offre la certitude de ne pas livrer anonymement. Distributeur : Octobus, 22 av. de la Porte Brunet, 75019 Paris. Tél. (1) 42.02.84.88.

Le Racing Team Junior : les « mômes » en F1 !

Des « mômes » de 12 à 18 ans qui construisent et pilotent des Formule 1, grâce à Jean-Marie Mocquot, ce n'est pas un rêve. Une F1 à l'âge de la première petite amie et de la première cigarette, c'est quand même quelque chose ! Et puis, une leçon de technologie en fabriquant une Williams à l'échelle 0,75, c'est plus enthousiasmant que devant un tableau noir. Une véritable écurie existe avec des Ligier, Ferrari, Renault, Brabham. Les jeunes s'initient à la pratique de la soudure, du



polyester, de la mécanique ou du pilotage. Car ces autos, elles roulent ! Et la récompense finale de tous les efforts, c'est justement de se mettre dans la peau d'Alboreto ou de Laffite au volant de la Ferrari ou de la Ligier. Racing Team Junior, 67 rue Ampère, 38000 Grenoble. Tél. (76) 27.45.87 ou (76) 49.48.11.



Le rallye de la rue Mouffetard !



Une Citroën de 1920 en plein marché de la rue Mouffetard ! Le clochard de la Contrescarpe peut accuser sa bouteille, elle n'y est pour rien !

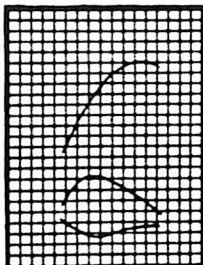
Pour « l'Automne de la Mouff », une vingtaine de voitures du début du siècle étaient au rendez-vous le 28 septembre. Du club des « Grand-Mères Automobiles » ou de celui des « Teuf-Teuf », les participants en costume d'époque ont sillonné les rues du quartier. Le « pin-pon » d'un camion Unic 1929 les précédait. Ravis les commerçants saluaient Félix de Bujadoux, maire de la « Commune libre des trois hameaux » et organisateur de la fête.

Les « Grand-Mères » ont su se conduire ! On ne déplore ni cageots renversés ni devantures enfoncées. Seuls quelques incidents mécaniques ont témoigné de leur grand âge. Mais n'en doutons pas, ces ancêtres seront à nouveau sur roues l'année prochaine !

Catherine Viot

Un calendrier exceptionnel chez EPA !

La société Alfred Teves GmbH de Francfort édite un calendrier pour l'année 1987. Uwe Breitkopf et Frank Widmann signent les fantastiques photos qui l'illustrent. Ces superbes images de Mercedes « Flèche d'argent » ou de Porsche 904 GTS sont disponibles en format 68x68 cm sur papier verni chez :
EPA - 83, rue de Rennes - 75006 Paris.



AUVERGNE MOTEURS

Ferrari



Philippe GARDETTE

Tél. 73 27 22 51
Avenue du Parc - 63110 BEAUMONT

JB s.a.r.l. au capital de 50000 F
Salmaise 21690 Verrey-sous-Salmaise
☎ 80.35.83.39 ou 80.35.84.14
Siret: 333 383 164 00014 Ape: 5801

Vends Porsche 911 Turbo 85 56000 km blanche int. cuir noir, clim, échap. 4 sorties, sièges électr. stéréo, comme neuf.

Porsche 911 Carrera RS 2,7l., 75, 210 cv DIN, 2000 km moteur, gris, int. noir, 7+8 Puces x 15 spoiler av., vitr. teint. et électr.

Porsche 911 Targa 2,7l., 76, moteur échange stand. 16000 km, jaune paille, int. noir, volant cuir, ess.-glace ar.

Porsche 911 2l., S 160 cv DIN 66, rouge, mot. échange standard, pavillon, planche av. et pare-choc neuf, 58000 FF.

Porsche 911 Targa 72, 2,4l. T, mot. 40000 km, noir, vol. cuir, vitr. teintées, spoiler av. et ar. com., 2,7l., RS 55000 FF.

VDS ttes pièces PORSCHES 356, 911, 912, 914, 924, 944, 928, 930, neuf ou occ. de 1953-1986. Moteurs échange stand. tous modèles Porsche. Echappement RACING Porsche et Ferrari. Spoiler, kit carross., et moteur. Echangeur, échapp., réservoir et radiateur d'huile 911 très bon prix. Rétrov. électr. pas cher, boîte de vit. échange stand. tous modèles.

Classique Automobile Baligand

Le Spécialiste  Mercedes Benz de Collection

AGENT EXCLUSIF FRANCE : NIEMOLLER

Pièces détachées neuves et occasions
Achat-Vente d'Automobiles
Atelier d'entretien et restauration
Transport sur remorque

15, rue du Clair-Midi
01460 Montréal la Cluse
Tél. : 74.76.24.90

Région Parisienne
Jean-Claude JAMIN
Tél. : (1) 64.28.71.72

CARROSSERIE

LECOQ

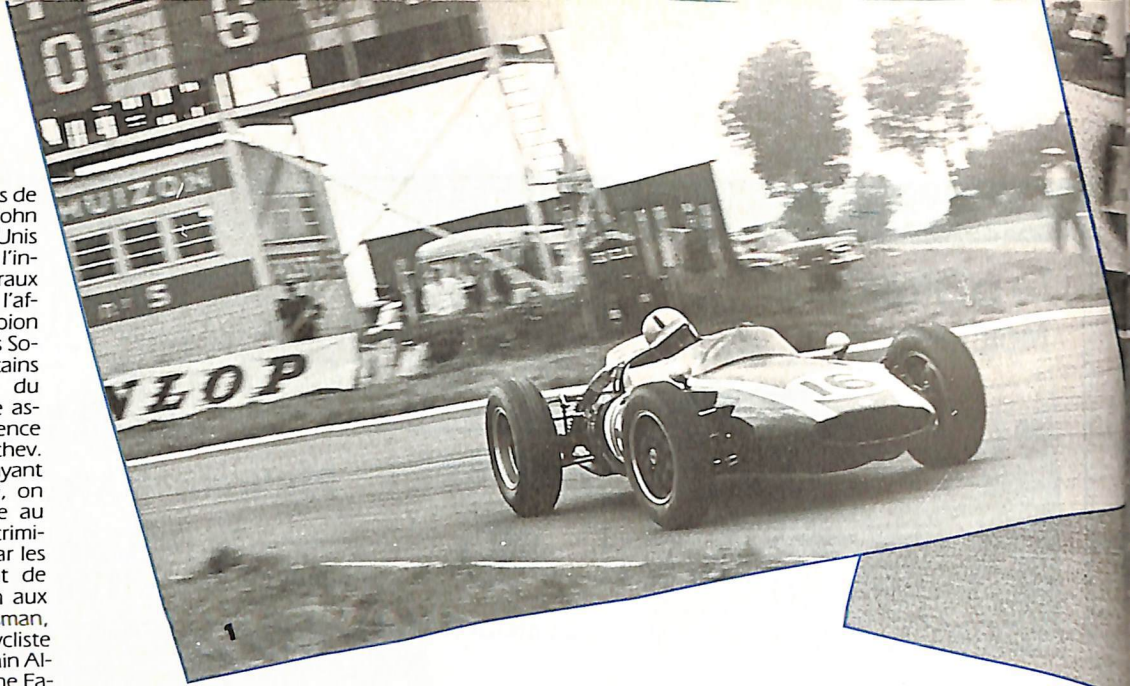
25, RUE CHARLES SCHMIDT
93400 SAINT-OUEN
Tél. : 42.59.41.40

A peine élus, Charles de Gaulle en France et John Kennedy aux Etats-Unis doivent faire face : à l'insurrection des généraux à Alger pour l'un, à l'affaire de l'avion espion américain U2 abattu par les Soviétiques pour l'autre. Certains se souviennent peut-être du fameux coup de chaussure asséné sur la table de conférence de l'ONU par Nikita Kroutchev. Au hasard des événements ayant marqué cette année 1960, on note aussi la guerre civile au Congo, l'enlèvement du criminel de guerre Eichmann par les Israéliens, le tremblement de terre d'Agadir, l'exécution aux Etats-Unis de Caryl Chessman, la mort du champion cycliste Fausto Coppi et de l'écrivain Albert Camus au volant d'une Facel Vega, l'enlèvement du jeune Eric Peugeot, rendu après versement de la rançon, la naissance du franc lourd, la pre-

mière explosion atomique française à Reggane, le lancement du paquebot France, la victoire de l'Italien Nencini au Tour de

France cycliste et du Français Anquetil au Giro d'Italie, les 10 secondes aux 100 mètres atteints pour la première fois par

le sprinter américain Amin Hary, le succès populaire des chanteurs Johnny Halliday, Sylvie Vartan et Petula Clark.



Histoires d'une année

Année de crise pour l'industrie automobile européenne, année de transition pour le sport automobile, 1960 ne restera cependant pas, dans l'histoire, un tournant décisif. Les grandes évolutions se sont faites avant (avec par exemple la DS 19 en 1955) ou se feront après, (avec par exemple l'apparition de la R8 Gordini en 1964 et des premières écoles de pilotage). En attendant de résumer, dans les prochains numéros d'Auto-Passion les années suivantes, voici dans ses grandes lignes, ce que fut l'année automobile 1960. Mais d'abord, resituons-la dans le contexte de l'époque...

1960

La Ford Taunus, vedette de l'année

Sur les plans industriel et commercial, 1960 restera une année de crise : ne parvenant plus à écouler leurs productions croissantes, les constructeurs européens songent à licencier. La cause de cette crise se trouve aux USA où les constructeurs américains, agacés par la concurrence croissante des petites voitures importées d'Europe (les Japonais n'en sont encore qu'aux motos) ont réagi en lançant leurs modèles « compact » : Ford Falcon, Corvaire de G.M. et Chrysler Valiant. Le succès a été immédiat. Coup dur pour Renault, qui l'année précédente avait vendu 92 000 Dauphine aux Etats-Unis. Peu de grandes nouveautés en 1960. Tout évolue, mais rien de révolutionnaire n'apparaît. La voiture la plus marquante de l'année est peut-être la nouvelle Ford Taunus, dont les lignes ar-

rondiées préfigurent la mode nouvelle.

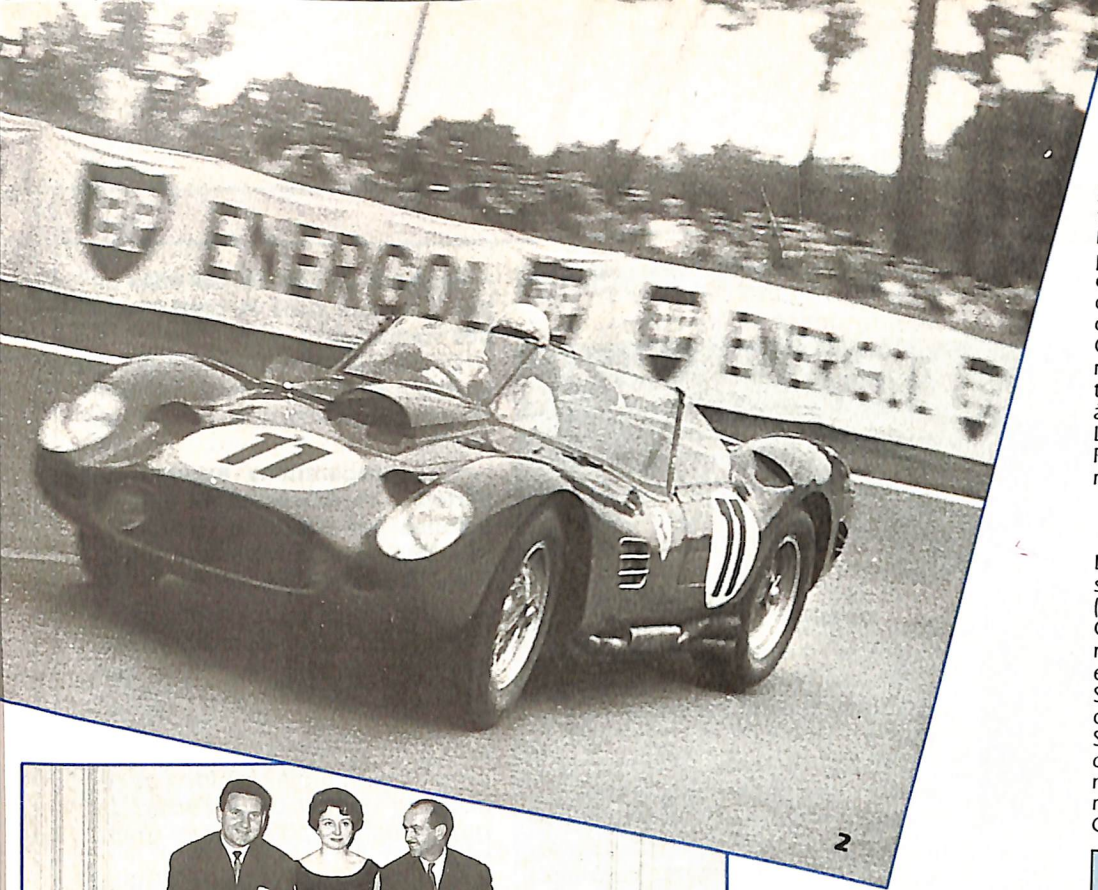
Au salon de Genève on note l'apparition d'une version très sportive de l'Alfa Sprint : la Giulietta SZ qui ne pèse que 750 kilos pour 116 chevaux et gagnera la Coupe des Alpes avec Jean Rolland. La Saab 96 à moteur 3 cylindres 2 temps qui gagnera bientôt Monte Carlo avec Carlsson, dispose maintenant de 43 chevaux. On note aussi les cabriolets Lancia Flaminia et

Triumph Herald ainsi que la version Countryman (avec panneaux latéraux en bois) de l'Austin Miniminor.

A Turin, c'est le festival des carrossiers, mais l'événement, c'est la nouvelle Lancia Flavia, première traction avant italienne. Apparaissent également l'Innocenti 950, version italienne de l'Austin Sprite, l'Alfa Romeo 2600 Sprint, la version 2 + 2 de

la Ferrari 250 GT, et la fabuleuse petite bombe Abarth 1000 Bialbero, ultra légère et dotée de 91 chevaux à 7 000 tours, vendue pour plus de 200 km/h. Réponse française à l'Abarth au salon de Paris, avec l'Alpine 1 000 cc, 520 kilos, 90 chevaux, 185 km/h, salon dont le clou est évidemment la nouvelle Peugeot 404





Heures du Mans ont été monotones et pluvieuses : là encore, baroud d'honneur des Maserati pendant 2 heures, avec un record de vitesse dans les Hunaudières de 273 km/h, et en fin de compte victoire Ferrari avec Gendebien-Frère à 175 km/h de moyenne. Les Porsche 1500 ont toutes cassé. On note le succès à l'indice de l'équipage français Laureau-Armagnac sur une DB Panhard 700 cc, à 142 km/h de moyenne.

Rallyes : l'année Delageneste

Les champions de France 1960 s'appellent Maurice Trintignant (F1), Claudine Vanson (féminin), Gérard Laureau (circuits), Fernand Tavano (courses de côte) et Roger Delageneste (rallyes). Se partageant entre sa 403 spéciale et son Alfa Romeo 1300 Sprint, navigué par Henri Greder, Roger Delageneste a dominé la saison française 1960 des rallyes. C'est l'époque des Consten, Balas (Maxence), René



Tout le monde considère Stirling Moss comme le meilleur pilote du monde : il a remporté le GP de Monaco mais le titre reviendra à Jack Brabham (5 victoires) comme l'année précédente, devant Bruce Mac Laren, Stirling Moss (qui n'aura jamais son titre), Phil Hill et Innes Ireland. Cette saison 1960 de F1 a aussi révélé de nouveaux talents : Taylor, Jim Clark et surtout le champion motocycliste John Surtees. Les fragiles mais légères monoplaces anglaises (Cooper, Lotus, BRM) ont montré une dernière fois leur supériorité (la Cooper championne du monde pèse 400 kilos pour 270 ch).

A noter que la Formule 2, qui avec ses moteurs 1500, préfigure la Formule 1 de 1961, a servi de banc d'essai. Porsche y a partagé la domination avec Cooper, mais la nouvelle Ferrari à moteur 6 cylindres arrière a fait très forte impression.

Endurance : Ferrari sans opposition

Le champion du monde des constructeurs a perdu de son intérêt : 5 courses d'endurance, seulement, se déroulent en 1960, toujours avec des voitures de 3 litres maximum, et peu de participants. 1959 avait été dominé par Aston Martin, 1960 offre un titre facile à Ferrari : les petites Porsche 1500 de Bonnier, Hermann, Graham Hill ou Gendebien ne peuvent lutter contre les 12 cylindres Ferrari de Phil Hill, Ginther, Von Trips, Scarfiotti, Mairesse ou Cabianna. Quant à la nouvelle Maserati « Birdcage » ultra légère, elle a dominé toutes les courses mais n'en a terminé qu'une, par une victoire, au Nürburgring, avec Stirling Moss et Dan Gurney. Les 24

- 1 **Grand Prix de l'ACF à Reims, Jack Brabham amène sa Cooper Climax à la victoire et vers un deuxième titre.**
- 2 **Victoire Ferrari au Mans (Gendebien-Frère), mais avec 175 km/h, on est loin de la moyenne record de 1957 : 183 km/h avec Flockhart-Bueb sur Jaguar.**
- 3 **Les champions de France 1960, de haut en bas et de gauche à droite : Roger Delageneste, Claudine Vanson, Maurice Trintignant, Jean Galou, Gérard Laureau et Fernand Tavano.**
- 4 **Bernard Consten gagne le Tour de France sur Jaguar, mais le titre rallye reviendra à Roger Delageneste.**
- 5 **520 kilos, 1 000 cc, 90 chevaux, 185 km/h pour l'Alpine A 108.**

Richard, José Behra, Robert Buchet, Jacques Féret, Fernand Masoero, Henri Oreiller, Gelé, Clarou, Masson, Laurent... sans oublier deux espoirs très prometteurs, René Trautmann, qui au volant de son ID 19 se classe second des championnats de France et d'Europe, et Jean Roland, 2^e du Tour de Corse sur Alfa Romeo. Cette année-là on note aussi la victoire d'un certain Guy Verrier, sur ID 19, au rallye des Tulipes, en Hollande, devant les champions d'Europe Schock et Moll, vainqueurs du Monte Carlo sur Mercedes 220. Larrousse et Piot débutent mais personne ne les connaît encore. Il faut dire qu'en 1960, les rallyes sont loin d'être ce qu'ils sont aujourd'hui : pas de publicité sur les voitures, pas de pneus racing, pas d'arceaux de sécurité... On court sur Panhard, Dauphine, ou 203 et pour les mieux nantis, sur Alfa Romeo, Jaguar ou Porsche.

P.P.

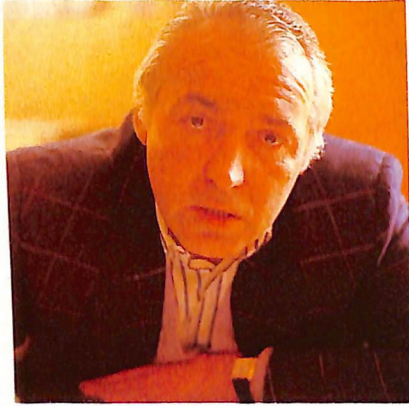


Formule 1 : vers le moteur à l'arrière

En Formule 1, la domination, la saison précédente, de la Cooper-Climax à moteur arrière a montré la voie. C'est la fin des grosses monoplaces à moteur avant, et seuls quelques constructeurs, comme Ferrari attendent

la nouvelle réglementation qui en 1961 mettra fin aux moteurs 2,5 litres au profit de 1500 cc (ce qui ne va pas sans grognements de la part des Anglais !). Grâce aux progrès des suspensions et des pneus (Dunlop a repris l'avantage sur Continental et Pirelli) les performances ont fait un bon en avant : plus de 215 km/h de moyenne au GP de Belgique à Spa où malheureusement deux espoirs anglais, Alan Stacey et Chris Bristow se sont tués.

Jean-Marie Reisser Le point avec le Président



Jean-Marie Reisser court depuis de nombreuses années sur une Triumph TR3 très performante. Depuis un an, il préside à la destinée de l'ASAVE, l'association sportive des voitures de course d'époque.

« Comment définis-tu le mouvement VEC, et quelle a été son évolution depuis ses origines ?

— A l'origine du mouvement, la motivation principale était de faire rouler des voitures de course ayant un passé et un pedigree reconnus, sans grand souci de compétition. Petit à petit, suivant un naturel bien humain, l'envie d'être devant son petit copain s'est faite sentir. Le petit groupe d'amoureux de l'automobile grossissant, les réunions privées devenaient impossibles et il a fallu créer une réglementation puis un championnat. La notion de championnat a activé la tendance de mettre sur la piste des autos préparées dans le seul but de courir.

— Où en est le VEC aujourd'hui ?

— Le souci est d'arriver à faire cohabiter toutes les tendances : les pères tranquilles qui sortent leur Ferrari une fois l'an, et les enrégés qui participent à toutes les manches du championnat pour glâner des points. Toutes ces tendances sont respectables et ont droit à la piste.

— Le succès du Grand Prix de l'Age d'Or augmente chaque année. Pourquoi ?

— Les gens en ont assez de l'automobile banale, de l'automobile outil. Les constructeurs français ont aussi tué la passion, en acceptant les limitations de vitesse, les sur-

taxes, en culpabilisant les conducteurs de voitures de sport. Tout le monde possède les mêmes voitures de la même couleur grise. Et les gens rêvent de cette époque où les autos étaient rouges, faisaient du bruit, étaient difficiles à conduire. Le Grand Prix de l'Age d'Or va dans le sens de ce mouvement. Et je suis convaincu que si nous possédions dans la région parisienne un circuit digne de ce nom, nous « ferions » 40 ou 50 000 spectateurs.

— A-t-on le droit de risquer sur la piste des voitures aussi rares que des 250 GTO, Maserati Bird-Cage ou Era ?

— D'abord, chacun fait comme il veut ! Ensuite, je dirai même que ce n'est pas un droit, mais presque un devoir. Une voiture de course, c'est fait pour courir, pas pour dormir. Ou alors, on ne parle pas de voiture de course, mais de pièce de valeur.

La remarque la plus fréquente que l'on entend est la suivante : « C'est normal qu'Untel ne soit pas « godasse de plomb », il a une voiture qui vaut une fortune ». Moi, je fais une constatation : la valeur d'une voiture, c'est la valeur de sa carte grise, de sa plaque de châssis. Quand Pierre Dutoya écrase une aile avant de son Aston Zagato, cela lui coûte le prix d'une aile en alu. Ce prix est identique pour toutes les ailes en alu et n'est pas décuplé parce qu'il s'agit d'une DB 4 Zagato. Le prix d'une remise en état d'une voiture n'est pas fonction de son prix d'achat. La carte grise, elle, on ne la casse jamais !

— La notion de performance ne fait-elle pas oublier la notion historique ?

— C'est plus une question d'argent qu'une question d'état d'esprit. L'amateur préfère sûrement rouler en Testa-Rossa ou en 250 Berlinette châssis court plutôt qu'en TR 3 ou en Austin Healey Sprite. Si on devait, comme le souhaitent certains, ne courir qu'avec des autos à pedigree prouvé, et obliger les compétiteurs à ne sortir que des Type E Light Weight ou la GTA de Jean Rolland, bref les voitures qui ont pris part à des championnats à l'époque, il n'y aurait plus que, de temps en temps, des rassemblements très élitistes. Nous perdriions les trois-quarts des membres actuels.

— Certains ne sont-ils pas allés un peu trop loin dans la préparation des voitures ?

— Le seul moyen de limiter l'escalade est d'imposer un règlement incontournable, mais cela n'est pas facile.

— Ces préparations engendrent parfois la modification des valeurs établies par l'Histoire (exemple : une TR 3 devant les Lotus Elite). N'est-ce pas choquant ?

— Pas forcément. D'abord, si un pilote conduit tranquillement sa Ferrari parce qu'il ne veut pas la casser, parce qu'elle n'est pas dans un état parfait, c'est son problème, et cela peut expliquer que des voitures a priori moins rapides, se retrouvent devant cette Ferrari. La qualité du pilotage joue un grand rôle.

Ensuite, on a tendance à oublier que certaines voitures réputées sans palmarès ont quand même fait des résultats : quand je regarde les courses de l'époque, je constate que les TR 3 qui ont pris part au Mans étaient plus rapides que les Lotus Elite. Pourtant, peu de gens s'en souviennent et beaucoup trouvent anormal de voir ma TR 3 tourner 5 secondes plus vite que les Elite.

Il y a aussi un autre aspect à prendre en compte, c'est que les circuits de l'époque étaient plus longs et plus rapides que ceux d'aujourd'hui, entrecoupés de chicanes. C'est là qu'à l'époque, une Ferrari même mal conduite, pouvait oublier des voitures de plus petite cylindrée qui font jeu égal actuellement sur des tracés sinueux grâce à leur légèreté et leur maniabilité. Et puis, il est de notoriété publique que des ateliers, notamment en Angleterre, construisent des voitures de course d'époque comme des Lotus 23 B ou des Lister Jaguar. Si l'on compare les Lister d'aujourd'hui à celles d'hier, on constate que ce ne sont pas les mêmes...

— Ces autos peuvent-elles prétendre à l'appellation VEC ?

— Je ne vois pas comment on peut décider qu'une voiture est authentique, c'est très complexe. Je connais des voitures, dont les suspensions ont été modifiées : qui va mesurer des éléments de suspensions sur des monoplaces de 1950 construites à trois exemplaires ? D'autant que, à l'époque, suivant

les courses et les pilotes, des nuances existaient déjà...

On conteste des transformations sur des voitures bien connues comme les Lotus Elan, les Austin Healey, ou les Porsche 356. Personne n'a l'audace de contrôler des voitures prestigieuses : il y a des voitures suspectes par nature et d'autres qui ne le sont pas...

Pour gérer ce problème, il faut être vigilant, mais il ne faut pas être non plus trop naïf : je veux dire que ce problème n'est pas nouveau. Déjà à l'époque, il se posait.

— Quelles évolutions vois-tu dans un avenir proche ?

— Peut-être par manque d'imagination, je ne vois pas d'évolutions immédiates. Je pense que la formule n'est pas mauvaise, la date limite de 1963 n'est pas près de changer. Cela dit, la solution pour ne pas perdre de voitures, c'est de les faire courir... en respectant leur époque. Et ce n'est pas toujours évident. La grosse erreur que nous avons commise par la force des choses, est de faire courir les « avant-guerre » avec les GT. Les avant-guerre doivent courir avec les avant-guerre, un point c'est tout. Mais y en a-t-il suffisamment pour constituer un plateau ? De même, si l'on ne voit plus de Jaguar XK 120, ce n'est pas parce qu'il y a des Type E, mais parce qu'on les fait courir avec les Type E. Si on était capable de les faire tourner avec d'autres 120 ou des Austin Healey de la même période, les propriétaires de ces voitures continueraient à venir. On tue un mouvement quand on mélange des voitures de périodes différentes. Je ne vois pas d'évolutions souhaitables non plus au niveau des dates limites : 1963 c'est bien, il faut y rester longtemps. Le jour où on ouvre la porte aux 911... on se retrouve en 86 !

On essaie seulement de faire de nos manifestations des points de rencontre de tous les amoureux de l'automobile en organisant des concours d'élégance ou des ventes aux enchères.

Les relations entre les différents pays sont bonnes, les esprits sont relativement sereins, bref, le mouvement VEC a pris un régime de croisière. Il faut toutefois se garder de sombrer dans la routine, mais de toute évidence, les VEC se portent bien. »

Jean-Pierre Salzert : Le démon de la mini



Jean-Pierre Salzert a débuté en VEC en 1986. Il a choisi une discipline qui démarre elle aussi : les Tourismes. Sa mini Cooper S mauve et jaune a vite semé la terreur dans les pelotons. Pour sa première saison, Jean-Pierre sera peut-être Champion de France des Tourismes à la fin de l'année. Pas mal pour un débutant !

« Comment as-tu abordé l'automobile ?

— Avant de faire du VEC, un ami, Pierre Fougerouse m'a proposé de le naviguer dans des rallyes-raids africains. Ce premier contact m'a beaucoup plu. L'aspect aventure, surtout, car la notion de pilotage est moins présente que dans les compétitions traditionnelles.

— Pourquoi es-tu venu aux voitures anciennes ?

— J'ai toujours aimé les belles autos. J'ai refait une Alfa 1600SS qui m'a procuré beaucoup de plaisir. Lorsque j'ai appris que les touristes allaient pouvoir courir en VEC, je me suis souvenu des fantastiques courses de Saloon-Cars que j'ai vues en Angleterre. les mini m'avaient fait une grosse impression. J'ai su tout de suite que les Tourismes, c'était mon « truc ».

— Et tu as cherché une Cooper S ?

— Oui, et je l'ai trouvée rapidement. Je l'ai remontée avec l'aide de Rénov'Auto et nous l'avons préparée suivant les meilleurs canons de 1965.

— Quelle est ta philosophie de la course ?

— J'essaie de conduire cette auto comme les « grands » la menaient à l'époque : en freinant un minimum et en la mettant en travers. A partir du moment où l'on prend part à une course, il faut jouer le jeu et tenter de gagner. C'est ce que je fait, et je « prends mon pied » de cette manière.

— Ta conduite est très spectaculaire et le public se lève à chacun de tes passages. En es-tu conscient ?

— Un peu, mais je ne suis pas un technicien du pilotage. Souvirage ou survirage, je ne sais pas trop : je conduis comme je sens, à l'instinct...

— As-tu d'autres activités en matière d'automobile ?

— Je restaure actuellement une Ferrari 330. Il n'est pas question de course pour cette voiture. Elle me plaît et j'ai l'intention de l'utiliser pour la promenade ».

Propos recueillis par Pierre Gary
Photos : Pascal Huit

Jaguar XJ 40 Innovations et tradition...

Voilà bien longtemps qu'on l'attendait, LA Jaguar de John Egan. On l'appelait (on l'appelle encore...) par son nom de code « *Project XJ 40* » et la voilà enfin ! Présentée officiellement au Salon de Paris, elle s'est révélée aux observateurs et aux premiers utilisateurs comme un singulier mélange d'innovations techniques et de tradition toute britannique. Indéniablement, la silhouette de la voiture est signée Jaguar. C'est de

Toute la tradition Jaguar est dans cette silhouette...

Peugeot 205 GTI 1,9l Le sentiment de conduire une « grosse » voiture

Dès son apparition en 1982, la 205 GTI nous était apparue comme une sportive supérieure à tout ce qui pouvait lui être comparée jusqu'alors. Elle avait véritablement la meilleure tenue de route qu'on ait jamais vu sur une traction avant : un comportement d'une telle précision qu'il était comparable à celui d'une voiture de course. Seul le moteur, avec seulement 105 chevaux, pouvait décevoir.

La concurrence est vive : d'autres voitures sont arrivées, offrant aussi bien ou presque, et notamment la Renault 5 GT Turbo. Peugeot a fait passer le moteur 1600 cc de la 205 GTI de 105 à 115 chevaux. Et pour le Salon de Paris, on est carrément passé à un plus gros moteur.

Il s'agit du 4 cylindres XU 9 en alliage léger, de 1905 cc (83 x 88) à arbre à cames en tête et injection électronique, déjà utilisé sur la BX GTI, et développant ici 130 che-

voux et surtout un couple étonnant de 15 mkg dès 2 200 tours, culminant à 16,8 mkg à 4 750 tours. D'autres évolutions ont été apportées, telles que des voies élargies à l'arrière, rétrécies à l'avant, de nouvelles jantes de 15 pouces (pneus Michelin VR 185/55/15), de plus gros amortisseurs, et des disques de freins de plus grande surface. Il en résulte une sportive vraiment enthousiasmante, donnant au pi-

lote le sentiment de conduire une grosse voiture avec beaucoup de couple, sans que la tenue de route en ait souffert. Les performances sont maintenant de 206 km/h en vitesse maximum et 29"2 au kilomètre départ arrêté, pour une consommation qui reste toujours étonnamment basse (difficile de dépasser 10 litres même en tirant). Le prix est de 93 200 F.

P.P.

Grâce au moteur 130 chevaux, des performances sensiblement améliorées, pour une tenue de route toujours aussi étonnante.



toutes façons un gage de qualité : le charme de ces grosses berlines n'a pas été trop égratigné par les canons du design moderne. A l'intérieur également, l'ambiance générale a été préservée : les matériaux précieux, le confort et le silence de fonctionnement, tout est douillet et strict à la fois comme dans une « Library » écossaise. Bref, c'est une Jaguar...

Côté technique par contre, il y a du neuf ! Un nouveau moteur d'abord : un 2,9 litres, six cylindres en ligne à simple arbre à cames en tête, qui délivre 165 chevaux. Le 3,6 litres double arbre est cependant disponible sur les trois versions qui seront commercialisées dans un premier temps (XJ 6, Sovereign et Daimler).

Mais la technique de nos jours s'y est laissé aller aussi, et la XJ 40 en est bourrée, de la prise-diagnostic au tableau de bord. Si la gestion électronique de la mécanique est un progrès indéniable quelle que soit la voiture, l'insertion de gadgets lumineux et auditifs dans l'habitacle de ces belles voitures nous a semblé quelque peu anachronique. Les progrès de la nouvelle Jaguar, s'ils sont importants à d'autres niveaux, auraient pu ne pas passer par là...

La nouveauté, c'est aussi le système anti-blocage du freinage. Il est proposé en série sur les Sovereign et Daimler, en option sur les XJ 6. Passons sur l'ordinateur de bord en série pour nous attarder sur les boîtes de vitesses. A l'exception de la Daimler, tous les modèles sont donc proposés avec les deux moteurs, mais on aura aussi le choix entre une boîte manuelle à cinq rapports et une nouvelle boîte automatique étudiée chez ZF, dotée d'un ingénieux système de grille en « J » permettant d'exploiter manuellement tous les rapports par une nouvelle disposition du sélecteur.

Des innovations importantes, qui dans leur ensemble ne font pas oublier (et c'est heureux !) le charme traditionnel des voitures de la marque.

Les nouvelles Jaguar seront disponibles en France dès le mois de novembre, et leurs prix varieront de 220 000 F pour le modèle de base à 370 000 F pour la Daimler.

P.B.

Porsche 944 S 16 soupapes moins vivantes qu'un turbo...

Quand Porsche a présenté la 944, on s'est accordé à lui reconnaître beaucoup de qualités : trop de qualités ! Sous-motorisée en effet, elle paraissait trop parfaite... Plusieurs années après, la version turbo a fait oublier cette impression. La perfection cette fois rimait avec passion. Les performances étaient enfin à la hauteur de la technique allemande.

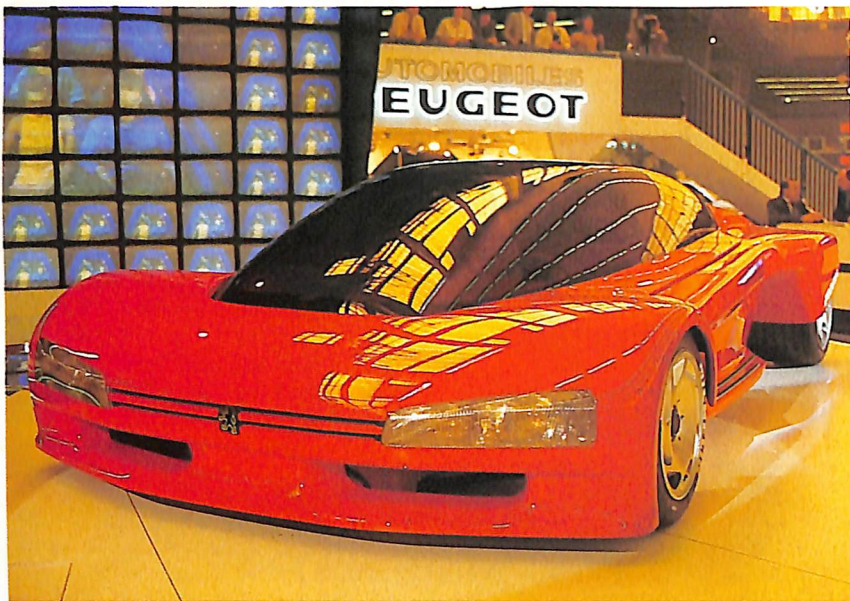
944 « normale ». Or il n'en est rien : d'abord, chez Porsche on n'envisage absolument pas l'arrêt de la production du modèle de base, et de plus, il faut bien reconnaître que le gain de performances est plutôt minime. La culasse 16 soupapes apporte 30 ch à la voiture (moyennant 30 000 F...) mais il faut bien reconnaître qu'on peut se demander si les 10 km/h supplémentaires valent cette différence. La 944 S souffre de la 944 turbo comme la 944 souffrait de la 911 lors de son apparition. C'est une auto sûre, agréable, mais à laquelle il semble manquer cette petite pointe de folie qui fait qu'une Porsche est une Porsche.



Extérieurement, rien ne distingue la 944 S de sa petite sœur, excepté le sigle sur la jupe arrière.

Début 1986, Porsche a présenté la 924 S : la 924 cessait alors d'être une Audi déguisée pour recevoir un vrai moteur Porsche, celui-là même de la 944 ! Problème : comment remettre la 944 à un cran au-dessus de la 924 ? La solution pour Stuttgart a été de doter son moteur d'une très belle culasse à 4 soupapes par cylindre. Le moteur de la 944 est, on le sait, un demi-moteur de 928 S : il suffisait alors de la doter d'un demi-moteur de 928 S version USA (depuis quelques temps déjà équipé en 4 soupapes) Ainsi naquit la 944 S qui en acquérant une certaine noblesse, devait logiquement prendre le pas sur la

La noblesse d'un 4 soupapes se paie de toutes façons : on veut un beau moteur ou on ne le veut pas ! Ainsi, la Porsche 924 S vaut actuellement 188 000 F, alors que la 944 est affichée à 230 000 F et la 944 S à 261 800 F. 150, 163 et 190 chevaux respectivement pour ces trois voitures, alors que la 944 turbo qui donne 220 ch coûte 326 300 F. La gamme est donc actuellement très étendue. La production de Porsche croît très rapidement depuis quelques années : l'accroissement de la clientèle explique peut-être la multiplication des modèles dans cette gamme — disons — accessible.

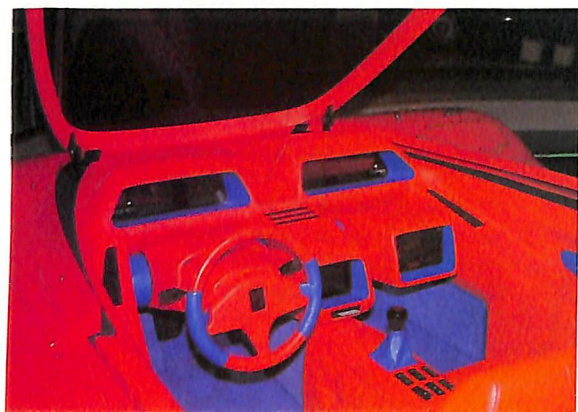


vedette du Salon à une nouvelle « cinq chevaux » si équilibrée soit-elle...

La vedette, Auto-Passion l'accorde sans hésiter au nouveau prototype conçu par le centre de style de Peugeot. La **Proxima** en effet, en apparaissant le 30 septembre, reléguait au rang de vieille voiture la magnifique Quasar de 1984... Le très jeune centre de style de La Garenne a encore fait un bel exercice avec cette auto révolutionnaire, aussi bien sur le plan du style que sur le plan technique. Carrosserie 2 + 2 à

VU AU SALON DE PARIS...

Depuis une dizaine d'années, le Salon de l'Automobile de Paris (annuel ou biennal) nous avait habitués à jouer « Bonjour Tristesse ». 1986 marquera, on l'espère, une date importante : celle de la renaissance. Un peu partout en effet, les grands et petits constructeurs ont réagi et nous jouent « Noblesse oblige »... Un Salon, finalement, dans lequel les lecteurs d'Auto Passion ne se seront pas ennuyés, à condition bien sûr d'avoir évité le stand de notre constructeur national...



La Peugeot Proxima : un prototype qui fait tomber en obsolescence la Quasar de 1984 !...

Au hasard des stands et des allées, on a pu se rendre compte en effet que l'effort est porté vers l'automobile-plaisir, l'automobile-rêve, l'automobile-passion. Nous avons posé sur cette exposition le regard que vous, lecteur, auriez posé. Nous avons découvert (ou redécouvert) un certain nombre de belles autos qui sans doute vous plairont. Certaines sont déjà en production, d'autres sont le fruit de la passion de petits constructeurs pas encore tout à fait connus, d'autres enfin ne sont que des prototypes qui ne verront peut-être jamais la route...

Leurs points communs ? Ces autos sont belles, tournées vers l'avenir, avec les performances et l'élaboration technique que l'on est en droit d'attendre pour la fin de cette décennie ; elles sont aussi bien nées, de la passion des hommes et de leur volonté de ne pas laisser la

moteur central, V6 « 4 soupapes » bi-turbo, 4 roues motrices naturellement, 600 chevaux de pure race, gestion électronique du moteur, du freinage, de la boîte transfert, et du tableau de bord bien évidemment.

« *Tout ce que l'on sait faire est dans cette voiture* », disait Gérard Welter. On retrouve d'ailleurs en elle quelques grandes lignes de la Quasar au niveau de la carrosserie et de la mécanique, et aussi au niveau du style intérieur toujours conçu dans le service de Paul Bracq Bonne nouvelle pour les passionnés, ce prototype est capable de rouler ! Cela ne veut pas dire qu'il roulera un jour, mais il *peut* le faire (comme disait Francis Blanche)...

En vedette aussi un autre prototype qui roule, la **Toyota FXV**. Une « berline » quatre portes, quatre places, à moteur central (compresseur et turbo, double arbre, 16 soupapes, électronique et tout, et tout...) au CX record de 0,24. La transmission intégrale fait bien sûr partie de la panoplie et donne un ensemble extrêmement intéressant. Tandis que l'Europe rêve encore en fabriquant des R5 améliorées, les Japonais s'approchent à grands pas de la perfection... Toujours au chapitre des prototypes intéressants, la **Ford « Gilda Vignale »** dessinée par

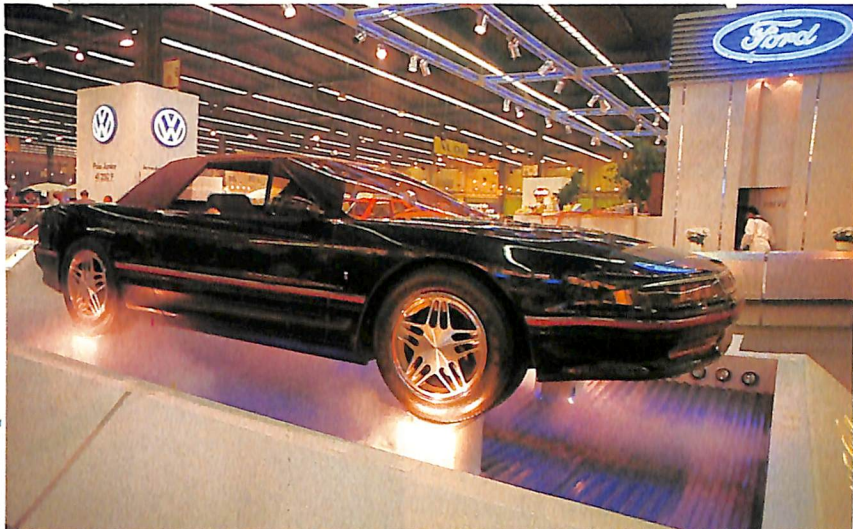
Ghia : un roadster de rêve qui pourrait bien donner le jour à une concurrente de la Cadillac Allanté... Présenté à Paris en première mondiale, ce prototype est une nouvelle preuve du dynamisme des grands constructeurs pour les années à venir...

La **Cadillac Allenté**, voilà une belle auto adaptée à la production en série ! Carrosserie signée Pininfarina, moteur V8 de 4,1 litres transversal, traction avant, plus tout le luxe traditionnel de la marque adapté à la sauce électronique

Toyota FXV : la berline du futur.



Version définitive de la MVS Venturi propulsée maintenant par la V6 Turbo Renault. 200 ch, 250 km/h, et près de 300 000 F.



Intéressante étude chez Ford avec la Gilda Vignale qui viendrait à point nommé pour concurrencer la nouvelle Cadillac convertible...

moderne, voilà un cocktail très séduisant que l'on ne demande... qu'à tester. La commercialisation en France est hélas pour l'instant suspendue à un énorme boisseau de points d'interrogation...

Revenons en France avec le prototype définitif de la **MVS Venturi**. Contrairement à ce qu'on avait ou vu sur la voiture qui a roulé au printemps 1986, on trouve maintenant un moteur V6 turbo dans sa configuration « Alpine », en position centrale longitudinale. Cette voiture dont la première maquette avait été dévoilée au Salon de Paris 1984, devrait être dans sa phase de présérie vers la fin du mois de novembre, et si tout va bien, la commercialisation est prévue pour le premier trimestre 1987. Assurément, nous reparlerons bientôt de cette voiture dans les colonnes d'Auto Passion...

Autre nouvelle voiture française, la **SL 1** construite par la GMF SA. Il s'agit à la base de la cellule centrale d'une Matra Murena, dotée non seulement d'une carrosserie originale, mais aussi d'un ensemble mécanique totalement inédit. Train avant de

Un stand pour J. Savoye

Depuis quelques mois, le célèbre garage parisien Jacques Savoye regroupe la distribution des voitures des marques Morgan, Panther et Stimula.

Les traditionnels roadster anglais, la Panther à moteur Ford V6, ou la Stimula (réplique très fidèle de Bugatti 55) à moteur BMW 3.25 i, trois types de voitures « dans le vent » qui trônaient sur le même stand au Salon de Paris pour la première fois.

Renseignements : Jacques Savoye — 237 bd Pereire — 75017 Paris.





R 25, groupe propulseur V6 turbo de 200 ch, voilà qui rappelle singulièrement les caractéristiques de la Venturi. Une petite équipe pleine d'espoirs, qui compte faire une présentation dynamique de sa voiture au printemps 87. (Renseignements : GMF SA — 3, allée des Palombes, Lognes, 77200 Torcy).

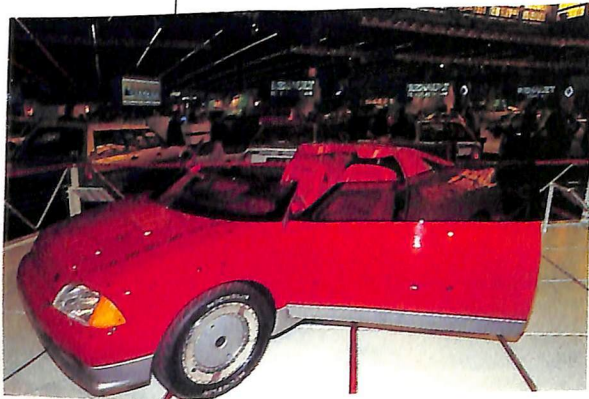
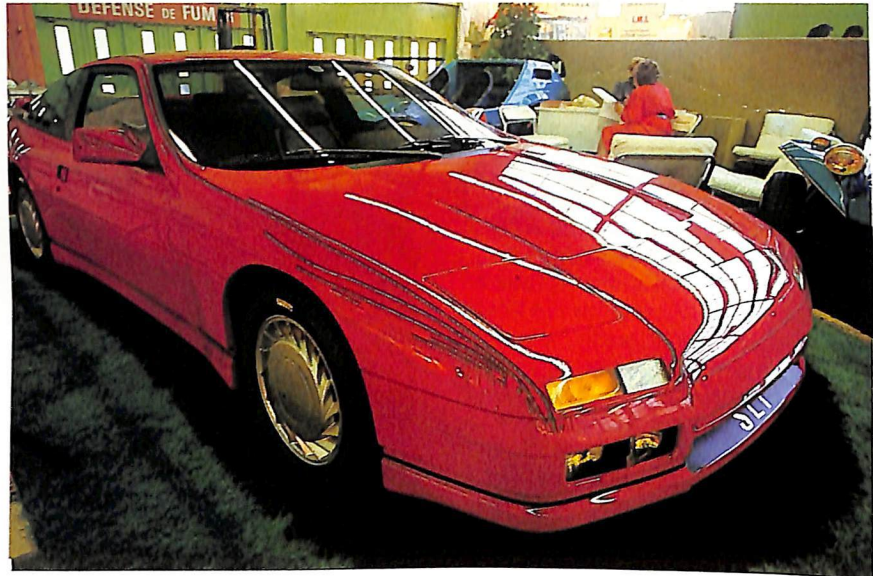
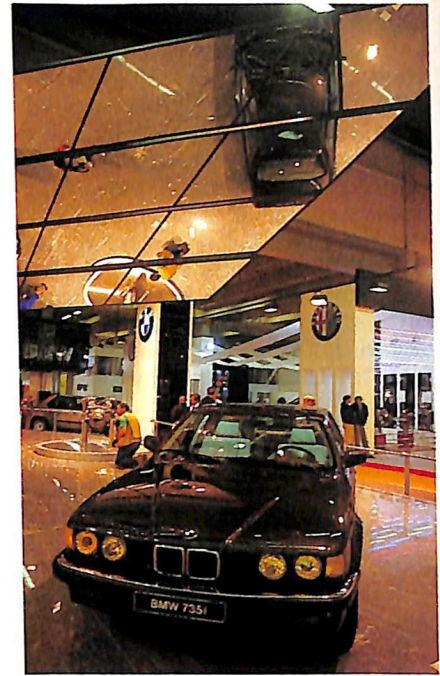
Enfin, la grande nouveauté, pour Auto Passion, de ce Salon de Paris est sans conteste la nouvelle **BMW série 7**. Equipée pour l'instant des fameux 6 cylindres en ligne de la marque, cette auto sera la première à recevoir, dans le courant de l'année prochaine, le nouveau 12 cylindres en V. Une auto améliorée sur bien des points par rapport aux anciennes séries 7 qui avec le V 12 devrait faire prendre encore une nouvelle dimension à BMW.

Pierre Barbaza
Photos Pascal Huit

Une nouvelle voiture française, la SL 1. Une affaire à suivre avec attention...

Cadillac Allenté : le luxe, la technique, l'électronique, ou le début d'une nouvelle génération d'américaines ?...

C'est dans cette nouvelle carrosserie des « Série 7 » qu'apparaîtra bientôt le nouveau 12 cylindres en V de Munich...



Ça bouge aussi chez Citroën...

Ça bouge au centre de style de Vélizy qui proposait au Salon de Paris une étude de petit spider compact, la Xanthia : une jolie petite voiture bourrée de gadgets électroniques qui pourrait (pourquoi pas ?) préfigurer ce que sera le cabriolet AX...

Ça bouge aussi à la production, puisque quelques semaines à peine après avoir présenté l'AX à la presse, avec

cinquante-trois modèles Diesel ou essence, voilà déjà l'AX « Sport ». On dispose encore de peu de détails sur cette nouvelle mini sportive : disons seulement que le moteur, un 1 300 cm³ équipé de deux carburateurs, donne 95 ch et propulse l'AX à plus de 185 km/h. Comme pour la BX « sport », le moteur a été étudié chez Danielson. Les suspensions et les freins ont été adaptés aux nouvelles capacités de la petite Citroën, et celle-ci sera commercialisée au début de l'année prochaine.

PROTECTION DES MOTEURS.

Tous les 15.000 km, lâchez les Microparticules!



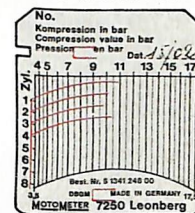
Tous les 15.000 km, lâchez les microparticules dans le moteur! Et retrouvez le plaisir de conduire avec une voiture toujours en pleine forme. Les microparticules Métal 5, issues des technologies les plus modernes, sont en cuivre traité au zinc et à l'argent.

- Leur rôle : assurer une parfaite remétallisation des pièces soumises à friction dès qu'une trace d'usure y apparaît.
- Leur action : prolonger la vie de votre moteur, lui garder intacte toute sa puissance et diminuer les surconsommations d'huile ou de carburant.

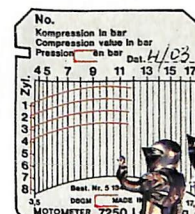
Une preuve irréfutable : la mesure des compressions. Avec Métal 5, elles remontent et s'équilibrent.

En 1986, pour maintenir votre moteur toute sa vie durant à son meilleur niveau, lâchez les microparticules! Tous les 15.000 km seulement (ou toutes les 2 vidanges).

Moteur essence 2 litres.



Avant Métal 5
à 45.581 km



Avec Métal 5
à 47.533 km



Métal 5 est distribué par plus de 10.000 professionnels de l'automobile. Prix habituellement constaté : 200 F TTC. Points de vente et renseignements techniques personnalisés au :
Centre d'Information Métal 5, SODITEN SA, 105, rue de Billancourt - 92100 Boulogne - Tél. (1) 48.25.73.73 - Télex : 206 224 F.

Documentation 16 pages illustrées : 12 questions de consommateurs, 12 réponses Métal 5. Disponible chez votre professionnel auto ou sur retour de ce coupon.

Nom _____
Adresse _____
Code Postal _____ Ville _____



PERRIER SONOLE A ss/86 10

Métal 5. L'entretien remétallisant des moteurs.

Distribué par
Automobiles Peugeot

ESSAI



FERRARI TESTAROSSA

Un rêve passe...

La passion n'épouse pas seulement les voitures du passé. Les plus beaux modèles actuels susciteront un jour la même nostalgie et c'est pourquoi, dans chaque Auto-Passion, vous trouverez l'essai d'une voiture moderne. Après la Ferrari 328 de notre numéro spécial (un hors série d'Échappement qui constituait en quelque sorte notre numéro zéro), nous restons en Italie, avec, cette fois, la Testarossa...

Cinq litres de cylindrée, douze cylindres, trois cent km/h, quatre vingt millions de centimes : l'actuel haut de gamme Ferrari a des chiffres éloquentes. Il existe pourtant encore plus performant à Maranello : la GTO. Mais elle n'est plus à vendre. Produite en série très limitée, elle a trouvé tout de suite ses deux cents clients privilégiés.

Les puissances des deux modèles sont équivalentes mais obtenues avec des moteurs radicalement différents : V 8 turbocompressé sur la GTO, 12 cylindres atmosphériques pour la Testarossa. Châssis tubulaire et moteur central dans les deux cas, mais alors que sa carrosserie en polyester permet à la GTO, très légère, de dépasser les 300 km/h et de faire le kilomètre départ/arrêté en 23 secondes, la Testarossa doit supporter 400 kilos supplémentaires dévolus au confort et ne fait que... frôler les 300 !

La forme de la GTO rappelle celles des 328, alors que Pininfarina a dessiné pour la Testarossa une robe très audacieuse.

Je ne me suis pas encore fait à l'aspect extérieur de la Testarossa, lui préférant la ligne plus simple de la 512 Boxer qu'elle remplace. Mais c'est une constante, chez tous les amoureux des Ferrari, d'éprouver, à chaque apparition d'un nouveau modèle, une nostalgie exagérée

du précédent. On regretta la Daytona lorsqu'apparut la Boxer, et la Daytona semblait indigne de la GTB 4...

L'héritage de la Boxer...

Cette réticence esthétique ne m'empêche pas d'être ému, comme un jeune marié, en faisant dix fois le tour de « ma » Testarossa, avant d'oser m'installer à son volant. Contraste entre l'aspect futuriste de la carrosserie et la simplicité, voire le dénuement de l'habitacle où règne une entêtante odeur de cuir...

Techniquement, la Testarossa n'est qu'une version évoluée, améliorée, de la Boxer. Le capot arrière découvre le même énorme 12 cylindres à plat, enserré dans son carcan tubulaire, avec ses deux grosses culasses rouges, recouvrant 4 arbres à cames en tête et 48 soupapes vers lesquelles se recourbent harmonieusement les magnifiques tubulures d'admission marquées « Testarossa ». Bien que d'apparence identique, ce moteur a reçu de nombreuses évolutions par rapport à celui de la Boxer : il

délivre ici 390 chevaux à 6 500 tours et surtout un couple énorme, balayant toute la montée en régime, avec plus de 40 mkg dès 2 000 tours et jusqu'à 50 mkg à 4 500 tours. Les généreuses suspensions sont conçues et montées comme pour une voiture de course, avec d'énormes triangles superposés croisillonnés et des amortisseurs (doublés à l'arrière) à ressorts concentriques, enserrant de grands disques ventilés. Dans quelques pages, Patrick Michel vous en dit beaucoup plus long sur tout l'aspect technique de cette voiture.

La Testarossa est assez longue et surtout très large, surtout à l'arrière, et lourde (1 560 kg), mais rien de tout cela ne la handicape en ville où l'extraordinaire souplesse du 12 cylindres permet de tout affronter. Ce moteur est aussi à l'aise à 1 500 tours qu'à 7 000 et ne chauffe jamais. Mais convenons que les encombrements urbains ne sont pas le terrain privilégié d'une Testarossa et filons vite vers l'autoroute où la circulation dense est l'occasion d'apprécier les for-

Un rêve passe...

Sur la console centrale, sous les indicateurs de niveau d'essence (capacité : 115 litres) et de température d'eau, les commandes de lève-vitres, chauffage, climatisation, rétroviseur extérieur, etc.





Passant voir Jean-Luc Thérier, son fils Nicolas s'installe au volant de la Testa Rossa.

midables accélérations-freinages. La boîte est d'un maniement ferme comme toutes les boîtes Ferrari et il faut prendre le temps de guider l'immuable petit levier métallique à travers les méandres chromés

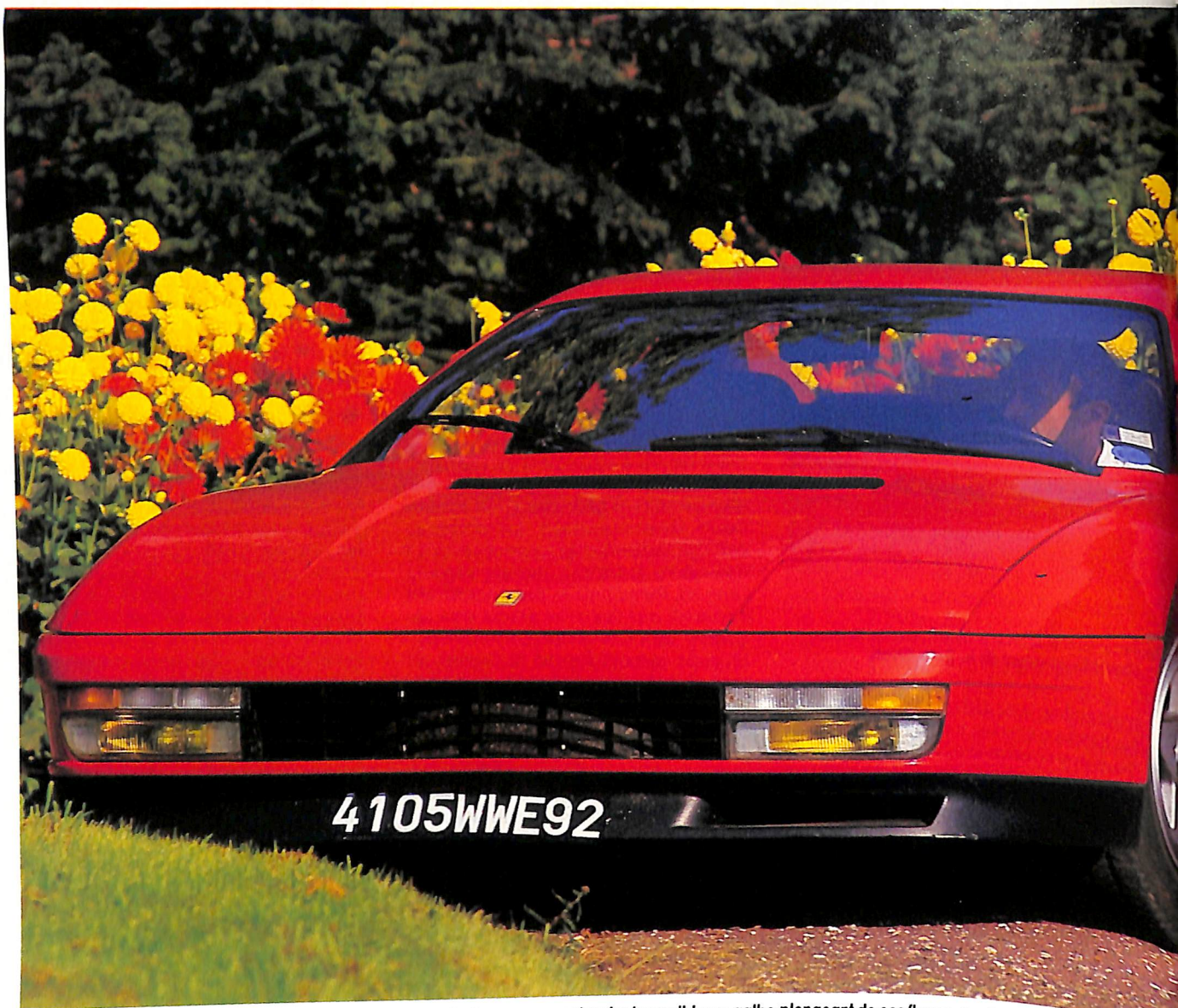
de la grille de sélection. Avec un peu d'accoutumance, les passages peuvent être très rapides (sauf à froid pour enclencher la première !). L'étagement est parfaitement adapté, ce qui n'a pas une bien grande importance tant le couple du boxer est important, permettant toujours de rester sur le rapport supérieur si l'on a la paresse (?) de rétrograder. Les vitesses passent avec un petit claquement sec, l'aiguille balaye le compteur à une allure incroyable, comme s'il s'agissait d'un compte-tours : on passe de 150 à 250 km/h en un clin d'œil, dans un grand coup d'accélérateur. La poussée est époustouflante sans que le 12 cylindres paraisse jamais rageur, tant sa formidable puissance est répartie sur toute la plage des régimes, tant il la délivre avec facilité sans jamais forcer ni hurler, et tant il est tempéré par des rapports très longs : on atteint 100 km/h (compteur) en 1^{re}, puis 140 en 2^e, 190 (!) en 3^e, 240 en 4^e...

300 compteur

Avec un tel engin, la route prend

l'allure d'un jeu vidéo où l'on passe le long de quilles très lentes (les autres voitures) et de pachydermes quasi immobiles (les camions). On a plus le sentiment de faire de l'aéronautique que de l'automobile tellement la différence avec tout ce qui roule est gigantesque. Pendant plus de cent cinquante kilomètres, j'ai guetté un bout de ligne droite suffisamment désert avec un objectif bien précis : tenter d'accrocher au compteur le chiffre magique des 300 km/h. Un instant j'y suis parvenu et l'autoroute défilait vraiment très vite, dans une parfaite stabilité. C'était très impressionnant et je suis convaincu que la plupart des propriétaires de Testarossa ne vont jamais jusqu'à une telle vitesse, ou bien juste une fois « pour voir », se contentant du plaisir de savoir que leur engin peut le faire. On peut même dépasser les 300 compteur, car il y a un léger décalage entre la vitesse réelle et la vitesse affichée. En réalité, chrono en mains, on dépasse légèrement 290 km/h et les accélérations sont de 13"6 au 400 m et 24"1 aux 1 000 mètres.





Malgré les réticences que peut susciter l'audace de cette ligne, comment rester insensible au galbe plongeant de ces flancs, symbolisant l'importante recherche aérodynamique dont a bénéficié la Testarossa.

Les températures ne bougent pas : 90 à l'eau, 95 à l'huile, malgré la vitesse. A peine l'aiguille du compteur avait-elle frôlé le 300 km/h il me fallut freiner, et fort, car quelques centaines de mètres plus loin, se dressait un peloton de voitures au ralenti (enfin, à 140). L'occasion de faire « cinq-quatre-trois » et d'écouter encore et encore les variations musicales du 12 cylindres à plat. Le freinage est puissant mais avec une prépondérance sur l'avant qu'il faut contrôler. Il ne faut pas ménager sa force et pousser fort sur la jambe droite : la Testarossa est sûrement plus une voiture de course civilisée qu'une GT conventionnelle, et c'est même ce qui fait tout son charme et nous fait regretter que Matra n'ait pas voulu faire une voiture de sport sur la base de ses fabuleuses 630 à moteur V12. N'empêche qu'à ce stade de performances, une voiture destinée à un usage routier devrait aujourd'hui posséder

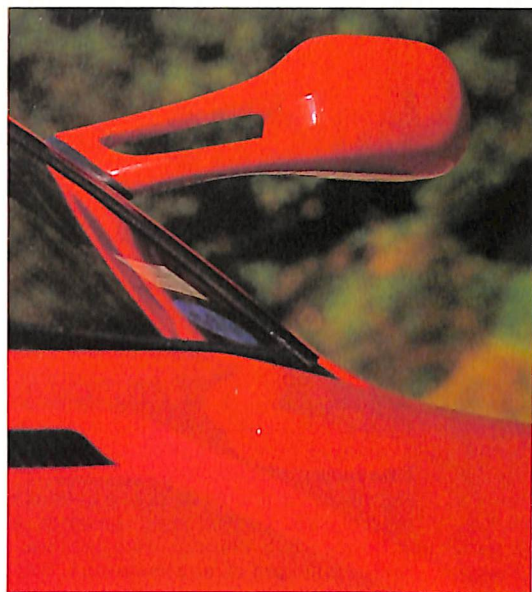
un système ABS anti-blocage. Peut-être sur les modèles 1988 ?

Le frisson de l'exceptionnel...

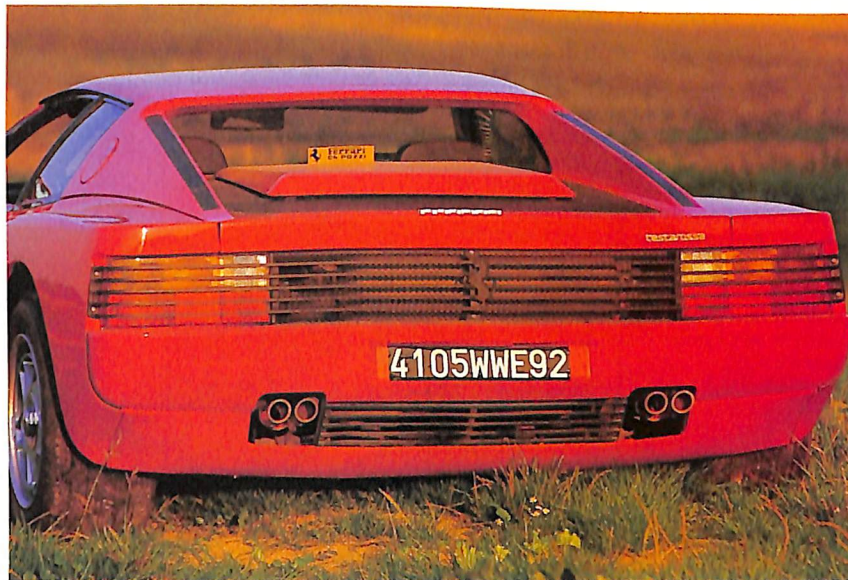
Cette petite pointe de vitesse effectuée, et savourée, nous nous sommes raisonnablement remis au diapason commun des vitesses légales, goûtant le simple plaisir de conduire une Ferrari, en songeant qu'il suffirait, la nuit venue, lorsque le reste du monde automobile s'endormirait, de revenir tranquillement éprouver les joies terribles de performances exceptionnelles.

Bercés par le ronron puissant du gros 5 litres, nous traversons Rouen vers Neufchatel-en-Bray où nous voulons rendre une visite surprise à Jean-Luc Thérier. Les petites départementales sinueuses sont moins lisses que l'autoroute et la Testarossa y révèle ses limites. L'amortissement est puissant mais les trop faibles débattements,

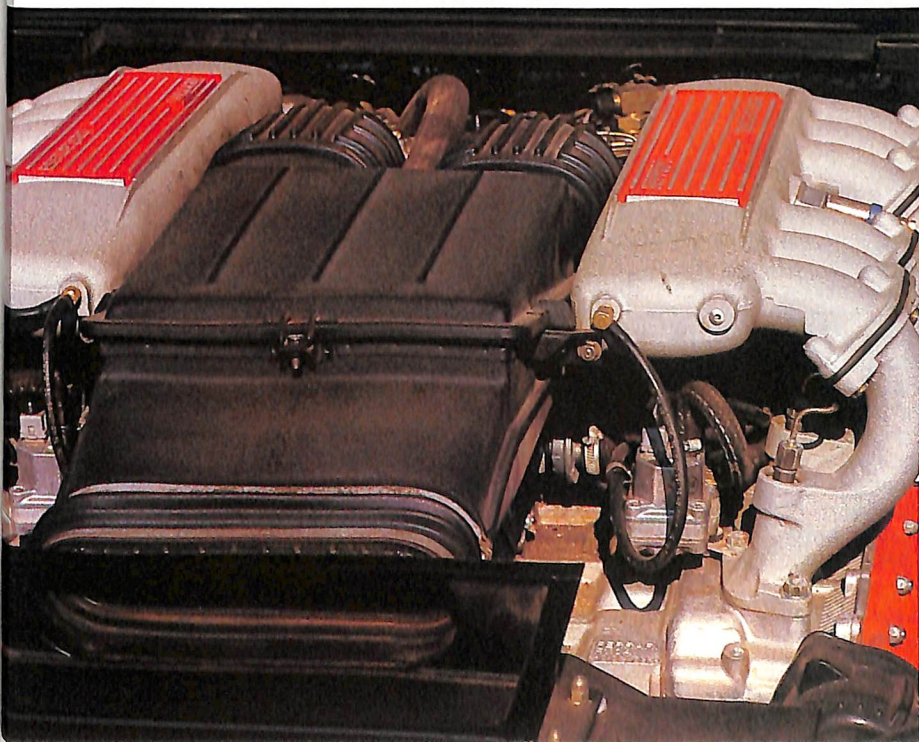
conjugés avec le poids élevé de la voiture, amènent parfois à talonner. Le train avant est si précis, si incisif, qu'on ressent dans le volant tout le relief de la chaussée : à moins d'être pilote de course, et d'avoir l'habitude des pneus larges, il est alors préférable de réduire un peu l'allure, ce qui permet néanmoins de continuer à rouler beaucoup plus vite que tout ce qu'on peut trouver d'autre sur la route. Lorsque la chaussée redevient correcte, on peut réattaquer et découvrir l'absence de rousis et surtout la formidable motricité de la Testarossa : les larges roues arrière sont vraiment rivées au sol, même dans les plus forts appuis. En forçant un peu, l'avant dérive légèrement sans que l'on puisse parler de sous-virage, et l'équilibre redevient neutre au lever de pied. Il faut néanmoins rester précis, car un éventuel décrochage serait à la mesure de la formidable adhérence de la voiture.



Impact garanti sur la route de cet arrière monstrueusement large (largeur hors tout 1,98 m, voie arrière 1,66 m).



On le regarderait des heures durant, ce 12 cylindres à plat, avec ses culasses rouges à 4 ACT et 48 soupapes, et ses conduits d'admission marqués du sigle prestigieux.



Ceci dit, conduite normalement même très vite, la Testarossa est une voiture extrêmement sûre. Elle a véritablement un comportement de voiture de course, et surtout des performances qui nécessitent, lorsqu'on veut en goûter tout le potentiel, un minimum de compétence et de concentration. Au retour, Patrick Michel prendra à son tour le volant et lui, qui n'a jamais conduit de voitures de ce niveau, en restera ébloui. Comment ne pas l'être ?

Bien plus légère à conduire que l'ex 512 Boxer, la Testarossa n'a cependant pas l'agilité d'une 328. C'est la rançon de son poids élevé. Mais le fabuleux 12 cylindres fait oublier qu'il n'y a que 2 places, que l'amortissement est imparfait sur mauvaises routes, qu'il n'y a pas d'ABS, bref qu'il ne s'agit pas d'une voiture « facile ». L'exceptionnel se paye à ce prix.

Pierre Pagani
photos Pascal Huit

La technique

Novembre 1957 : on installe dans une barquette Ferrari le 12 cylindres en V qui équipe habituellement les performantes 250 GT. Mais ce V12 de 3 litres de l'ingénieur Colombo, a quelque chose de particulier : il est pourvu de nouvelles culasses, dessinées par le motoriste Chiti. Pour les distinguer des anciennes, les couvre-culasses sont peints... en rouge. Le moteur Testa Rossa (« Tête Rouge ») était né, sa carrière fut éclatante jusqu'en 1962. Quelque 27 ans plus tard, après avoir « réincarné » la GTO, Ferrari persiste en signant la « Testarossa » !

Perpétuer la légende...

Ou comment un chef-d'œuvre succède... à un autre chef-d'œuvre ! Pourtant, la nouvelle Testarossa n'est pas équipée d'un V12, mais elle remplace la BB 512i et reprend par conséquent le Boxer 12 cylindres en position centrale arrière. Avantageux par son encombrement réduit en hauteur, et donc par la possibilité d'abaisser le centre de gravité, le 12 cylindres à plat est une histoire ancienne d'au moins 20 ans chez Ferrari...

C'est en 1965 que Ferrari lança en compétition le premier moteur 12 cylindres à plat. D'abord en version 1 500 cm³ avec la monoplace 512 F1, puis en 2 litres avec la barquette 212/E Championne d'Europe de la Montagne (1969). Mais c'est en version 3 litres qu'il connut véritablement son heure de gloire. Développé par l'ingénieur Forghieri, le Boxer 3 litres (312 B) remportait 7 titres mondiaux en F1 ainsi que 12 victoires (sur 12 participations !) en sport-prototype (1972).

À la suite de cette série impressionnante de victoires, Ferrari décida de commercialiser une GT équipée d'un tel moteur ; ainsi naquit en 1973 la berlinette Boxer 365 GT BB, qui allait remplacer la non moins prestigieuse... Daytona !

Doté d'une superbe batterie de 4 carburateurs triple corps Weber, le 4,4 litres tout aluminium développait déjà 360 ch à 7 700 tr/mn. En 1976, porté à 5 litres par l'utilisation d'un nouveau vilebrequin (78 mm de course) et une légère augmentation de l'alésage (de 81 à 82 mm), avec un rapport volumétrique de 9,2 à 1 (anciennement 8,8:1) et un graissage par carter sec, le nouveau moteur de la très belle BB 512 délivre... la même puissance, mais à un régime inférieur de 900 tr/mn.

L'année 81 voit l'apparition de la BB 512i : les carburateurs cèdent la place à une moderne et moins polluante injection « K-Jetronic »... la puissance chute à 340 ch !

Heureusement, le « Phénix » Testarossa renaissait bientôt de ses cendres, avec de nouvelles culasses...

Une mécanique d'orfèvre !

Déjà fortement impressionné par la ligne « à couper le souffle » de la Testarossa, la tête nous tourne un peu plus lorsque l'on ouvre le capot arrière. Avec ses 1 m de long, 1,10 m de large et 80 cm de haut, le 12 cylindres Boxer provoque étonnement et admiration ! Une masse d'aluminium superbement dessinée, surmontée de douze conduits d'admission proéminents, courbés à près de 180°, courant vers les nouvelles culasses « Quatrovalvole »... évidemment recouvertes de cache-arbres à cames rouges !

L'esthétique de cette « belle mécanique » est un régal pour les yeux, et l'on se sent moins frustré que lorsque l'on ouvre le capot moteur d'une Porsche 911, ou même 959 !

Le moteur de la Testarossa reprend exactement les caractéristiques de cylindrée de l'ancien BB (4 943 cm³ et 82 x 78 mm d'alésage x course)

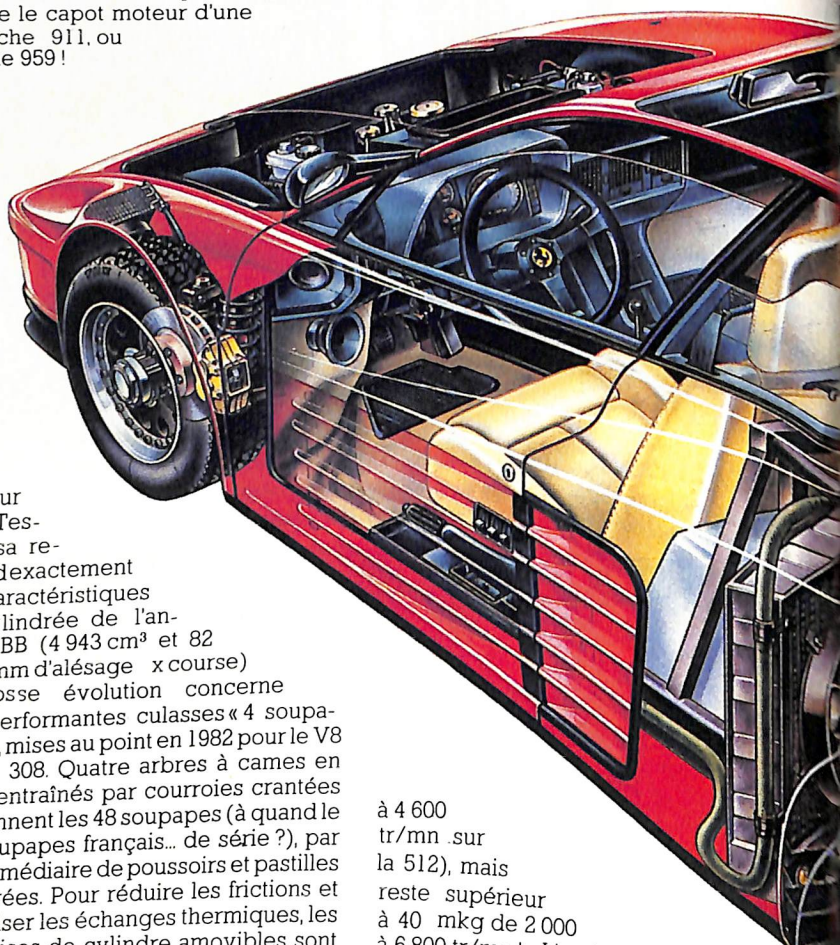
La grosse évolution concerne les performantes culasses « 4 soupapes », mises au point en 1982 pour le V8 de la 308. Quatre arbres à cames en tête, entraînés par courroies crantées actionnent les 48 soupapes (à quand le 16 soupapes français... de série ?), par l'intermédiaire de poussoirs et pastilles calibrées. Pour réduire les frictions et favoriser les échanges thermiques, les chemises de cylindre amovibles sont en aluminium et revêtues intérieurement d'une pellicule de Nikasil (alliage de nickel et de silicium). Cette noble solution technologique a en outre contribué malgré les imposantes culasses, à réduire le poids du Boxer de quelque vingt kilos par rapport à celui de la BB 512...

Le vilebrequin, à 7 paliers, pièce maîtresse de tout moteur Ferrari est forgé et usiné à partir d'un acier au chrome-molybdène : forgés sont également les bielles et les pistons.

Deux unités (une par rangée de cylindres) d'injection mécanique Bosch « K-Jetronic » alimentent les 12 cylindres, tandis qu'une centrale électronique « Microplex » gère l'allumage de chacune des 12 bougies à culot mince, placée au centre des 4 soupapes...

Ainsi amélioré, le 12 cylindres de la Testarossa affiche une belle puissance de 390 ch à un régime relativement bas de 6 300 tr/mn. Une valeur qui dépasse — quand même ! — celle du 4,4 litres d'il y a dix ans. Mais mise à part une puissance supérieure, c'est surtout la souplesse d'utilisation qui a considérablement évolué. À 4 500 tr/mn, le couple culmine à 50 mkg (40 mkg à 3 900 tr/mn sur la 365, 46

à 4 600 tr/mn sur la 512), mais reste supérieur à 40 mkg de 2 000 à 6 800 tr/mn ! L'architecture de la transmission est conservée. On découvre un volumineux embrayage à double disque (normal, vu le couple !), et la classique (pour le boxer) boîte de vitesses logée longitudinalement sous le moteur, légèrement décalée sur la gauche. L'arbre primaire de la boîte est entraîné à partir de l'arbre d'embrayage par une cascade de trois pignons (technique déjà utilisée sur la Dino). On note éga-



lement un différentiel autobloquant à lamelles ZF dont le glissement est limité à 60 %.

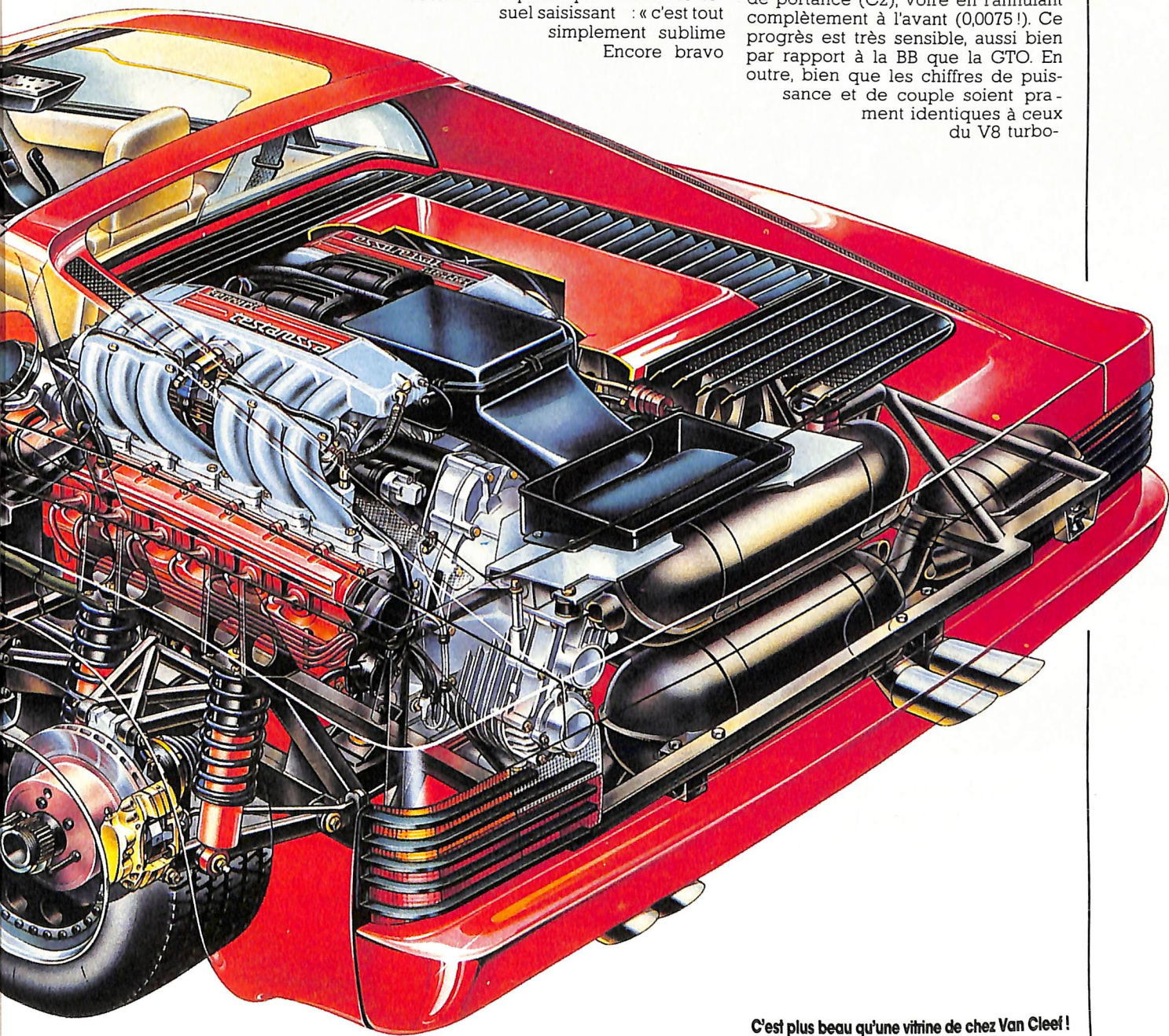
Par rapport à l'ex-BB, les radiateurs d'eau ne sont plus disposés à l'AV mais reportés de chaque côté et devant le moteur, inclinés pour recevoir l'air frais en provenance des magnifiques ouïes d'aération pratiquées à l'arrière des ouvertures de portière. De longues études en soufflerie furent nécessaires pour garantir l'efficacité du refroidissement, mais aussi, évidemment, pour améliorer le coefficient de pénétration dans l'air... qui n'était pas jusqu' alors le

point fort des réalisations de Maranello ! Mais qui s'en plaignait ?

Une Ferrari aérodynamique !

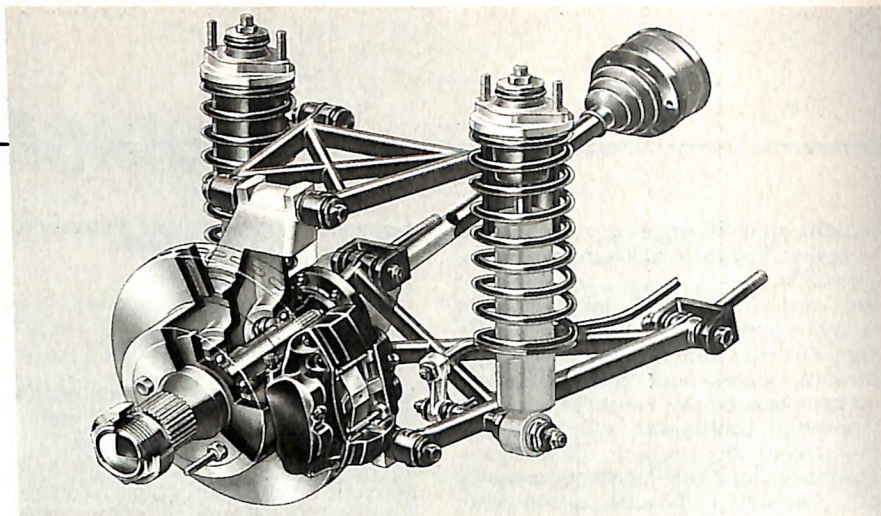
La Testarossa a exigé environ quatre années d'étude. Se détachant nettement du style conventionnel des berlinettes BB, 308 et GTO, la ligne de la nouvelle Ferrari a surpris plus d'un observateur (néophyte ou averti). Mais quelles que furent leurs impressions instantanées (du genre nez avant trop lourd ou trop « US », ailes arrières « carrées », ouïes latérales démesurées...), la Testarossa a provoqué un trouble visuel saisissant : « c'est tout simplement sublime
Encore bravo

à Pininfarina pour avoir su concilier si magistralement style et aérodynamique. Même si avec une valeur de 0,36, le Cx n'a rien d'extraordinaire, il faut préciser que celui de l'ancienne BB affichait un triste 0,40 ! En revanche, le SCx conserve une valeur voisine (0,66) étant donné l'incroyable largeur (qui frise les 2 mètres !) de la Testarossa, ce qui n'arrange évidemment pas le maître-couple... Avec 50 ch de plus et une traînée identique, il est donc logique que la remplaçante de la BB 512 soit plus rapide (290 km/h contre 275). Aussi, les études aérodynamiques ont permis d'améliorer la tenue de cap en réduisant notablement le coefficient de portance (Cz), voire en l'annulant complètement à l'avant (0,0075 !). Ce progrès est très sensible, aussi bien par rapport à la BB que la GTO. En outre, bien que les chiffres de puissance et de couple soient pratiquement identiques à ceux du V8 turbo-

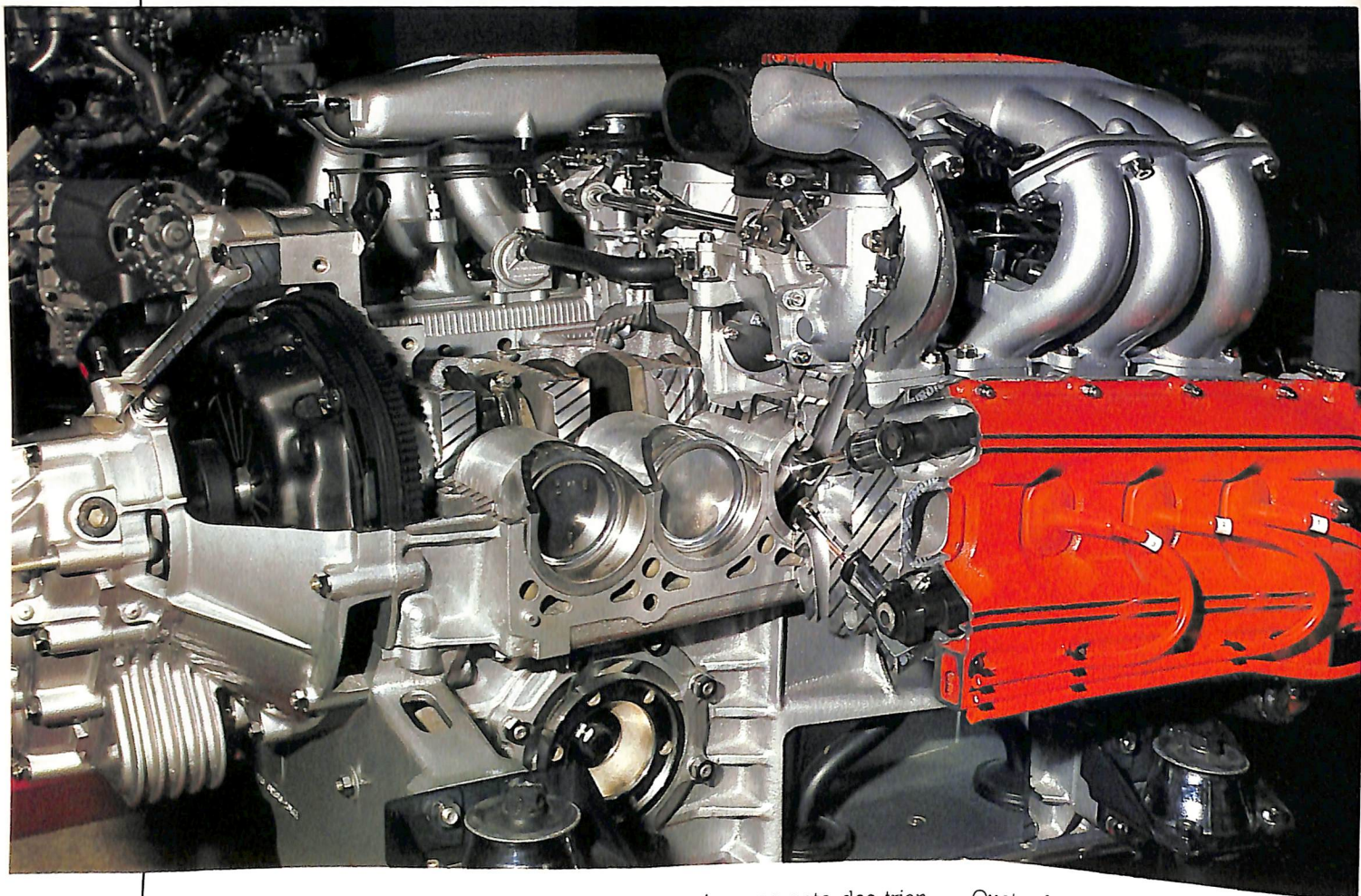


C'est plus beau qu'une vitrine de chez Van Cleef !

compressé de la GTO (400 ch et 50,6 mkg), les performances remarquables de la Testarossa restent inférieures à celles de la fabuleuse GTO... à cause d'un poids de près de 350 kg plus élevé ! Plus d'1,5 tonnes, c'est beaucoup. Il est vrai que l'on ne peut comparer les matériaux utilisés pour la fabrication des carrosseries de ces deux « bêtes » de race, la GTO étant exceptionnellement construite à 200 exemplaires pour l'homologation en Groupe B. Et si la carrosserie de la GTO était élaborée à partir de matériaux composites (verre, kevlar et nomex), celle de la Testarossa est réalisée en aluminium, mis à part le pavillon et les portières, en acier. Ceci expliquant cela...



Suspensions et freins « course » !
Le cœur de la « bête », et ses « têtes rouges »...



Un classique châssis... de course !

Les installations de Maranello ne permettant pas, dans l'état actuel des choses, de concevoir un châssis-coque entièrement porteur, Ferrari reste fidèle à ses châssis multi-tubulaires, dont la robustesse et la rigidité exceptionnelles ont fait leurs preuves.

Comme on a l'habitude de le voir désormais sur les dernières créations de Ferrari, la structure arrière, supportant le groupe propulseur et les suspensions, est démontable.

Côté suspensions, on note des triangles superposés (en tubes d'acier spécial soudés) à l'avant, accompagnés de simples combinés ressort-amortisseur et d'une barre anti-roulis.

Le principe est semblable à l'arrière, sauf que de larges trapèzes (renforcés par croisillons) remplacent les triangles, permettant ainsi le montage de deux combinés ressort-amortisseur par roue (disposés symétriquement), ancrés sur le trapèze inférieur. Les portemoyeux, à fixation centrale de la roue, sont en acier pour l'avant, en alliage d'aluminium pour l'arrière.

Quatre freins à disques ventilés, munis d'étriers en alliage à 4 pistons complètent la panoplie « course » de cette fantastique Ferrari...

Pas d'antiblocage, encore moins de traction intégrale, aucune assistance électronique à la conduite...

Bref, un chef-d'œuvre de la technologie automobile classique (mais moderne !), conçu par (pour ?) des puristes passionnés... On ne se lasse pas de savourer cette œuvre d'art et des yeux... et des oreilles !

La Testarossa, c'est une Ferrari.

Patrick Michel

CARACTERISTIQUES

Moteur

Type/Emplacement : 12 cylindres à plat (en V à 180°), central, longitudinal AR - Alésage X Course : 82x78mm - Cylindrée : 4943 cm³ - Cylindrée unitaire : 412 cm³ - Rapport volumétrique : 9,2 à 1 - Régime maximum : 6 800 tr/mn - Puissance maximum : 390 ch à 6 300 tr/mn - Puissance spécifique : 78,9 ch/l - Couple maximum : 50 mkg à 4 500 tr/mn - Couple spécifique : 10,1 mkg/l - Vitesse moyenne de piston : 16,4 m/s (à 6 300 tr/mn) - Distribution : 4 soupapes par cylindre (en V à 41°), 4 ACT entraînés par courroies crantées. Diagramme : AOA + 16°; RFA + 48°; AOE + 54°; RFE + 10° - Vilebrequin : 7 paliers, en acier forgé - Matière du bloc : Aluminium (silumine), chemises humides en aluminium et Nikasil - Matière de la culasse : Aluminium - Refroidissement : à eau, radiateurs latéraux - Lubrification : carter sec et radiateur d'huile - Alimentation : injection mécanique indirecte Bosch « K-Jetronic » (une unité par rangée de cylindres) - Allumage : électronique Marelli « Microplex »; ordre d'allumage : 1 - 9 - 5 - 12 - 3 - 8 - 6 - 10 - 2 - 7 - 4 - 11.

Transmission

Mode : aux roues AR - Embrayage : bi-disque à sec (Ø 241 mm) - Boîte de vitesses, nb de rapports : Ferrari, 5 rapports synchronisés + MAR

Rapport	Km/h 100 t/mn	Km/h 6 800 t/mn
1 : 3,14		81
2 : 2,014		126
3 : 1,526		166
4 : 1,167		217
5 : 0,875		289

Rapport de pont : 3,214 - Autobloquant : ZF à la-melles

Châssis

Structure et matériaux : mixte, châssis multi-tubulaire acier et carrosserie aluminium (toit et portière en acier), partie AR supportant le groupe propulseur et les suspensions démontables - Type : berlinette, 2 places - Aérodynamique : Cx : 0,36; SCx : 0,665; Cz AV/AR : 0,0075/0,120 - Suspension avant : à roues indépendantes, triangles superposés et combinés, ressort-amortisseur, barre anti-roulis - Suspension arrière : à roues indépendantes, trapèzes superposés, double combinés ressort-amortisseur, barre anti-roulis - Freinage : 4 disques ventilés (Ø AV/AR : 301/296 mm), étriers à 4 pistons servo-frein - Direction : à crémaillère - Diamètre de braquage : 12 m - Nb de tours de volant : 3 1/3 - Jantes : en alliage léger, monobloc à fixation centrale, 210 TR 415 ou 8x16" à l'AV, 240 TR 415 ou 10x16" à l'AR - Pneumatiques : Michelin TRX, AV/AR : 240-45 VR 415/ 280-45 VR 415 ou Good Year NCT, AV/AR : 225-50 VR 16/ 255-50 VR 16.

Dimensions, poids, capacités

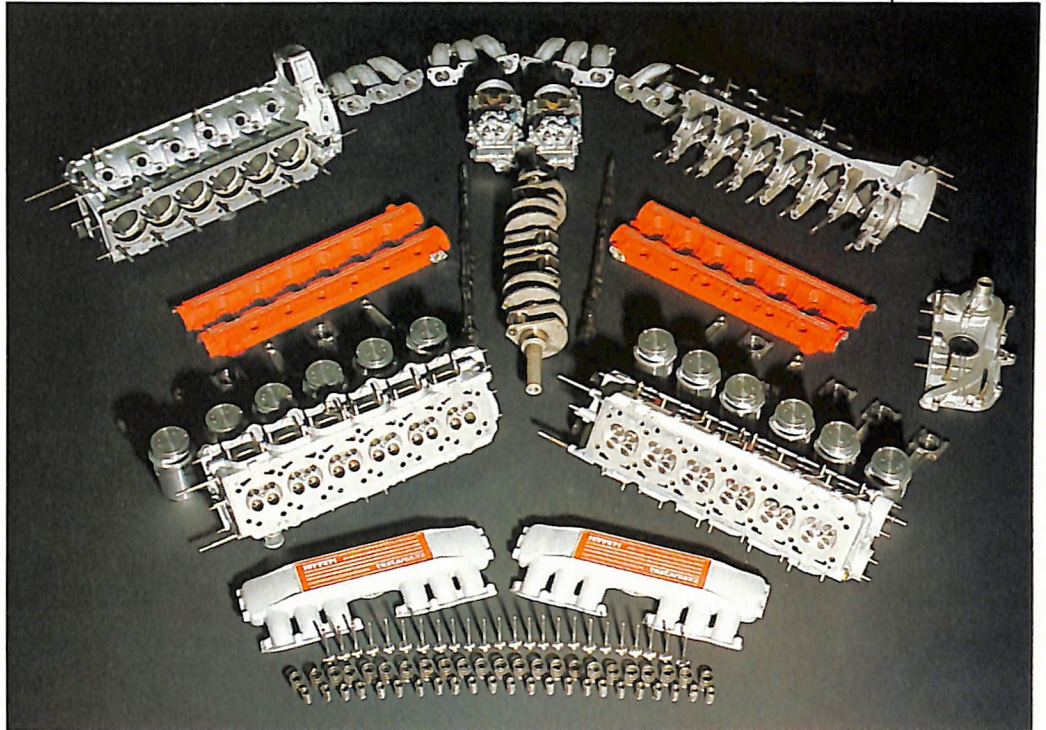
Longueur : 448,5 cm - Largeur : 197,6 cm - Hauteur : 113 cm - Empattement : 255 cm - Voie AV : 151 cm - Voie AR : 166 cm - Poids annoncé/contrôlé : 1506/1568 kg - Répartition AV/AR du poids : 641/927 kg (41/59%) - Rapport poids/puissance réel : 4 kg/ch - Capacité essence : 115 litres (2 réservoirs en alliage léger) - Capacité d'huile : 15/5 litres.

Budget

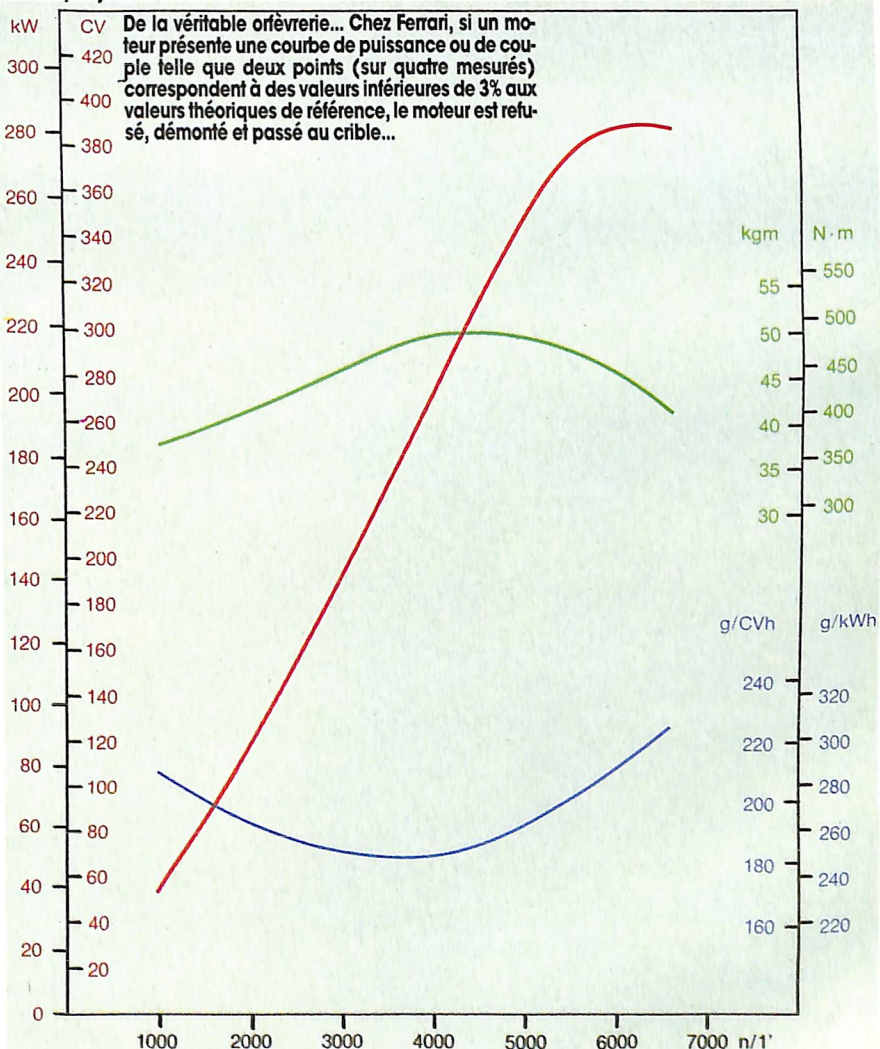
Prix TTC : 854 000 F.

Performances

Rapport poids/puissance : 4 kg/ch - Régime maximum : 6 800 tr/mn - Vitesse maximum : 290 km/h - Accélérations : 0 à 100 km/h en 5,8 sec - 0 à 200 km/h en 21/4 sec - 400 m D.A. en 13,7 sec - 1 000 m D.A. en 24/1 sec - Reprises : à partir de 50 KM/h en 5° - 400 m en 16,5 sec - 1 000 m en 29 sec - Etalonnage du tachymètre : 60 (49); 100 (88); 140 (126); 180 (165); 220 (200); 260 (235); 300 (270).



Le 12 cylindres Boxer by Ferrari... ou plutôt un V12 à 180° (!), désignation plus exacte de ce moteur dont les pistons directement opposés travaillent dans le même sens (en sens contraire pour un « vrai » moteur à plat)...



LOTUS ELITE

La belle inconnue...

Il en va de certaines voitures comme de certains acteurs de cinéma. Le grand public connaît leur allure, leur jeu, leurs tics, on sait qu'on les a vus souvent dans les films les plus classiques mais on est incapable de leur donner un nom. « Tu sais ? Machin, qui faisait le rôle du bouche-trous dans « C'est râpé pour le gruyère »... La Lotus Elite, si elle reste un cas à part pour le monde des spécialistes des voitures de sport, est passée un peu inaperçue pour n'avoir été construite qu'à un millier d'exemplaires, mais aussi peut-être parce que celle qui lui a succédé, la Lotus Elan, a connu un énorme succès, éclipsant du même coup celui qu'elle aurait pu revendiquer...



ESSAI



Pourtant, on va le voir, cette création de Colin Chapman avait de quoi étonner et de quoi séduire en son temps. Fidèle à ce qui restait une tradition pour lui, Chapman voulait faire une voiture légère, performante et économique à la fois.

9 mois de gestation...

Deux problèmes distincts se posaient alors : trouver un moteur, et dessiner une voiture autour. Le moteur choisi fut le célèbre Coventry-Climax. Un moteur qui s'est illustré dans de très nombreuses compétitions depuis. Ce que l'on sait moins, c'est que ce moteur, dessiné par William Asslan et Harry Welsake (les pères du fameux moteur XK de Jaguar) était à l'origine destiné à équiper... des pompes à incendie ! Ses principaux avantages : économie et gain de poids. L'inconvénient majeur venait du fait que, dessiné à l'origine pour être un moteur statique, il était monté avec beaucoup de jeu : en conséquence, la consommation d'huile de l'Elite est importante.

Autour de ce petit 1 216 cm³ tout en alliage, il fallait donc concevoir une auto très légère, rapide et solide. C'est à ce moment-là qu'est née l'idée de faire une monocoque en polyester, très aérodynamique. Chapman avait remarqué qu'en Californie, dès les années 50, beaucoup de bateaux de plaisance étaient fabriqués en polyester. C'était un gage de solidité, de légèreté, et de faible entretien. Cela lui donna l'idée de faire sa monocoque non pas en acier, comme les autos conventionnelles (ce qui eût coûté trop cher), mais en polyester, solution beaucoup plus économique.

Avec un ouvrier débauché de chez Ford, Chapman donna le jour à l'ensemble des moules en 9 mois dans un petit garage. Après un passage en soufflerie, la première maquette fut légèrement modifiée et la première voiture fut exposée à Earls Court en 1957. Le Cx de la Lotus Elite ressortait à 0,29, ce qui, allié à une surface frontale très faible, est encore excellent aujourd'hui. Il faut dire que la voiture a été dessinée par Mike Costin, qui était ingénieur à la Bristol Aircraft company...

Si la gestation, jusqu'à la première présentation, s'était faite en un temps record, les premières li-

vraisons n'intervinrent que deux ans après. Entre temps, les premiers prototypes de l'Elite furent engagés en compétition, ce qui permit de leur faire subir quelques modifications salutaires, notamment au niveau des ancrages du pont arrière.

25 ans, le bel âge ?...

La Lotus Elite que Claude Serre a bien voulu nous confier et que nous vous présentons dans ces pages, a 25 ans. Elle ne fait pas son âge ? C'est qu'aux autos bien nées, le nombre des années ne vieillit pas l'allure...

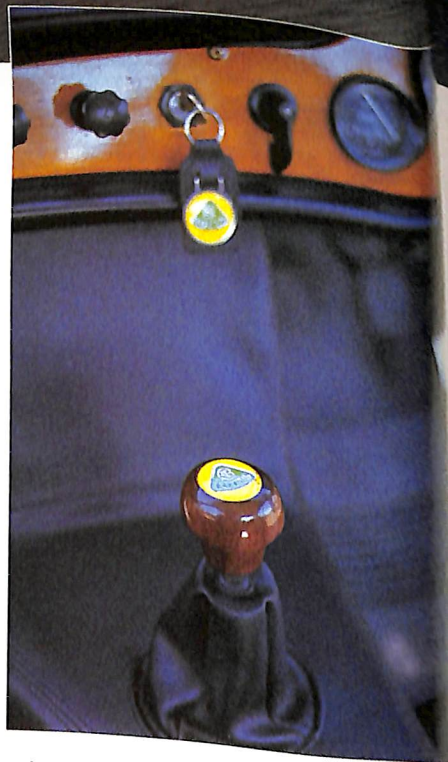
Cette voiture est donc sortie de l'usine en 1961. Elle a beaucoup couru et a connu plusieurs propriétaires en Angleterre avant de connaître une retraite anticipée dans une station service de banlieue. Là, elle passa quelques années paisibles, n'intéressant que le chien de la maison qui l'avait adoptée. Une niche de 0,29 de Cx, même en Angleterre, c'est d'un snobisme !...

C'est en 1978 que Claude Serre la ramena en France dans un état pitoyable et qu'il entreprit de la restaurer. Elle a retrouvé aujourd'hui toute sa splendeur, et elle fait la fierté de son heureux propriétaire. « J'étais tout jeune quand j'ai vu une Elite pour la première fois sur le circuit de Charade. Un Anglais avait réussi à obtenir la pole-position devant toutes les grosses Ferrari. Ça m'a tellement impressionné que je me suis juré qu'un jour j'aurais une auto comme ça »... Inconditionnel de l'Elite, Claude Serre en est aussi l'encyclopédie vivante en langue française... Rien de l'histoire de cette voiture ne lui est inconnu et il semble capable de vous en reconstruire une les yeux fermés, tout en vous récitant son palmarès...

Prenons l'exemple des options : elles étaient nombreuses à l'époque, et parfois étonnantes. Figuraient à leur catalogue le chauffage (!), le pont autobloquant, les jantes Borani, le bouchon d'essence à ouverture rapide, mais aussi les garnitures intérieures des portes, et un réservoir supplémentaire logé dans une aile avant... Une option « obligatoire » pour le confort de conduite concernait la boîte de vitesses. A l'origine, la boîte était empruntée à la MG Magnett : c'était une boîte à quatre rapports dont la première n'était pas synchronisée. Par la suite, ZF étudia

une boîte spéciale pour l'Elite, légère et maniable, qui équipe pratiquement toutes les Elite encore en circulation.

Nous avons roulé toute une journée dans la campagne auvergnate au volant de cette voiture. Plus encore que le comportement très « actuel » de l'auto, ce qui nous a





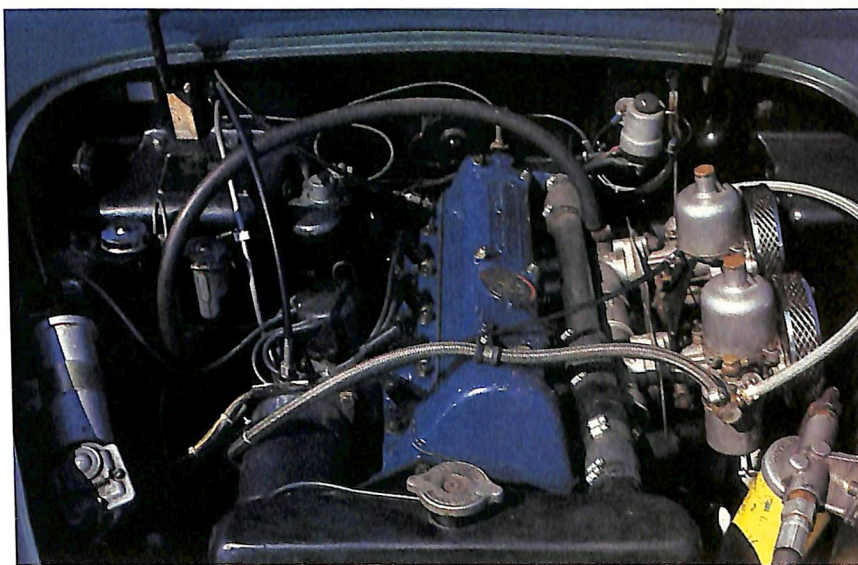
Une très belle voiture restaurée avec beaucoup de minutie.

surpris le plus est le manque d'étonnement des badauds devant la voiture. Ils ne la connaissaient pas, mais ils n'imaginaient pas une seconde qu'elle puisse avoir 25 ans ! Vingt-cinq ans, n'est-ce pas le bel âge dans ces cas-là ?...

Une restauration parfaite...

Claude Serre est un homme tenace et méticuleux. Il a véritablement fait de l'épave qu'il a ramenée d'Angleterre une voiture absolument neuve.

A faire le tour du propriétaire d'ailleurs on ne doute pas qu'elle soit neuve. La peinture métallisée est parfaite et donne de la profondeur aux rondeurs de la carrosserie. Certains puristes objecteront que le pavillon devrait être gris métal mais enfin, dans l'ensemble l'auto a retrouvé son lustre d'origine. Seul un petit rétroviseur destiné à mettre l'auto en accord avec la réglementation française jure un petit peu. Le reste est parfait. Les jantes Borani, les phares (refaits en Angleterre aux normes de l'époque...), la sellerie, le pavillon avec le polyester à nu, tout vous porte à



croire que vous avez 25 ans de moins, et que vous venez d'acquérir une Lotus Elite directement chez Chapman...

« A l'intérieur, je n'ai fait que deux entorses à l'authenticité : j'ai mis un volant de cuir, et un placage de bois sur le tableau de bord qui était en aluminium brossé d'origine ».

Le résultat en tout cas est très joli,

Le petit 1 216 cm³ Coventry Climax : une santé extraordinaire, ici dans sa version « SE » de 95 ch.



Coup d'œil dans le rétro... Au volant d'une Elite, on se sent drôlement bien, même en suivant une Lotus moderne...

Des rondeurs inimitables qui font que l'Elite ne se démodera plus...



et on peut penser que nous vous présentons là, la plus belle Lotus Elite qui soit actuellement immatriculée en France...

Au volant, l'envie, c'est l'abus...

Bien que l'habitacle soit assez étriqué et qu'il faille se glisser derrière le volant... par la portière de droite, on se sent tout de suite bien dans une Elite. La forme ovoïde du pavillon dégage suffisamment de place pour les têtes les plus haut placées, le pédalier est placé assez loin, et les commandes dans l'ensemble sont bien disposées. On est un petit peu de travers, mais on est bien calé. Le petit levier de vitesses, sur la console centrale, est très bien positionné, pas trop loin du volant, pas trop en arrière. Le petit moteur anglais démarre sans problème : c'est rare pour un moteur anglais, surtout doté d'une

telle puissance spécifique (près de 80 ch/l !). Il faut dire que cette voiture est parfaitement entretenue, ce qui arrange drôlement les choses...

Dans l'habitacle, il faut le dire, pas vraiment isolé, le bruit du petit 4 cylindres à tendance à s'amplifier. Chose curieuse pour une voiture fermée, les glaces ne coulissent pas dans un sens ou dans l'autre, mais sont démontables, comme sur les cabriolets anglais de l'époque. Comme le chauffage n'existait qu'en option, on imagine les problèmes de désembuage que devaient connaître les utilisateurs « nordistes » d'une telle voiture...

La boîte ZF est précise : les verrouillages sont très fermes, mais avec un peu d'habitude, les rapports passent « vite et bien » presque comme une boîte moderne. D'ailleurs, cette voiture a en elle beaucoup de comportements « modernes ». On l'a dit, on se sent tout de suite à l'aise au volant. On fait corps avec elle comme dans une Elan, presque comme dans une Berlinette Alpine...

La puissance n'est pas impressionnante, mais l'ensemble est tellement léger (545 kg !) qu'elle est amplement suffisante. L'homogénéité de la voiture à elle seule fait comprendre ses résultats en compétition. La Lotus Elite est vive à tous les niveaux. La direction est agréable et directe, le moteur suffisant, la boîte précise, le comportement routier étonnant. Nous avons pu nous en repaître sur les

petites routes des environs du Mont Dore : car en fait, la Lotus Elite donne envie d'attaquer, malgré le respect que l'on doit à ses 25 ans. L'envie, c'est d'abuser d'elle, de ses pneus étroits, de ses freins mal refroidis, de son moteur de petite cylindrée.

L'image de l'Elite en course à laquelle on pense immédiatement, c'est la roue intérieure levée dans toutes les courbes. N'est-ce pas là un gage de rigidité ?... Comment ce diable de Chapman a-t-il pu rendre rigide une monocoque entièrement en polyester ??? Le résultat en tous cas est là : l'auto ne se tortille pas en virages, et si le pont arrière transmet les irrégularités de la route, c'est qu'il est mal maintenu.

Incontestablement, les atouts d'une telle voiture en course étaient ceux qu'avaient recherchés Chapman lors de sa conception. Finesse, légèreté, économie...

En 1986, rouler en Lotus Elite est encore un plaisir intense. On a le plaisir d'une voiture homogène d'un petit moteur très vif qui n'a pas besoin de turbo pour donner 80 ch/l, d'une tenue de route — disons — virile, et d'une ligne aussi sportive qu'indémontable.

En France, cette voiture est aujourd'hui plutôt rare (moins d'une vingtaine en état de rouler), ce qui explique sa cote assez élevée. Par l'intermédiaire du « Club Lotus France » ou du « Elite Club » britannique, on peut se procurer toutes les notices et toutes les

pièces nécessaires à l'entretien ou à la restauration de ces autos, certaines pièces étant refaites tout exprès, comme les phares (en Angleterre bien sûr).

Avec l'Elan, la Lotus Elite est la moins « Anglaise » des voitures de sport anglaises de l'après-guerre, ce qui peut être pris comme une sorte d'espèce de compliment... 998 voitures ont été construites (plus quelques-unes vendues en « kit » à la fin de sa carrière) entre 1957 et 1963. Elles n'ont pas toutes disparu, et si l'aventure vous tente, vous ne serez pas déçus.

L'Elite mérite bien son nom car elle ne peut satisfaire le commun des mortels : il faut réellement être fou pour l'apprécier. Mais alors, quel régal !...

*Pierre Barbaza
photos Pascal Huit*

Aujourd'hui, le petit cliquotant est introuvable : le phare par contre est fabriqué en petite série en Angleterre...



Très fine (Cx = 0,29), la Lotus Elite était plus une voiture de course qu'une vraie GT. Cela lui donne des performances très honnêtes et un comportement très « viril »...



La technique...

La « Chapman strut » : une suspension AR « course » issue de la Formule 2, conçue avec un centre de dévers placé très bas pour limiter les variations de carrossage. A noter les freins à disque « in-board ».

C'est parallèlement à la construction de ses Formule 2 que le génial et regretté Colin Chapman conçut sa première « Grand Tourisme » : l'Elite. Il était tout naturel que celle-ci fut pensée très « compétition », et pour cette nouvelle Lotus le « père » Colin mit le paquet : moteur dérivé de la F2, freins « in-board » à l'AR, suspension « course »... mais surtout, surtout, une inédite coque autoporteuse entièrement réalisée en plastique ! Une idée encore géniale (parmi tant d'autres), mais qui faillit faire couler la « baraque » ! Coûteuse à fabriquer, donc chère à l'achat et difficilement vendable, l'Elite, ne fut construite qu'à environ 1 000 exemplaires.

Une coque fabriquée chez Bristol !

C'est le département « plastique » de l'usine aéronautique Bristol qui prit en charge la fabrication de la coque de l'Elite... étant donnée la conception très complexe de celle-ci.

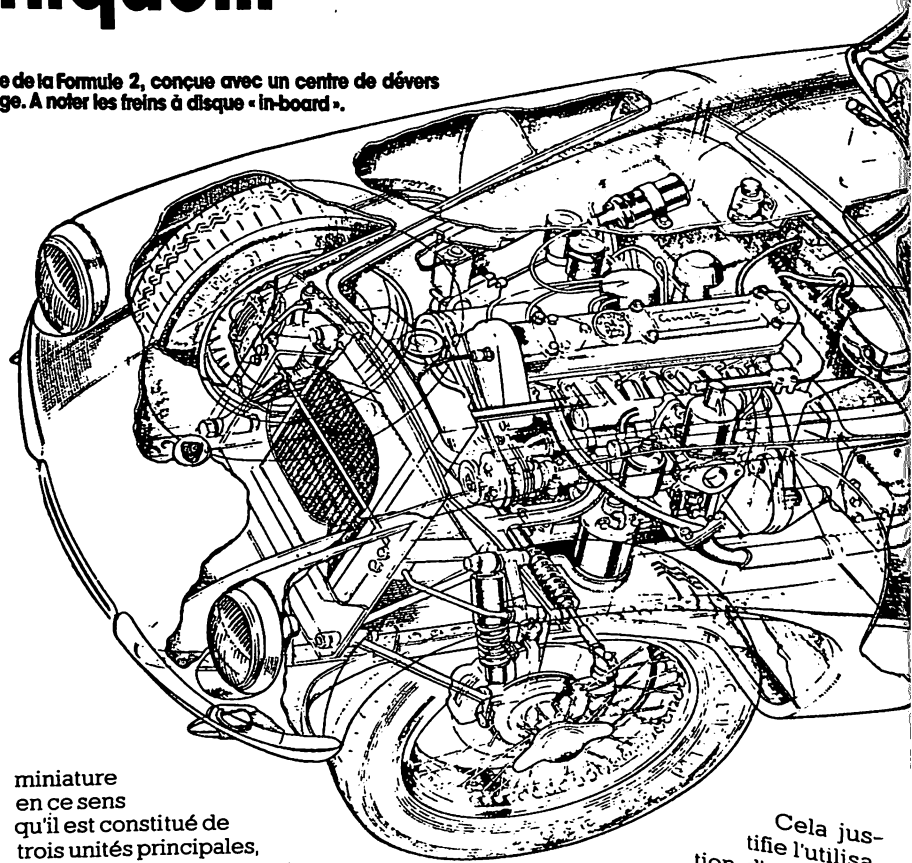
Pourquoi un châssis-coque tout en plastique ? Chapman désirait construire un petit coupé aérodynamique et performant, pour la route mais aussi pour la compétition. Pour compenser la faible puissance du moteur (75 ch) qui l'équiperait, l'Elite se devait d'être très légère. Il n'était pas question d'envisager une carrosserie en aluminium, dont la fabrication artisanale exige un personnel hautement qualifié et un investissement important. De plus, cette solution ne résolvait pas le problème du châssis, d'un poids généralement élevé.

Seule l'utilisation du polyester était compatible avec le critère de légèreté et permettait, d'après Chapman, de se passer de châssis ! C'est-à-dire créer une coque entièrement en stratifié (résine et fibres de verre) sans aucune partie métallique porteuse. Du jamais vu car jusqu'alors des réalisations de ce genre comportaient toujours un châssis métallique noyé dans la coque polyester.

Colin Chapman adorait relever les défis et cette idée audacieuse fut adoptée. Le problème numéro 1 concernait bien sûr la rigidité, peu évidente à obtenir avec un tel procédé. Car si le polyester possède une densité trois fois plus faible que celle de l'acier, une résistance supérieure en traction, il est en revanche beaucoup plus « élastique ». Le résultat s'avéra pourtant remarquable, il est le fruit d'une ingénieuse conception...

Comme une maquette « Heller »

Le châssis-coque de l'Elite s'assemble de la même façon qu'une maquette



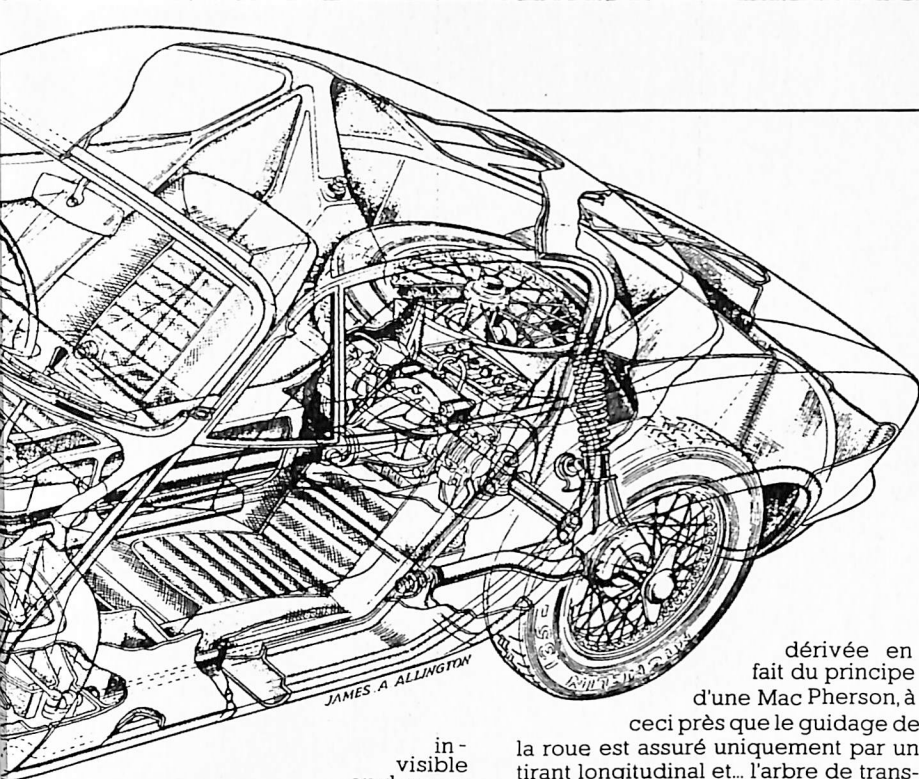
miniature en ce sens qu'il est constitué de trois unités principales, moulées séparément, puis « collées ». (voir illustration) Les deux unités inférieures (1 et 2) composent la partie « châssis », tandis que le troisième élément forme la carrosserie. L'unité n° 1 comporte : le dessous de la voiture, les passages de roues AV et AR, les points d'attache de suspension AR et (quand même !) une légère structure métallique, noyée dans le polyester, pour la fixation du moteur et des éléments de suspension AV. Quant à l'unité centrale (n° 2), elle regroupe : le plancher, le tunnel central (pour l'arbre de transmission), le plateau-support de roue de secours, ainsi que deux piliers en acier verticaux sur lesquels vient se souder l'arceau de pare-brise.

La grande originalité de cette conception réside dans la distribution et l'association des formes entre ces deux unités-châssis. Ainsi l'élément n° 2 présente dans sa partie AV de fortes parois verticales, contribuant à augmenter la rigidité en flexion longitudinale. Associé à l'élément n° 1, l'ensemble forme une structure à « double peau » dont les sections transversales (de par leurs formes) procurent une bonne rigidité en torsion et en flexion. Mais s'il est relativement aisé d'obtenir une grande rigidité torsionnelle (la plus importante) des cellules AV et AR (par les parois transversales des passages de roues, le plateau de roue de secours, la forme de la cloche-support de pont, la structure métallique avant, etc), cela l'est beaucoup moins pour la cellule centrale « ouverte », autrement dit l'habitacle, et ses ouvertures nécessaires pour les portes, le pare-brise...

Cela justifie l'utilisation d'un arceau (et de sa transversale) noyé dans les montants de pare-brise de l'élément 3, ainsi qu'une fixation rigide des charnières de portes (sur les deux piliers verticaux). On peut remarquer également la section quasi-triangulaire également géométrique indéformable (seule fixations latérales des seuils de portières ; le tunnel central, surdimensionné, joue aussi un rôle important pour la rigidité de l'habitacle. Le toit, autre élément capital, est fabriqué à partir d'un matériau de type « sandwich » : de deux trames de fibres de verre, une technique développée en aéronautique, semblable à celle du nid d'abeille... Toujours pour cette question de rigidité optimale, portières, capot, couvercle de coffre sont creux car réalisés en deux parties puis collés.

Le collage des trois unités principales est obtenu par l'emploi de nouvelles résines époxydes (aux caractéristiques supérieures aux polyesters), associées à du tissu de verre tressé pour les zones les plus sollicitées. D'ailleurs, toutes les parties de la coque les plus chargées (en contraintes) voient leur épaisseur doubler (environ 5 mm). On a également pensé au centrage des masses : ce qui explique la position de la roue de secours, centrée au-dessus du pont, son plateau-support contribuant en même temps à rigidifier les points de fixation supérieurs des suspensions AR...

A remarquer aussi l'empreinte pratiquée dans la partie inférieure de la coque (1) pour « laisser courir » le tuyau d'échappement, ce qui rend ce dernier



in-visible en dessous de la voiture (important pour diminuer la traînée aérodynamique)... Réaliser une telle monoque est une véritable prouesse technique ! Le résultat est de toute beauté... et très efficace. Compacte, la carrosserie est très aérodynamique. Avec un Cx de 0,29 (pas mal pour l'époque !), un poids de 640 kg, l'Elite roule très vite (180 km/h) malgré sa faible puissance...

Une mini Formule 2 !

Tous les éléments mécaniques de la Lotus Elite sont directement issus de la Formule 2. A commencer par le moteur Coventry-Climax de 1 216 cm³, version FWE. Avec une distribution par simple arbre à cames en tête (double ACT en F2) entraîné par chaîne, une alimentation confiée au début à un carburateur S.U. (à boisseau) de diamètre 38 mm, ce moteur développait une puissance de 75 ch à 6 100 tr/mn.

Puis, à partir de 1960, muni d'un nouvel arbre à cames, de nouvelles tubulures d'admission et d'échappement, de deux carbus S.U. (même diamètre), le petit 1,2 litre passait à 85 ch à 6 300 tr/mn. Dans le même temps, une boîte de vitesses ZF (toujours à 4 rapports) succédait à l'ancienne (empruntée à la MGA).

Précisons qu'en version compétition, avec un rapport volumétrique légèrement plus élevé (10,5 à 1 au lieu de 10 à 1), un arbre à cames spécifique et deux superbes Weber double corps 40 DCOE, il était possible d'atteindre entre 105 et 110 ch...

En ce qui concerne les suspensions, celles-ci reprennent le dessin original des Formule 2 (type 12) avec à l'avant des triangles superposés et des combinés ressort-amortisseur Armstrong. Le « faux » triangle supérieur est en fait constitué d'un bras sur lequel vient se reprendre une barre stabilisatrice.

C'est à l'AR que la suspension est plus particulière : la « Chapman strut » est

dérivée en fait du principe d'une Mac Pherson, à ceci près que le guidage de la roue est assuré uniquement par un tirant longitudinal et... l'arbre de transmission, ces deux éléments jouant le rôle d'un triangle ! Ce montage fut modifié par la suite à cause de la rigidité insuffisante du tirant qui provoquait des braquages induits lors des freinages ou appuis ; de plus les roulements d'arbres de roues « souffraient » ! C'est ainsi que le tirant longitudinal fut remplacé par un large triangle.

Précisons que l'épure de suspension fut élaborée pour limiter au maximum les variations de carrossage lors des débats. Ce qui a nécessité de positionner les attaches supérieures des combinés ressort-amortisseur le plus haut possible, afin d'obtenir un centre de dévers le plus proche du sol (RC sur schéma). Notons également les superbes porte-moyeux en alliage, à fixation centrale de la roue...

Enfin, terminons par les freins : quatre disques pleins, dont un montage type « in-board » à l'arrière. Si cette disposition est favorable à la réduction des masses non suspendues, elle posa des problèmes d'évacuation de la chaleur, ce qui provoqua des craquelures de la coque au niveau du support de pont AR. On pallia ce défaut en renforçant cette zone critique et en ajoutant des déflecteurs « anti-feu ». Autre inconvénient de taille : l'obligation de « descendre » le pont pour remplacer les plaquettes de frein, les étriers étant fixés au-dessus !!! Certains contournèrent le problème en s'aménageant une trappe à l'intérieur de l'habitacle. Un servo-frein, ainsi que des étriers en alliage léger, étaient disponibles en option. D'ailleurs, au rayon de celles-ci, on pouvait demander un deuxième réservoir (situé dans l'aile opposée à celui d'origine, portant la capacité totale à 60 litres) ou même des garnitures intérieures de portières !!

Dernier « détail » : on pouvait construire soi-même son Elite, grâce à un kit fourni par Lotus dont le prix d'achat était inférieur d'au moins 30 % !

L'Elite... un vrai jeu de construction !

Patrick Michel

CARACTERISTIQUES

Moteur

Type / emplacement : 4 cylindres en ligne Coventry Climax, à l'avant - Alésage x course : 76,2 mm x 66,6 mm - Cylindrée : 1 216 cm³ - Cylindrée unitaire : 304 cm³ - Rapport volumétrique : 10 : 1 - Régime maximum : 6 000 tr / mn - Puissance maximum : 95 ch à 6 300 tr / mn (S.A.E.) - Puissance spécifique : 78,8 ch / l - Distribution : simple arbre à cames en tête, entraîné par chaîne - Vilebrequin : 5 paliers - Matière du bloc : aluminium - Matière de la culasse : aluminium - Refroidissement : eau et radiateur (8 litres) - Lubrification : carter humide - Alimentation : 2 carburateurs S.U. H4 - Allumage : allumeur et bobine Lucas

Transmission

Mode : aux roues AR - Nb de rapport : 4 synchronisés + MAR (2 F 420) - Rapports : 1. 2,53 - 2. 1,71 - 3. 1,23 - 4. 1 (26,5 km/h à 1 000 tr / mn) - Rapport de pont : 4,22 (autres rapports possibles) - Autobloquant : non.

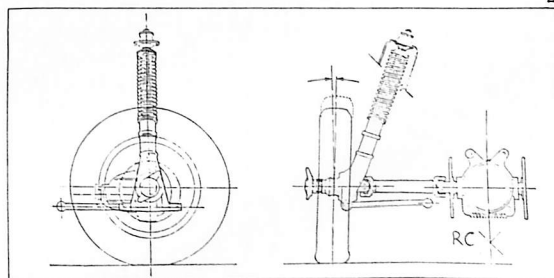
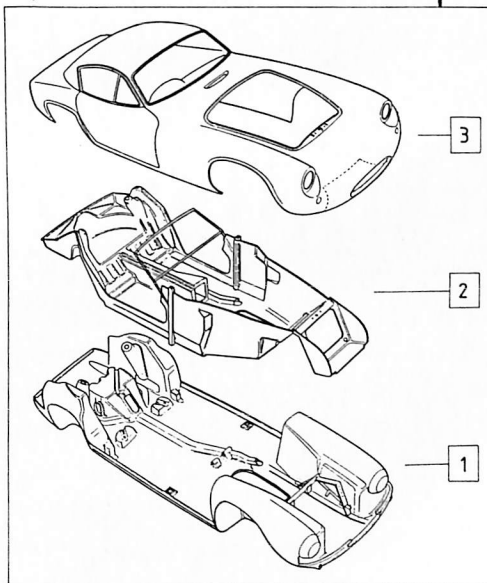
Châssis

Structure et matériaux : coque autoporteuse en résine polyester renforcée de fibres de verre - Aérodynamique : Cx : 0,29 - Suspension avant : roues indépendantes, triangles superposés avec combinés ressort hélicoïdal - amortisseur télescopique, barre stabilisatrice - Suspension arrière : roues indépendantes, système Mac Pherson Chapman, combinés ressort hélicoïdal-amortisseur télescopique - Freinage : 4 disques Girling, in-board à l'AR - Direction : à crémaillère - Nb de tours de volant : 2,6 - Jantes : 4 1/2 x 15 - Pneumatiques : AV / AR : 155-15.

Dimensions, poids, capacités

Longueur : 366 cm - Largeur : 147 cm - Hauteur : 117 cm - Empattement : 223,5 cm - Voie AV : 133 cm - Voie AR : 136 cm - Poids annoncé : 640 kg (version Racing : 545 kg) - Rapport poids / puissance réel : 6,7 kg / ch - Capacité essence : 30 l - Capacité d'huile : 4,5 l.

La coque de l'Elite : trois unités moulées en polyester, assemblées et collées.

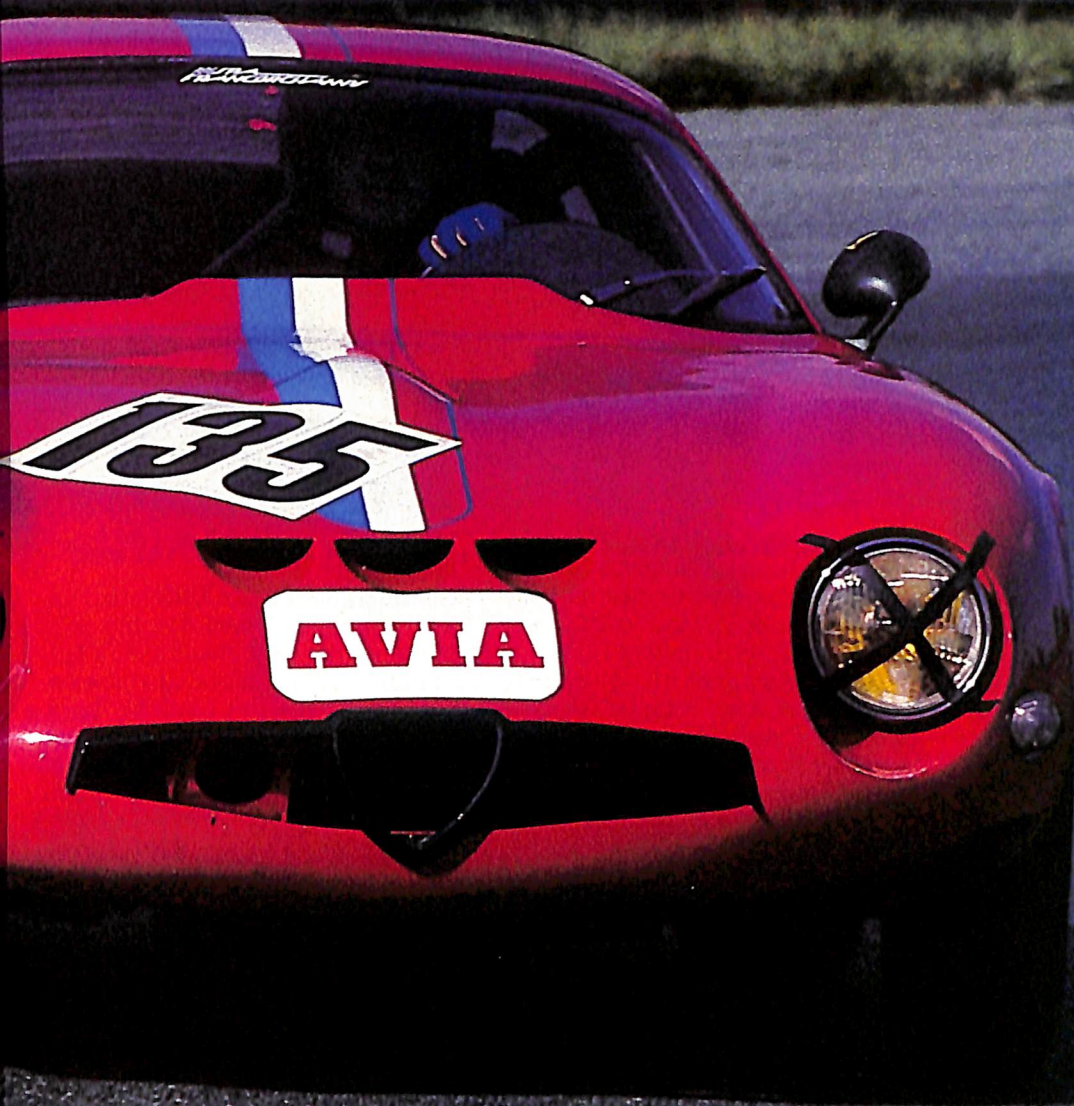


ALFA ROMEO GIULIA TZ1

Le must d'Alfa Romeo

Un hurlement lointain commence à poindre du fond de la vallée. Une clameur monte le long de cette petite route alpine : Jean-not ! Jean-not ! Puis, tout à coup, surgissant derrière un rocher dans un bruit de tonnerre, un éclair rouge déchire la montagne pour disparaître presque aussitôt : Jean Rolland et sa Tubolare sont en train de gagner la Coupe des Alpes 1964...





La Tubolare est l'illustration parfaite de ce que doit être une Alfa Romeo: le sang chaud, le souffle brûlant, la marque de Quadrifoglio a fait parler les « chevaux de feu » ! Avec son museau effilé, sa ligne tendue et sa queue tronquée, Zagato lui a offert une « gueule » faite pour croquer les secondes. Mordre, la GTZ sait le faire... quand on se souvient du nombre de concurrents qui n'ont connu d'elle que ses feux rouges

La voiture du renouveau

Grâce à elle, Alfa est revenu par la grande porte dans le monde turbulent de la compétition. Auto-Delta est créée pour son exploitation en course. Carlo Chiti, acceptant de quitter la firme ATS bien malade, en prend la direction. C'est dire si Alfa met tout en œuvre pour son retour à la course !



Le compte-tours sous la casquette...

Bien née, la TZ remporte dès 1964 de nombreuses victoires de catégorie ou même absolues. La Tubolare a permis à Jean Rolland d'entrer dans les annales du sport automobile: il a vécu avec cette auto une véritable histoire d'amour, à la Coupe des Alpes, au Tour de Corse, aux Cévennes...

La TZ a aussi obtenu un brillant palmarès en circuit avec les victoires de classe aux 12 heures de Sebring, aux 24 heures du Mans, aux 1 000 km de Nürburgring, à la Targa Florio ! Aujourd'hui, la Tubolare est dans le cœur des Alfistes ce qu'est la GTO pour les amoureux des Ferrari. Elle a repris du service dans les courses VEC où elle a remporté, en 1983, le Championnat de France.

Une conception moderne mais éprouvée

Au salon de Turin 1962, la première Giulia Tubolare Zagato trône sur le stand Alfa Romeo. Son châssis justifie l'appellation Tubolare (tubulaire en italien): il est constitué d'une multitude de petits tubes ronds de sections différentes positionnés en pavés pyramidaux, évoquant celui de la Maserati Bird-Cage. Edo Mazoni, son dessinateur, a réussi la gageure d'associer rigidité et légèreté: il ne pèse que 40 kilos. Le quatre cylindres double-arbre tout alu est issu de la berline Giulia, lui-même extrapolé du 1 300 de la Giulietta. Ce moteur de 1 570 cm³ (78 mm d'alésage et 82 de course) est placé à l'avant, légèrement incliné vers la gauche. Ce choix du moteur avant est probablement la volonté d'une bonne intégration dans la gamme Giulia, car, à l'époque, l'architecture du moteur central était déjà fréquente. Dans sa configuration la plus élaborée, préparée par Conrero avec un double allumage, ce groupe développera jusqu'à 170 ch., mais pour l'instant, il délivre 112 ch à 6 500 tr/mn. La boîte est à 5 rapports et le différentiel, muni d'un autobloquant, est suspendu grâce à un croisillon tubulaire relié au châssis par un silent-bloc. Les suspensions sont, naturellement, indépendantes sur les quatre roues: à l'avant, on trouve des triangles formés par un bras transversal et une barre de poussée ancrée très loin vers l'avant; à l'arrière, de simples triangles à très large base sont montés. Quatre combinés ressort-amortisseur et des barres anti-roulis complètent le tout. L'ensemble est articulé sur des bagues rigides. Le freinage est assuré par quatre disques, accolés au pont à l'arrière. La direction à vis et galet est très directe: trois tours de butée à butée. Les jantes de 15 pouces sont en aluminium.

Signé Zagato

En s'appuyant sur de nombreux essais en soufflerie, Zagato a dessiné une carrosserie d'une finesse aérodynamique remarquable. Aucune aspérité ne vient rompre la pureté de la ligne et, pour l'efficacité ou pour le plaisir de l'œil, le résultat est exceptionnel. De gros efforts ont été menés pour gagner du poids: la caisse est réalisée entièrement en aluminium. Pour faciliter l'accès aux entrailles, l'avant

bascule d'un seul bloc, à la manière des Jaguar Type E. La GTZ entre en production fin 1963 pour recevoir son homologation en 1964. Quelques modifications l'améliorent encore par rapport au premier proto: les phares rectangulaires deviennent ronds, trois petits volets d'aération prennent place juste au-dessus de la calandre, façon Ferrari GTO, et un petit décrochement à l'extrême arrière favorise une diminution de la traînée. La production de la Tubolare s'élèvera, de 1963 à 1966, à 112 exemplaires.

La GTZ sur la piste

La Tubolare qui m'attend sur le circuit école de la Châtre n'est pas pour moi, une inconnue: il s'agit de celle de Jean-Pierre Mondonnet, mon éternel rival dans les courses VEC. Cette TZ, j'ai eu l'occasion de l'admirer sous tous les angles, et même parfois dans des positions un peu moins qu'orthodoxes...

Jean-Pierre a eu la gentillesse de la laisser à la disposition d'Auto-Pas pour une journée. Cette auto n'est pas une pièce de musée dotée d'une belle enveloppe dorée des dessous négligés. C'est une voiture de course qui participe à des compétitions sur tous les circuits d'Europe, et qui a donc une mécanique en parfait état de fonctionnement.

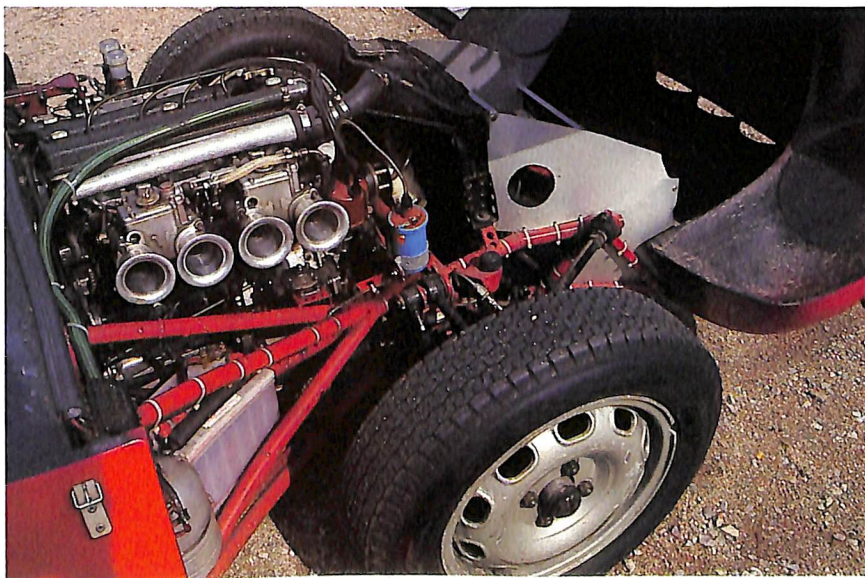
Naturellement, notre Tubolare d'un jour est rouge, mais comme son pilote est un peu chauvin, il a fait peindre le long de la carrosserie une bande bleu et blanche. Lors du tour du propriétaire, nous remarquons un petit éclat sur la jante avant droite ainsi qu'une trace rouge sur le flanc du pneu. Question... et réponse: « Je reviens de Nürburgring où j'ai connu quelques bagarres assez chaudes! » Effectivement, les jantes sont noircies par la poussière de plaquette et la peinture des roues est un peu jaunie, témoins de quelques freinages retardés. Une ouverture carrée dans la carrosserie, juste à l'endroit où l'on imaginerait la plaque d'immatriculation arrière, communique directement avec l'habitacle: elle tient lieu d'ouïe d'évacuation d'air. Surprenant, mais d'origine!

Jean-Paul, le mécanicien débonnaire, soulève le capot pour un dernier contrôle. Le double-arbre Alfa est bien là dans sa position penchée. Cette mécanique était à



Cahier des charges respecté : l'aérodynamique est d'une finesse exceptionnelle pour l'époque.

Le 1600 double-arbre : le repaire des chevaux de feu !



Jean-Pierre Mondonnet : l'archétype de l'amateur

Jean-Pierre n'est pas un « bleu » de la course automobile : déjà dans les années 70, il participait à des rallyes au volant d'une Porsche 911. Son goût pour la belle mécanique l'a amené à acheter quelques voitures intéressantes dont l'Alfa Tubolare. C'est avec cette TZ qu'il s'est tourné vers le VEC. Pour lui, la course, c'est l'occasion de faire rouler sa belle auto au milieu d'autres belles autos. La frime, il ne connaît pas, il trouve autant de plaisir à attaquer tout seul avec la Lola de Formule Renault qu'il vient de s'offrir.

Et puis, chez les Mondonnet, la course, c'est une affaire de famille : quand Jean-Pierre ne court pas, il accompagne son fils sur les pistes de Moto-Cross. Avec lui, les autos ne s'endorment pas. Sa TZ participe à presque toutes les manches VEC, et sa Lotus 23, à peine sortie de restauration, s'est retrouvé sur le circuit du Castellet... Les courses, c'est aussi un prétexte pour faire la fête, pour se réunir autour d'une bonne table avec les copains.

Jean-Pierre fait partie d'une race en voie d'extinction : celle des gentlemen-drivers. A protéger de toute urgence !



Faite pour mordre...

le souci du détail : protection du balai d'essuie-glace.



Plus que les sigles, les volumes et les rondeurs sont la signature de Zagato.

l'origine une version Conrero de 170 chevaux. Cette puissance est atteinte à 8 000 tr/mn. A ce régime le vilebrequin en fonte de série ne tiendrait pas longtemps. Il a donc été remplacé par une version acier garantissant une meilleure longévité.

Après vérification des niveaux Jean-Paul referme le capot. A nous de jouer ! La petite porte en alu ouverte, je m'insère dans l'habitacle tout de noir mat. Ce n'est pas très gai, mais efficace contre les reflets gênants. Je me retrouve coincé dans le baquet, le cou tortu, les jambes dans le menton, bref, dans la position du fœtus chère aux yogis mais peu propice au pilotage d'une voiture de course. Mon mètre quatre-vingt-trois doit devenir un mètre pliant ! Le siège est fixe : pas moyen de faire autrement. La première impression est plutôt curieuse : devant, c'est une voiture de course, derrière, c'est un break, avec cet immense espace vide à l'arrière des baquets ! La visibilité à l'avant est tout à fait correcte, mais vers l'arrière, elle est plutôt limitée. Attention dans les pelotons !

Quant à l'aménagement intérieur, il est, comme dans toutes les voitures de course, limité au strict nécessaire. Le gros extincteur prend place aux pieds du passager, tandis que le tableau de bord fait face au pilote. Sous une sorte de casquette, le gros compte-tours trône au centre des instruments : on peut manquer aucun abus sur l'accélérateur ! Les indicateurs de pression d'huile, températures d'eau et d'huile sont répartis autour de ce cadran primordial. Le



volant à jante de cuir est de taille raisonnable, ni trop grand ni trop petit, et le levier de vitesse, haut perché sur le tunnel de transmission, est à bonne portée de main. A gauche, la petite clef de contact commande aussi le démarreur. Quart de tour à droite, surtout suivant les conseils de Jean-Pierre, ne pas pomper sur l'accélérateur sinon, engorgement garanti ! Quelques explosions isolées, et j'appuie doucement sur la pédale de droite : miracle toujours renouvelé (ou presque...), le moteur prend vie. Mais attention les oreilles : j'ai négligé les boules Quiès et, malgré le casque, les tympans en prennent un coup. Merci, l'échappement latéral !

Le ralenti reste très stable à 2 000 tr/mn et aucune vibration ne secoue la voiture. Première, et la Tubolare décolle doucement, sans problème. Comme toute consigne, Jean-Pierre m'a dit : « Je prends 8 000 ». Quelle confiance !...

Chaud, dedans !

Dans un premier temps, découvrons l'auto et le tourniquet de la Châtre sans tenter le diable... Malgré une position de conduite peu protocolaire, la Tubolare met vite en confiance, et rapidement je m'autorise un petit 7 000 tr/mn. Le moteur, dès 5 000 tr/mn, pousse vraiment très fort : incontestablement, les 170 chevaux sont bien vivants ! Les montées en régime sont rapides, et bien aidées par la boîte 5 très précise, les accélérations sont vraiment celles d'une voiture de course. La pédale du milieu s'enfonce un peu loin, peut-

être les freins sont-ils un peu fatigués après la campagne estivale des courses du Championnat d'Europe VEC. La décélération reste cependant de très bonne qualité, d'autant que l'auto reste toujours parfaitement en ligne sans jamais une amorce de dandinement. En plus, durant tout l'essai, ils sont restés égaux à eux-mêmes : aucun signe de fatigue ou de faiblesse. La Tubolare avale les courbes rapides avec une facilité déconcertante : une fois placée, elle se met en appui sur la roue arrière extérieure et, légèrement déhanchée, enroule d'elle-même, les roues avant complètement droites ! Sécurité absolue, mais défense de lever le pied droit...

Les enchaînements serrés du circuit de la Châtre mettent en évidence le mordant du train avant : jamais je n'ai relevé la moindre velléité de sous-virage. La vitesse de passage est réellement élevée et l'autobloquant offre la possibilité d'accélérer très tôt, et de s'extraire du virage dans une large dérive facilement contrôlable. Il faut dire que les Dunlop racing font très bien leur travail et facilitent les choses.

Aussi saine soit la TZ, il faut quand même s'activer pour la faire avancer — c'est pareil pour toutes les voitures — et avec la température qui règne dans l'habitacle, l'ambiance tourne vite au sauna ! L'expression « mouiller sa chemise » a dû être inventée par un pilote de Tubolare... Et ce n'est pas l'orifice arrière qui améliore grand chose. J'aurais pourtant supporté le feu de l'enfer pour conduire cette GTZ. Je ne suis descendu de voiture que

contraint et forcé : le réservoir d'essence était sec...

Pendant quelques tours de circuit, je me suis pris pour Jean Rolland, et en conduisant une TZ, j'ai cru saisir les liens qui l'unissaient à la Tubolare.

La production des TZ 1 s'est élevée de 1962 à 1966 à 112 exemplaires. Beaucoup ont été détruites en course et la TZ 1 est une auto rare. Et les autos rares sont chères... Actuellement, une Tubolare se négocie aux alentours de 350 000 francs. La plupart d'entre elles se couvrent de poussière dans des collections privées ou des musées. Quelques GTZ continuent de vivre grâce à des pilotes comme Jean-Pierre Mondonnet qui ont eu le courage, et aussi le bonheur de la ranimer.

Pierre Gary

Photos : Pascal Huit



L'arrière typique de la Tubolare avec son trou d'évacuation d'air.

CARACTERISTIQUES

Entre parenthèses : version course.

Moteur

Type/Emplacement : Longitudinal AV, incliné vers la gauche - Alésage x Course : 78 x 82 mm - Cylindrée : 1 570 cm³ - Cylindrée unitaire : 392,5 cm³ - Rapport volumétrique : 9,7:1 (11,4:1) - Régime maximum : 7 000 tr/mn (8 000 tr/mn) - Puissance maximum : 112 ch à 6 500 tr/mn (170 ch à 7 500 tr/mn) - Puissance spécifique : 71,3 ch/litre (108,3) - Couple maximum : 13,5 mkg à 4 200 tr/mn - Couple spécifique : 8,6 mkg/litre - Vitesse moyenne de piston : 17,8 m/s (20,5 m/s) - Distribution : 2 ACT - Vilebrequin : 5 paliers - Matériaux bloc/culasse : alliage/aluminium - Refroidissement : eau - Lubrification : Carter humide + radiateur d'huile - Alimentation : 2 carburateurs double corps horizontaux Weber 45 DCOE - Allumage : Bobine / distributeur - Equipement électrique : Dynamo 300 W - Batterie : 12 v à 40 Ah.

Transmission

Mode : roues AR motrices - Nb de rapports : 5 - Rapports : 1.1:3,26, 2.1:1,99, 3.1:1,36, 4.1:1,5, 1:0,85

- Rapport de pont : 10/41 - 9/41 - 8/41 - Autobloquant : oui.

Châssis

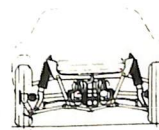
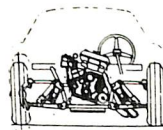
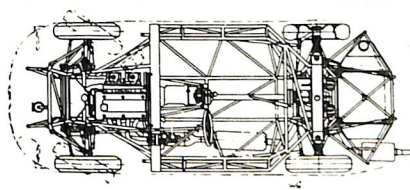
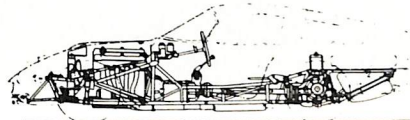
Structure : Tubulaire - Suspensions AV : Triangulée, combiné ressort amortisseur + barre anti-roulis - Suspension AR : Triangulée, combiné ressort amortisseur + barre anti-roulis - Freinage : 4 disques, AV : diam. 28,4 cm, AR : diam. 29,1 cm, accolés au pont - Direction : vis et galet - Nb de tours de volant : 3 - Jantes : AV : 5,5 x 15", AR : 6,0 x 15" - Pneumatiques : 155 x 15.

Dimensions, poids, capacités

Longueur : 3,95 m - Largeur : 1,51 m - Hauteur : 1,20 m - Empattement : 220 cm - Voie AV : 130 cm - Voie AR : 130 cm - Poids annoncé : 660 kg - Rapport poids/puissance réel : 5,9 kg/ch (3,88 kg/ch) - Capacité essence : 100 litres - Capacités d'huile : 8 l

PERFORMANCES

Rapport poids/puissance : 5,9 kg/ch (3,88) - Régime maximum : 7 000 tr/mn (8 000) - Vitesse maximum : 220 km/h (+ 240) - 400 m D.A. : 15"6 - 1 000 m D.A. : 26"8.

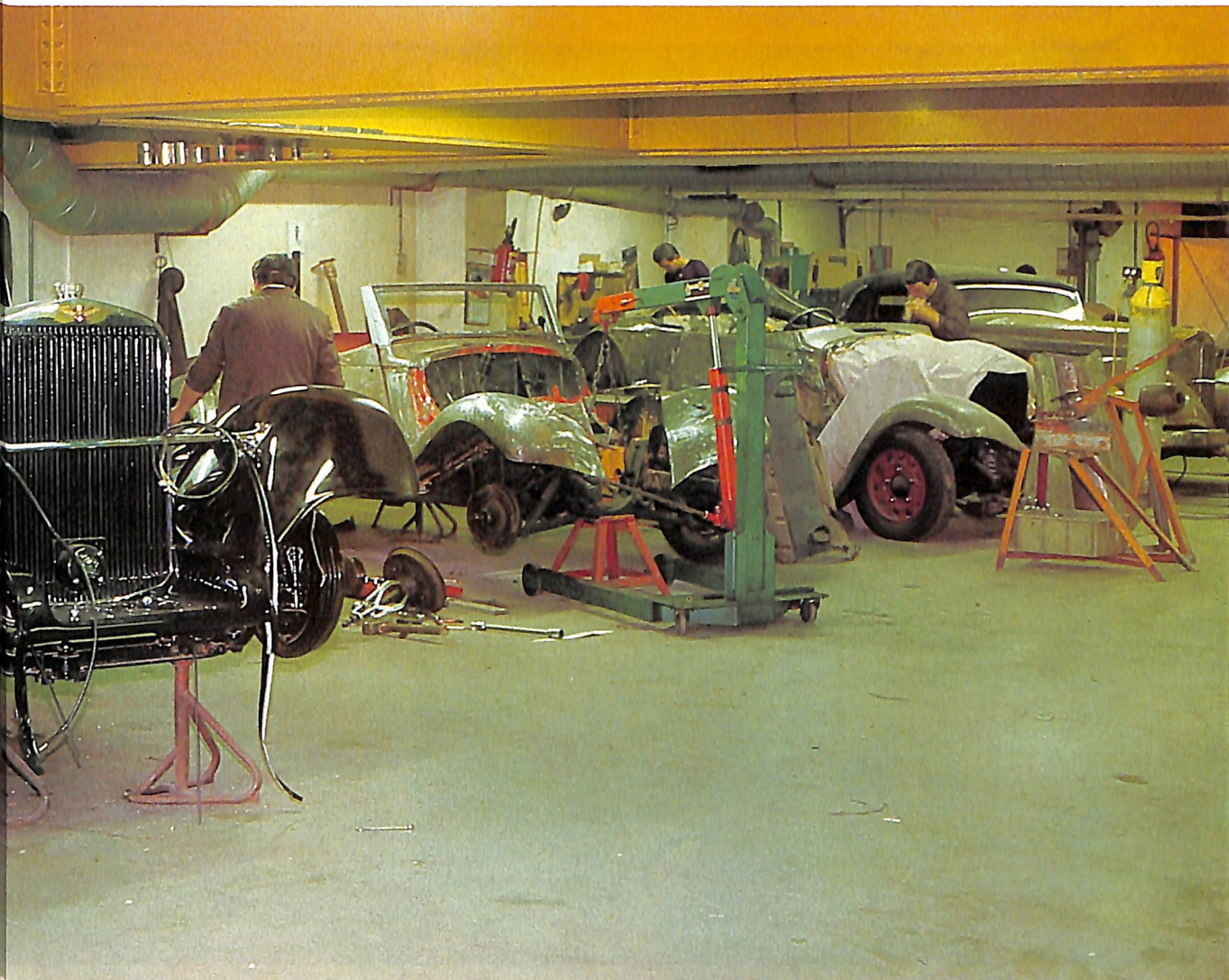


UNE JOURNÉE



Tous les carrossiers vous le diront : en matière de carrosserie on peut tout refaire. La plus pitoyable des épaves peut toujours retrouver sa splendeur : il faut pour ça du temps et un Art qui se transmet encore au fond de quelques rares officines. Un Art que des hommes entretiennent, à leur rythme, en redonnant la vie aux belles d'antan. Un Art qui a failli se perdre et qu'on a retrouvé, aux portes de Paris, dans le domaine d'André Lecoq.

CHEZ LECOQ...



De nos jours, le nom de Lecoq est un nom qu'on ne prononce qu'avec respect. Un nom adulé, admiré, craint, jaloué aussi, la réussite des autres ternit forcément le mérite de ceux qui ne réussissent pas...

En tous cas, une peinture de chez Lecoq, c'est comme une robe de chez Dior, une fille de chez Castel, ou un numéro d'Auto Passion... ça se comprend sur parole. Point n'est besoin de « saintthomaser », et de vouloir passer ses grosses pattes

sur le brillant de la carrosserie avant de croire. On vous a dit « Lecoq », vous pouvez regarder les yeux fermés...

4 500 m²

« Mon père était charron. Après la guerre, c'était devenu un métier sans avenir. J'avais 17 ans, je n'ai pas eu vraiment le choix : je suis devenu tôlier ». Assis derrière un bureau cossu dans une pièce à l'éclairage feutré, André Lecoq parle sans amertume de cette époque où il entra chez Simca pour travail-

ler en usine. Pas le genre « c'était l'bon temps » non plus, certes, mais ni honte ni défi dans la voix. L'essentiel est bien le présent, et les 48 personnes qui travaillent pour lui dans les 4 500 m² de la rue Charles Schmitt sont entièrement vouées à la belle carrosserie et au travail bien fait. D'ailleurs, c'est rappelé à tous les étages, sur de grands panneaux jaunes qui traduisent la pensée du Maître des lieux.

Donc, André Lecoq a commencé chez Simca. A l'époque, les usines

étaient installées à Nanterre, tout près de Paris. Mais Simca s'agrandit, et les usines furent transférées à Poissy. André Lecoq ne suivit pas, et il s'installa comme artisan à St Ouen. « J'achetais des voitures accidentées et je les réparais. Petit à petit, je me suis fait une clientèle. Et puis, en 1965, j'ai acheté une Alpine à Jean Rédélé. À ce moment-là, lui-même était artisan, et il fabriquait ses voitures sous les

parer leurs autos chez nous. Alors, on a été obligés de s'agrandir, et en 1970 on est venus s'installer rue Charles Schmitt. On a tout refait ici. Et puis, le plastique, ça s'est un peu essoufflé. Comme on ne faisait que ça, il a fallu trouver autre chose. Justement j'avais restauré une voiture ancienne... »

André Lecoq avait restauré sa première auto. C'était le printemps, et il participa à un rallye destiné

fluent, le garage ne désemplit pas, il est agréé pour la carrosserie par la Franco-Britannic et même depuis quelques temps par Pozzi, on lui doit quelques restaurations éclatantes, et on vient maintenant de loin, de très loin pour « mériter » sa signature sur une voiture restaurée.

Les rois avaient leurs peintres, ils ont maintenant leur carrossier. Et Pourtant, chez Lecoq, il n'y a pas



La carrosserie Lecoq est agréée par la Franco-Britannic et par Pozzi !...

rampes du garage Escoffier... J'ai donc appris à réparer le polyester ».

En peu de temps, Lecoq devient un spécialiste des carrosseries en polyester. A l'époque, c'était un matériau nouveau, c'était l'avenir... Et puis, il y a eu Matra. « D'un seul coup, je me suis retrouvé avec 20 bonshommes à faire travailler. J'étais réparateur exclusif de la marque. Pendant plusieurs années ça a bien marché : on maîtrisait bien les techniques, les gens venaient de province pour faire ré-

aux voitures anciennes. On admira la restauration, on « kissékivouza-féça » en chœur, et dès le lendemain on se pressait à Saint-Ouen entre gens du Monde, Bugattistes et Hispano-Suisses réunis... Le nouveau phénomène rangeait déjà ses moules à polyester, il s'appelait André Lecoq, il allait devenir Lecoq...

Restauration : le nouveau régime...

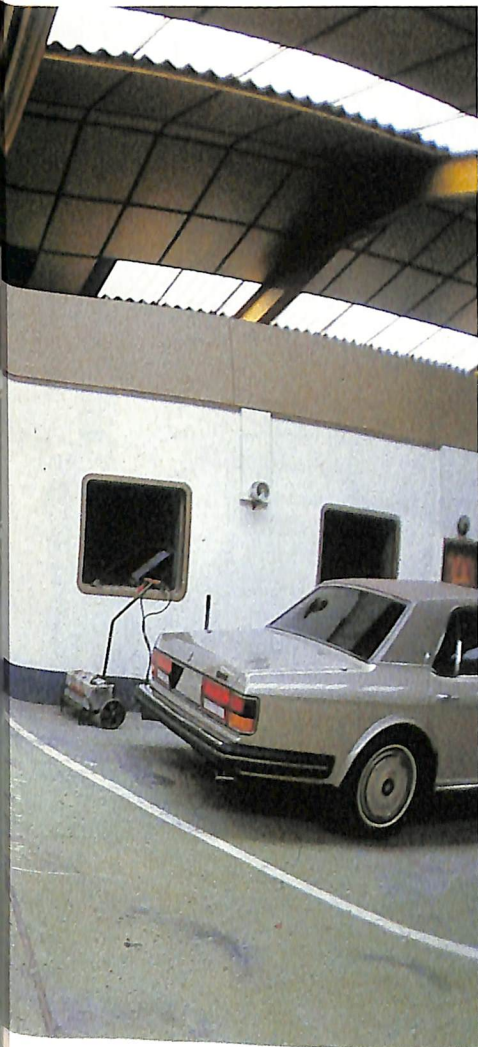
Quelque quinze ans après, Lecoq est très connu. Les commandes af-

que des voitures de rois... Certes il y a plus de Rolls que de Renault, mais il y a aussi des Renault. « Pour nous réparer une Rolls ou une 4L, cela revient au même : le prix de l'heure de main d'œuvre est le même. Mais pour restaurer une voiture ancienne il faut plus d'heures que pour changer une aile de 4L ».

En fait la restauration des voitures de collection est une des facettes de l'activité de l'entreprise Lecoq. La réparation des voitures accidentées en est une autre. D'ail-



Les ateliers de la rue Charles Schmitt : 4 500 m² à l'abri de l'écusson Mafra...



leurs, le garage est agréé par des importateurs prestigieux, mais aussi par de grandes compagnies d'assurances. Une façon pour André Lecoq d'assurer l'avenir de son entreprise. Certes la passion l'emporte toujours et il est fier de ses restaurations, mais il ne supporterait pas qu'une 4L sorte de chez lui avec une réparation indigne de sa réputation.

Car la restauration des belles voitures anciennes n'est pas seulement pour André Lecoq une activité de pointe, pas seulement une spécialité. C'est aussi un témoin, une vitrine qui doit justifier à chaque instant des talents de l'entreprise. Chaque auto qui roule après avoir subi un traitement dans l'atelier de St Ouen doit être une preuve de l'art du carrossier pour chaque possesseur de 4L cabossée...

Trois étages de surprises...

Les installations de la rue Charles Schmitt représentent donc 4 500 m² répartis sur trois niveaux. Trois équipes travaillent parallèlement : une équipe se consacre à la restauration des voitures de collection, une équipe s'occupe de la réparation, une troisième équipe fait la peinture, indifféremment pour les voitures qui viennent de l'un ou l'autre des deux ateliers.

Dans l'atelier de réparation, les

Rolls Royce et les Ferrari voisinent donc avec les Renault 18. Dans tous les cas, on bannit le mastic : une rayure dans un panneau de porte, ça se répare en tapant dans la tôle, et non en collant du chewing-gum...

« Il ne faut pas tricher, dit André Lecoq : il est arrivé qu'on trouve 2 centimètres de mastic sur une carrosserie ancienne. Je n'approuve pas cette façon de faire des masques. En plus c'est un truc à vous faire perdre votre réputation, parce que ça se sait très vite... » Eh oui, tout se sait, surtout quand c'est négatif. La vie, c'est comme ça... André Lecoq y tient, à sa réputation : il a eu assez de mal à la construire, petit à petit, restauration après restauration, merveille après merveille. « Il faut avoir une politique à long terme » dit-il. Il est arrivé en effet qu'il accepte de faire un travail impossible à rentabiliser. Pour l'amour de l'Art ? Bien sûr, mais aussi pour montrer au monde de quoi il est capable. La rentabilité ? Elle vient après, quand le chef d'œuvre a été montré au monde et que les commandes affluent...

Dans l'atelier de réparation, des voitures modernes cohabitent avec des caisses nues entièrement refaites : le long des murs, on a suspendu des ailes, des portières,

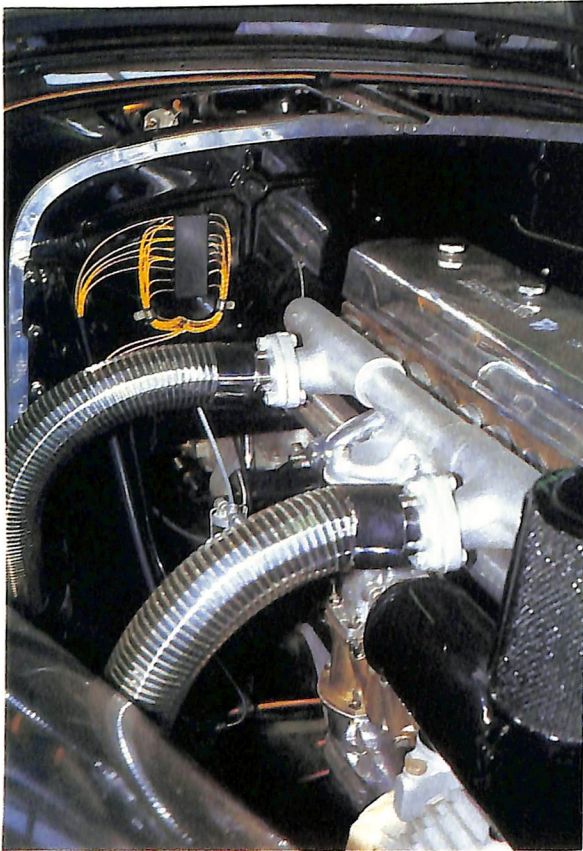


Quel que soit l'âge des autos, l'antirouille est de rigueur...



Avant la peinture et le rechromage, tous les éléments et accessoires de carrosserie sont présentés, puis redémontés. Ici une Mercedes 540.

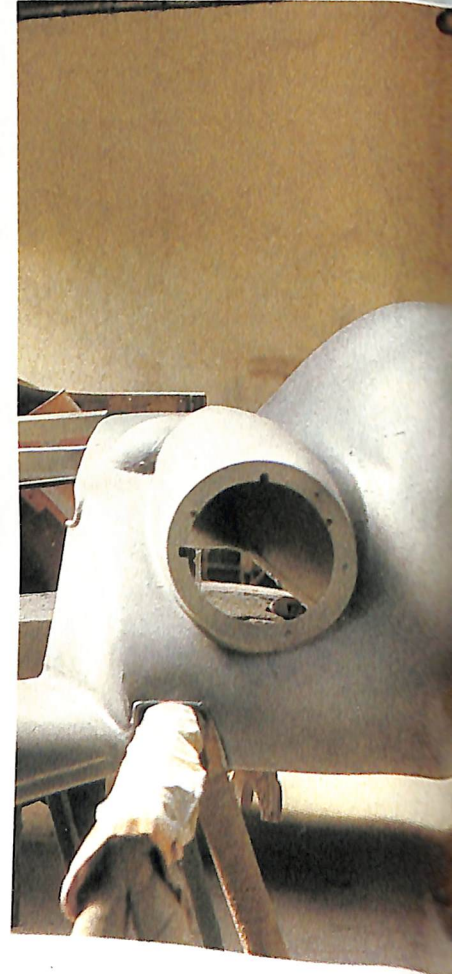
Un moteur restauré chez Lecoq : c'est rare, mais c'est toujours à la hauteur de la réputation de la maison.



des marchepieds. Le point commun ? Tout élément de carrosserie est passé minutieusement à l'anti-rouille.

« Je me suis toujours attaché à chasser la rouille, quelle que soit la voiture sur laquelle on travaillait. Je ne veux pas qu'une voiture me revienne après trois ans. Si cela arrivait, ce serait garanti : pas besoin de papier dans ces cas là : la garantie est morale. »

André Lecoq roule tous les jours depuis 25 ans dans une Vespa 400 qui a été traitée dans ses ateliers. Outre la sellerie impeccable, l'originalité de l'auto réside dans le fait que la carrosserie mordorée n'a jamais connu de la corrosion le dégradant outrage. Et cette petite voiture arbore fièrement sur sa jupe arrière la signature du carrossier... Tout l'esprit et tout le caractère d'André Lecoq semblent contenus dans cette voiture en forme de paradoxe. L'homme qui a su redonner la vie à tant de Rolls, d'Hispano ou de Bugatti, l'homme qui a dans ses ateliers tant de voitures à sept chiffres, l'homme qui en trente ans est passé de la chaîne au bureau d'acajou roule en Vespa 400 ! Un défi au temps et aux habitudes pour l'homme comme pour la voiture.



La mode est aux cabriolets Traction...



Descente au sanctuaire

Le saint du saint chez Lecoq, la caverne qui rendrait Dali baba, le sanctuaire en un mot, c'est bien évidemment l'atelier de restauration des carrosseries. Il occupe une bonne partie du sous-sol et il semble qu'il s'en dégage une atmosphère particulière. Ici, la pancarte rappelant la pensée du Patron prend toute sa dimension :

temps, un seul ouvrier travaille sur chacune d'elles. Une Mercedes 540 K, une Hispano, deux cabriolets « traction », deux Bugatti sont en chantier parallèlement. Elles en sont toutes à des stades de restauration différents, et elles donnent ainsi comme un résumé visuel de l'Art des carrossiers, comme un saisissant « flash-back » de leur résurrection.

« En ce moment, on est à la mode

pas que l'allure générale présente quoi que ce soit de choquant. A ce stade de la restauration, on peut encore corriger. Par la suite, tout est redémonté et la caisse peut passer à la peinture.

Peinture précédée naturellement par un traitement anti-rouille en profondeur...

« Vous savez, en 1930, ce n'était pas si différent de ce qui se passe maintenant : à l'époque aussi, les



Le carré de tôle plat est martelé, formé, galbé : de là naîtra la vie...

« N'oubliez pas que le client sera le prochain contrôleur : ne le décevez pas ». C'est signé André Lecoq, et c'est écrit sur fond jaune à tous les étages de l'atelier. Oui c'est ici, dans ce sous-sol où reprennent vie les belles voitures du temps passé, que cette maxime prend tout son effet. Il est rare qu'une carrosserie passe moins d'un an chez Lecoq : dans ce cas, on peut prendre le temps de ne pas décevoir le client.

Chaque voiture représente un poste de travail, et la plupart du

du cabriolet Citroën : je suis parti en vacances avec ça cet été, et ça a donné des idées à des gens pour qui on est en train d'en refaire deux. Mais nous avons bien sûr des choses un peu plus prestigieuses... »

Une Mercedes 540 justement entre dans sa phase finale de restauration : entendez par là que la remise en formes de la carrosserie est terminée. Tous les éléments extérieurs ont été « présentés » pour que l'on puisse avoir une vue d'ensemble de la voiture : il ne faut

voitures étaient faites pour durer cinq ans, dix ans maximum. Hé ! C'est qu'il fallait bien qu'il y ait un roulement pour que vivent les constructeurs... »

Quand on reconstruit une auto chez Lecoq aujourd'hui, on ne lui demande pas de tenir cinq ans. On lui demande beaucoup plus. Ainsi, les autos qui sortent de cet atelier sont beaucoup mieux finies, beaucoup plus solides qu'elles ne l'ont jamais été... chez Lecoq on vous fait une Bugatti capable d'enchâter plusieurs générations, ca-

pable de vous survivre largement ; osons le dire, on vous fait une Bugatti mieux qu'une Bugatti ! La corrosion se heurte à de nombreuses barrières sur les autos de Lecoq. Les termites aussi...

Du polyestériste au menuisier...

Sur bon nombre de voitures anciennes, l'armature des carrosseries était en bois : du frêne la plupart du temps. Or, depuis cin-

étéouffé ici : on revoit des images de l'usine Jaguar en regardant ces planches bien rangées, ces scies à bois, et par terre la sciure qui étouffe les pas...

Il y a 25 ans, ça sentait le polyester chez Lecoq : cela faisait beaucoup de poussière, trop de poussière, mais déjà on travaillait comme des spécialistes. Aujourd'hui le polyester est banni à cause de sa poussière. Il y a bien une Matra 650 dans

vient une aile n'est plus une tôle : cela devient un objet, qui accolé aux autres donnera naissance à une Hispano, une Bugatti. Bref la vie sera recréée...

La surprise des Samouraï...

Il est des jours où le Dieu des journalistes invite à déjeuner son copain le Dieu des veinards. Ainsi, lors de notre visite dans les ateliers de Lecoq, avons-nous eu la



Cette Mercedes 540 K a été entièrement restaurée chez Lecoq : la carrosserie bien sûr, mais aussi toute la mécanique. Cela arrive aussi...

quante ans, il est bien rare que ce bois, non traité au départ, n'ait pas donné le gîte à des colonies d'animalcules charpentivores plus destructeurs pour lui qu'un régiment de lanciers dans un pensionnat de jeunes filles...

Les carrossiers se sont donc transformés en menuisiers : il fallait travailler le bois, pourquoi pas ?... Dans un petit atelier légèrement isolé des autres, un homme seul travaille les charpentes. Le bruit de son marteau est plus sourd que celui des tôliers et tout est un peu

un coin du garage : cette voiture a remporté les 24 Heures du Mans avec Pascarolo et Hill, et maintenant elle attend de retrouver son lustre sous les mains des premiers spécialistes mais il faut bien le dire, on ne se bouscule pas pour l'entreprendre...

La spécialité, maintenant, c'est bien la tôle. La tôle d'acier ou d'aluminium sur laquelle on tape, la tôle bien plate et bien anonyme que l'on forme, que l'on galbe, que l'on « anime » au fur et à mesure des coups de maillets. La tôle qui de-

chance d'admirer moult voitures d'exception, des autos aux noms prestigieux comme Hispano, Ferrari, Mercedes, Bugatti, j'en passe... Nous avons eu aussi la chance de voir une Mercedes 540 K dont on avait restauré à Saint-Ouen la mécanique autant que le carrosserie. cela arrive de temps à autres : chez Lecoq on est équipé pour cela. Cette voiture une fois terminée sera envoyée aux U.S.A. Elle représentera alors en quelques sortes le « savoir-faire » français. Une autre voiture, peut-être moins



La Toyota « FXV » quelques jours avant le Salon de Paris : réflexe de journaliste, prendre des photos sans rien dire à personne...

L'électronique ? A certains stades elle sert ici aussi : mais pour la restauration, seul le coup de main compte...



noble mais tout aussi prestigieuse portera désormais loin au-delà des mers le seing de l'atelier Lecoq (ou presque)...

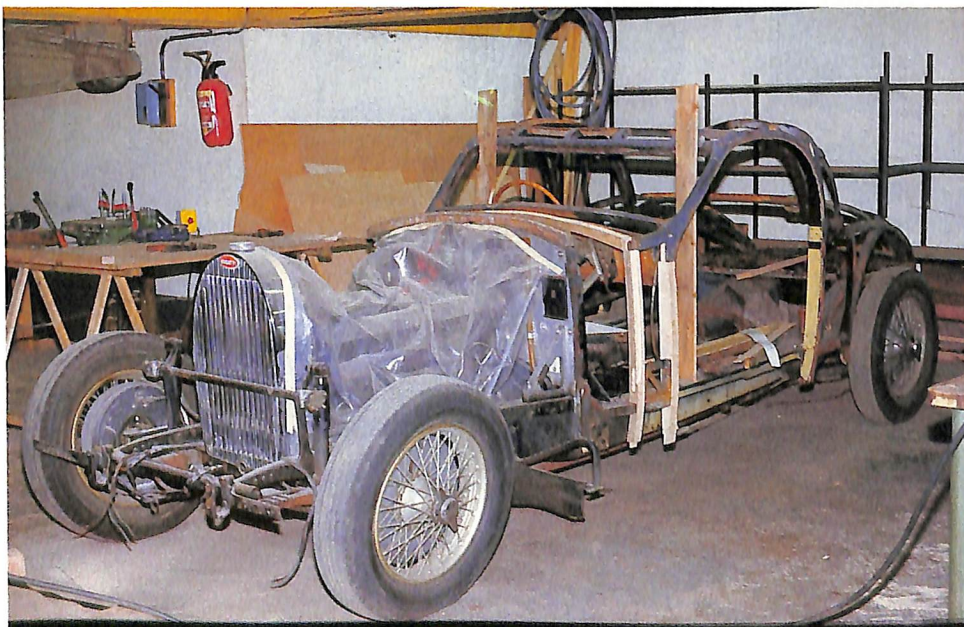
Cela commence par une petite histoire : un transfert par bateau d'un prototype Toyota destiné à animer le stand de la marque au Salon de Paris. ce prototype s'appelle « FXV » et vous avez été des milliers à l'admirer au Salon de l'Auto. Cette belle voiture de rêve ne venait pas alors en droite ligne du Canada. Elle avait fait un petit stage chez Lecoq...

Durant la traversée, la belle avait rompu ses amarres, et l'arrière de sa carrosserie avait été quelque peu malmené par les parois rugueuses de son container. Devant l'étendue des dégâts, et à quelques jours seulement de l'ouverture du Salon, les responsables japonais ont demandé à Lecoq de leur aménager un peu de place pour réparer les dégâts. « On aurait pu effectuer la réparation nous-mêmes, mais ils ont préféré envoyer une équipe spécialement à Paris. Nous les accueillons bien volontiers... »

Les envoyés spéciaux d'auto Passion étaient là en effet pour voir la belle se remettre de ses blessures : à gestes précis, les petits hommes en blanc s'activaient comme autour d'une table d'opération : des



On a longtemps attendu une aile arrière neuve pour ce cabriolet Mercedes : puis on s'est résolu à réparer : « tout est possible en carrosserie ».



Les carrosseries ont bien dû se transformer en menuisiers dans certains cas... Un atelier à part où tout est plus feutré...



C'est écrit partout, ça semble essentiel...

personnalisation sur certaines voitures.

« On nous amène une Rolls Royce, et on nous laisse faire : ça j'aime bien »... La peinture de la carrosserie, la sellerie, l'aménagement intérieur, tout cela passionne André Lecoq. Justement, nous passons devant une Rolls Royce longue comme un article sans Ornella Muti : « Cette voiture a été faite chez Rolls : on ne nous l'a amenée que pour refaire la peinture : elle était bleue, elle est grise. C'est tout. Naturellement, nous avons absolument tout démonté pour tout refaire dans les moindres détails ».

Mais André Lecoq ne s'occupe

pas seulement de voitures de luxe. Il lui est arrivé d'accepter de refaire de petites voitures comme des cabriolets VW, des DS, des Versailles... Il a le sentiment que les jeunes passionnés qui lui amènent ces autos sont la base des collectionneurs de demain. Il a aussi le sentiment dans le fond qu'en restaurant leurs autos selon les mêmes règles de l'Art, il les aide.

Financièrement, mais aussi psychologiquement. Le travail bien fait à la manière de Lecoq, ça passe aussi par là...

Pierre Barbaza
Photots Pascal Huit

André Lecoq, à 57 ans, pense à l'avenir de son atelier... après lui.

chefs aux mines graves ponctuaient de hochements de têtes de courtes phrases énigmatiques. C'était un peu du vol mais c'était trop tentant. Ce prototype que tout le monde connaissait, personne en effet ne l'avait vu dans cette situation... Alors, discrètement, l'image de ce sauvetage vint s'impressionner sur notre Kodachrome... La réputation de Lecoq, c'est aussi cela. Les techniciens japonais savaient qu'ils trouveraient là le sérieux et l'outillage nécessaires pour que tout soit prêt à temps... En regardant la « FXV » sur le stand Toyota quelques jours plus tard, nous nous sentions un peu complices, comme quelqu'un qui a ouvert par erreur la porte de la salle de bains d'une dame et qui referme vivement la porte en disant : « Oh, pardon monsieur ! »...

Diversifications

Nous vous avons parlé restauration et réparation, chez Lecoq on peut faire aussi à la demande de la



Cette voiture neuve a été amenée là pour être repeinte : vous pourriez chercher une trace de bleu sous la magnifique enveloppe grise...

