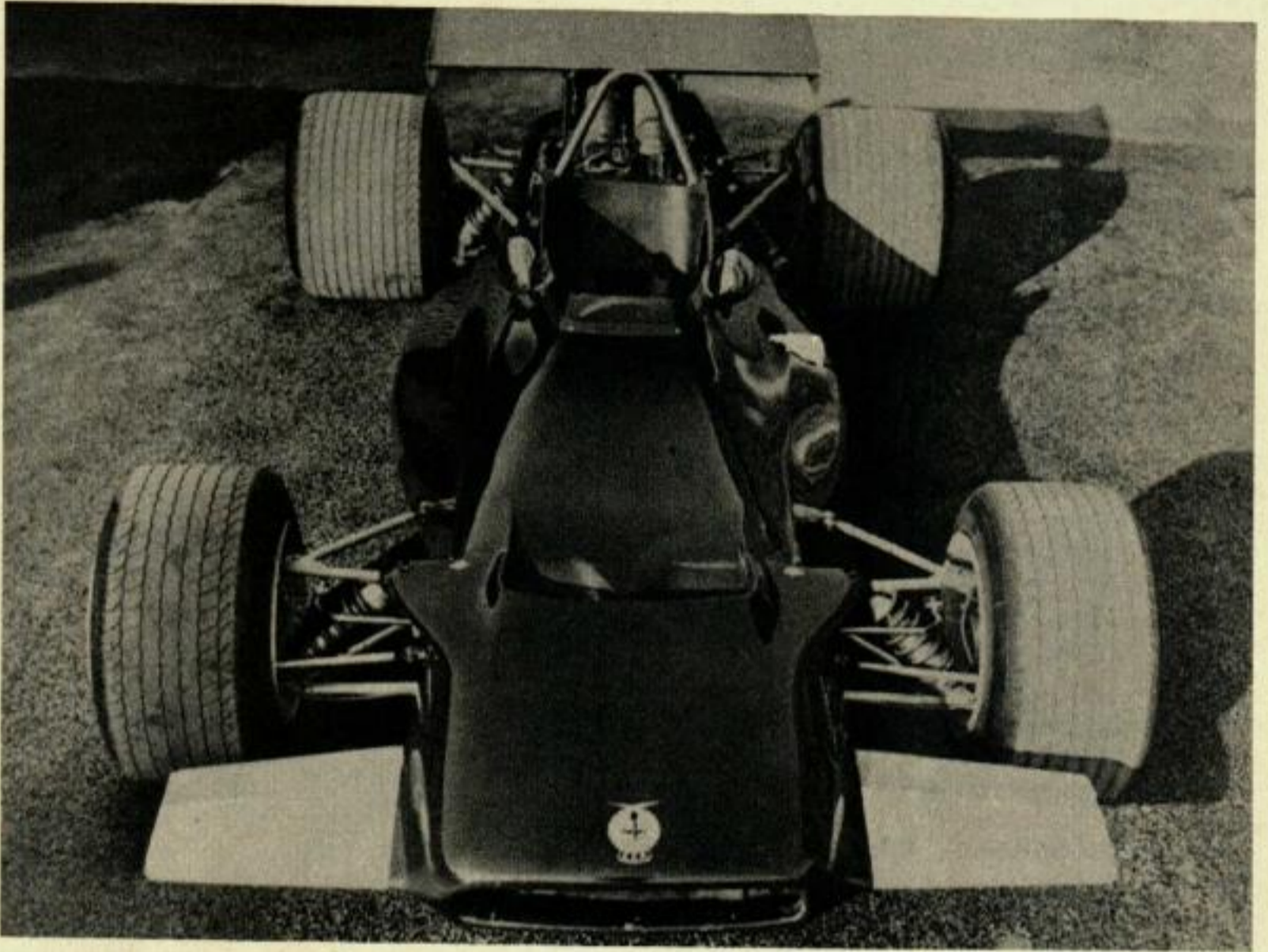


1^{ER} SALON FRANÇAIS DE



Nouvelle BRM, plus puissante et plus nerveuse.

L'ESSOR de la compétition automobile en France (23000 licenciés à la Fédération Française des Sports Automobile en 1969 contre 11000 en 1966) justifiait largement la création du premier Salon français de la voiture de course qui s'est tenu aux Halles de Paris.

Ce qui a caractérisé ce Salon, par rapport à des manifestations étrangères du même genre, c'est sa pauvreté en nouveautés et, quand il y en avait, elles n'avaient aucun rapport avec la course, ni même, sous bien des aspects, avec l'industrie automobile.

Nous aurions aimé examiner de près notamment les nouvelles « Formule 1 » dont la série d'empoignées pour 1970 a commencé avec le G.P. d'Afrique du Sud, pays particulièrement propice au réveil du «vieux» lion Jack Brabham (43 ans), vainqueur époustouflant, ce qui n'enlève rien aux exploits des Matra-Simca (4^e et 7^e).

Mais, bien entendu, le Salon français vise à concurrencer celui de Londres, capitale si proche de Paris, quoi qu'en pensent les

farouches défenseurs du Marché Commun, et il était normal que les Anglais réservassent leurs nouveautés pour leur propre manifestation.

L'exposition des Halles n'était cependant pas sans intérêts ni enseignements.

Chez Matra-Simca, si la 660 était absente (mais on la verra sur les circuits en 1970) nous avons pu admirer la MS 80, championne du monde 1969, à la coque ultrarigide, très légère (530 kg) et dont l'arrière du châssis est constitué par le moteur Ford Cosworth de 440 Ch, et dont la vitesse de pointe est de 325 km/h.

La MS 7, deux fois championne d'Europe avec Beltoise (en 1968) et Servoz Gavin (en 1969) est dotée elle aussi d'un châssis-coque. Sa transmission intégrale sur les quatre roues est actuellement abandonnée car elle accentue le poids de la voiture en distrayant de la puissance.

Le prototype le plus éprouvé de la marque, la « 630 », créée en 1967 et dotée en 1968 du Matra V-12 faillit gagner les 24 heures

LA VOITURE DE COURSE

du Mans cette année-là. La « 650 », sa version évoluée est, en fait, le modèle de transition entre la 630 et la 660 actuelle. Elle avait de sérieuses qualités, insuffisantes cependant, et la 660 sera encore plus légère et plus maniable.

Alpine, qui a inauguré des usines ultramodernes à Dieppe, exposait quatre voitures : d'abord la A 110, Reine des rallyes depuis son apparition en 1960 au Tour de France auto. Le moteur fut d'abord un 1000 cm³ puis un 1100. Aujourd'hui elle est animée soit par un 1300, soit un 1440, tous deux Gordini, soit encore par un 1600 de 165 Ch emprunté à la Renault 16 T-S.

Le prototype A-220 conçu pour les 24 heures équipé du V-8 3 litres Gordini était là lui aussi. On vantait sa sagesse et, effectivement, ce fut un bolide bien sage, qui ne se fit guère remarquer sur le circuit de la Sarthe...

L'Alpine F-3 avait le grand mérite de ne pas utiliser en 1969 le moteur Ford monté par la totalité — ou presque — des constructeurs. Equipée d'un bloc Renault 8 modifié sur lequel on avait adapté une culasse dérivée de l'Estafette, elle disposait de 120 Ch et se paya souvent le luxe d'inquiéter les Brabham... Quant à la « FF » issue de la F-3 « 68 » elle fit des étincelles à Charade l'an dernier.

Et puisque nous sommes dans le domaine des « Formules France » pourquoi ne pas citer la Grac, deux fois championne de France (68 et 69), la Martini FF « made in Magny

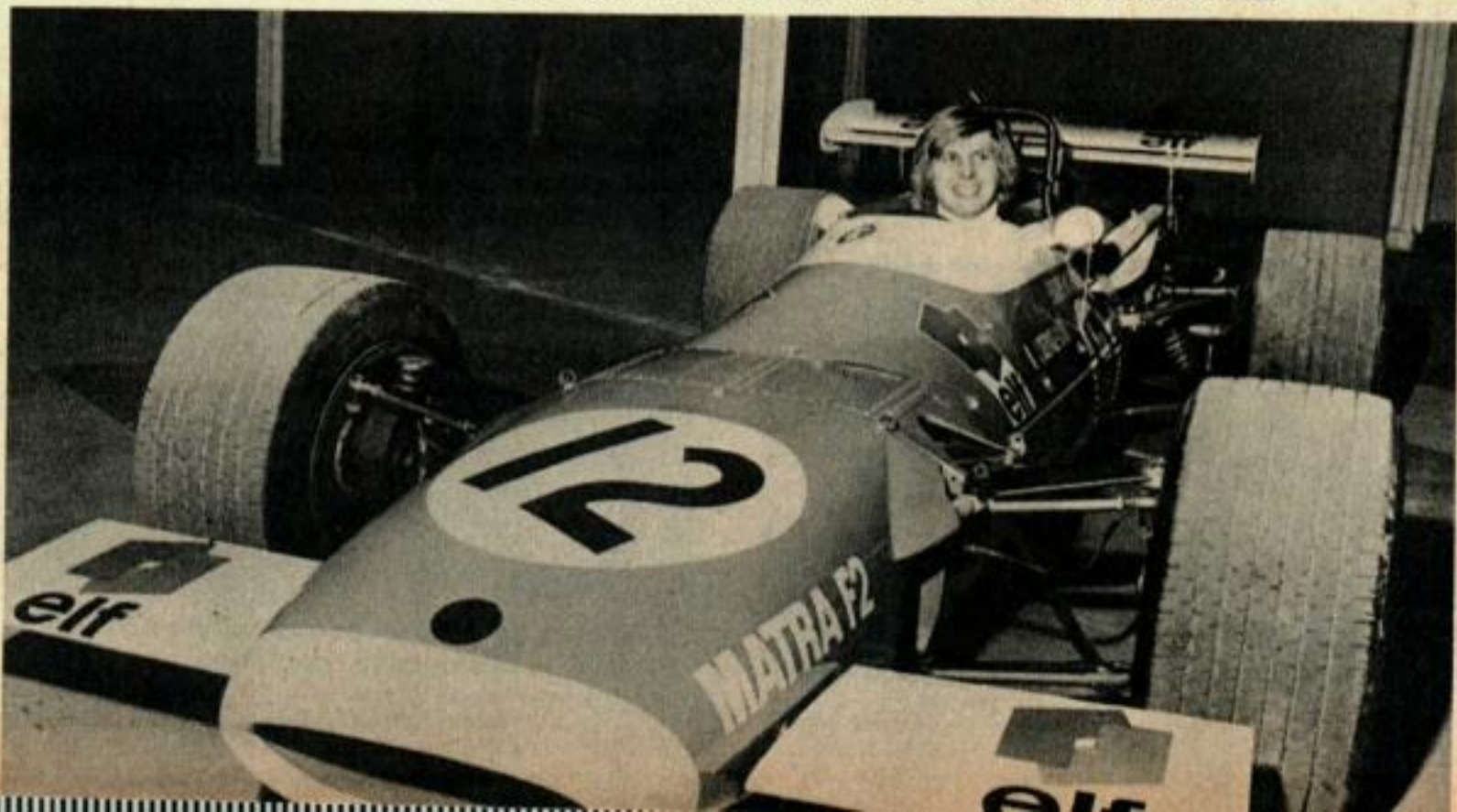
une foule de modèles prestigieux et d'accessoires astucieux.

cours », qui se comporta fort brillamment, la Pygmée, une marque qui, en dépit de moyens réduits, construit également des F-2 et F-3 et la Tecno.

Cette dernière est un cas. Elle est née en Italie à Bologne, en version F-3 équipée du moteur Ford (encore) mais remanié à l'italienne et d'une boîte Hewland. La FF — nous pouvons le constater de visu sur les stands — reprend toutes les caractéristiques de la F-3, sauf, évidemment, le moteur, la boîte, les roues et les pneus, et elle est devenue Française puisque l'importateur de Karts Tecno s'appelle maintenant Tecno France. Cette FF pourrait réserver des surprises en 1970.

Un dernier coup d'œil à la Chevron F-3, dont la tenue de route étonnante la prédestine aux débutants, et nous abordons le domaine des ténors. Ces voitures sont trop connues pour qu'on s'y attarde : les Lotus, les Ford MK 2 du Mans (celle qui était présentée aux Halles gagna les 12 heures de Reims 1967) et leurs rivales, les Porsches 908 auréolées de victoires, puis ce sont les Alfa Roméo, marque revenue aux grandes épreuves en 1967, la Lola T 70 qui n'a gagné qu'une course (mais brillamment), les 24 heures de Daytona 1969, les B.R.M., les Brabham, les Mc Laren...

J. Servoz-Gavin, un des organisateurs du Salon au volant de la Matra F.2.



Voici de l'original avec le « Dragster » très peu connu en France. Ce genre de véhicule farfelu, dont il existe des milliers de variantes aux U.S.A. n'est conçu que pour se manifester durant quelques secondes. Il s'agit tout simplement de réaliser la meilleure accélération sur 1/4 de miles (402 m). Afin d'avoir une meilleure adhérence, toute la voiture est « concentrée » sur l'essieu moteur. Seulement il arrive parfois que les gros moteurs alimentés au nitrométhane et fournissant la bagatelle de 1 200 Ch aient tendance à cabrer le véhicule. Alors on l'allonge de façon démesurée pour obtenir un effet de levier. Naturellement, plus le « levier » (c'est-à-dire l'empattement) est grand et moins on met de poids à l'avant, souvent équipé de roues de bicyclettes !

A côté de ces vedettes, les ancêtres, souvent plus malchanceux, comme cette « Arsenal » française dont l'échec fut retentissant et d'autres, légendaires, comme cette Maserati sur laquelle j'ai vu un Fangio imperturbable gagner le G.P. de France à Rouen avec des pneus devenus rigoureusement lisses !

Paradoxalement ce qui intéressait le plus les jeunes visiteurs c'était l'accessoire, surtout s'il était à la portée de leurs bourses.

On trouvait sur ces stands les spéciales habituelles du gonflage, comme « Auto-bleu » ou Atelier Sport Auto, mais aussi du sensationnel comme, à l'Auto Shopping Etoile, ce « casque intégral » qui englobe la tête du pilote, descend en cagoule à la naissance du cou, et qu'on peut alimenter en oxygène, en cas d'accident, à l'aide d'une petite bombe, pour réanimer automatiquement le pilote !

Notons enfin chez « Europ Electronic » une bougie à étincelle rotative et chez S.E.V. Marchal un rétroviseur d'aile électrique télé-réglable que le conducteur peut ajuster sans baisser la glace, et souhaitons au prochain Salon du genre de rassembler autant de nouveautés sur quatre roues qu'il y en avait chez ces accessoiristes. Mais ne soyons pas trop sévères. C'est déjà bien beau qu'un tel Salon existe !

