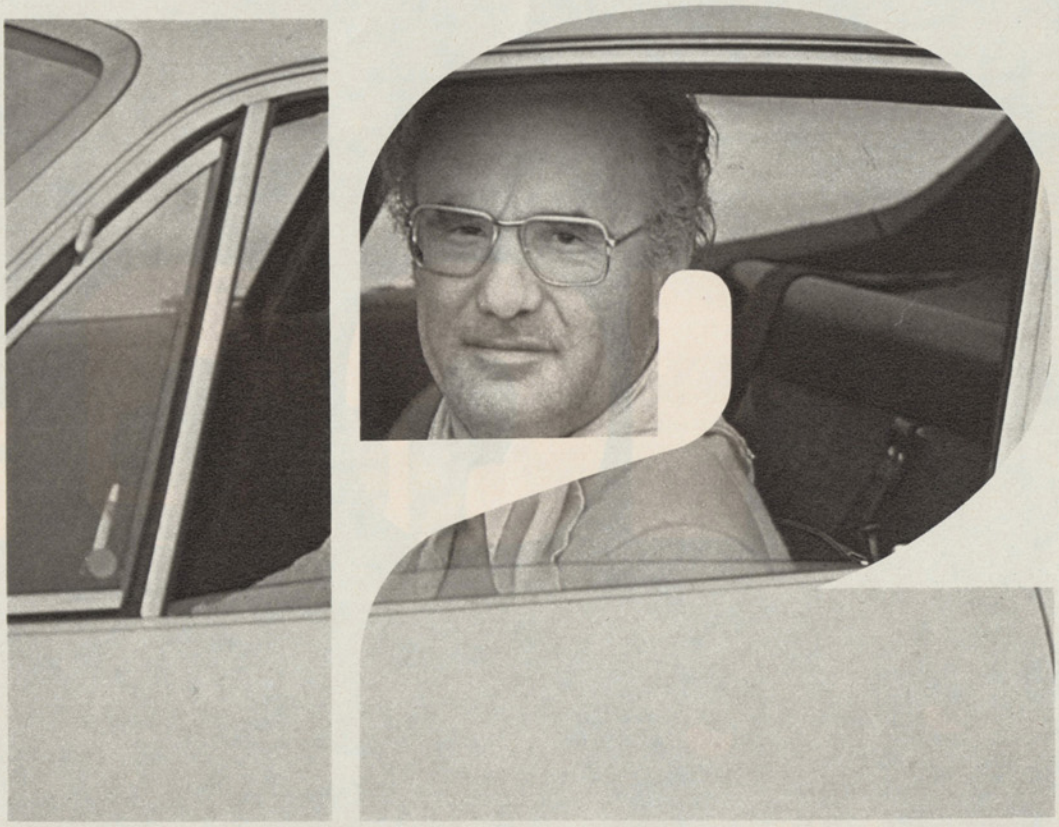
14 SPORTIVES A + 200 KM/H

l'auto-journal
PARAIT LE 1er ET LE 15 DU MOIS
HOMME N°7
N°19 - 1er NOVEMBRE 1972 - PRIX : 3,50 F.

PEUGEOT 104

le premier essai complet

Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 350 L - Espagne : 45 P
Maroc : 3,67 DH - Tunisie : 350 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 75 C.



ESSAIS des plus belles sportives du monde

C'est entendu. Vous êtes un homme sérieux ou, du moins, vous l'affirmez. La voiture, c'est pour vous un engin de travail, à la rigueur de détente familiale. Les rêves tonitruants qui hantaient vos dix-huit ans, vous les avez oubliés, comme bien d'autres rêves peut-être...

Mais ne voilà-t-il pas qu'une voix goguenarde hurle soudain à votre oreille ! Et quels propos malsonnants, quelle familiarité douteuse... Elle se moque de vous ou devrais-je dire plutôt, elle te met en caisse, ô toi qui roules à côté de tes jantes ! Espèce de gentil rigolo, tu as le culot de dire qu'une Ferrari, ça ne te fait plus... oui, enfin bon ! Eh bien ! regarde, écoute, palpe, renifle. Pense que tu es au Crazy... Elles sont sur la scène, les douze plus beaux châssis que tu puisses imaginer, ceux dont tu rêves sans l'avouer lorsque tu te balades au volant de ta trottinette derrière une file de gros culs et que tu vois les filles qui font du stop baisser le bras en te regardant arriver, perdu dans la fumée.

Tu en veux, de la Ferrari, de la Jaguar, de la Porsche, de l'Alfa ? Eh bien ! en voilà. D'ailleurs, tu en as toujours voulu et tu en voudras toujours. N'aie pas honte, c'est normal... Ce qui ne l'est pas, c'est d'avoir honte de ses rêves, d'en rougir comme un garde civil de San Sebastian égaré sur la plage de Pampelonne. Alors, vas-y, fais-toi plaisir... Et vous, cher monsieur, ayez l'obligeance de tourner la page, afin de savourer le festin royal mitonné pour vous, en toute amitié, en toute complicité...

André COSTA

ALFA ROMEO ✻ ALPINE ✻ BMW
CITROËN ✻ DE TOMASO
DINO ✻ FERRARI ✻ FORD ✻ JAGUAR
LIGIER ✻ MERCEDES ✻ PORSCHE

100 mill

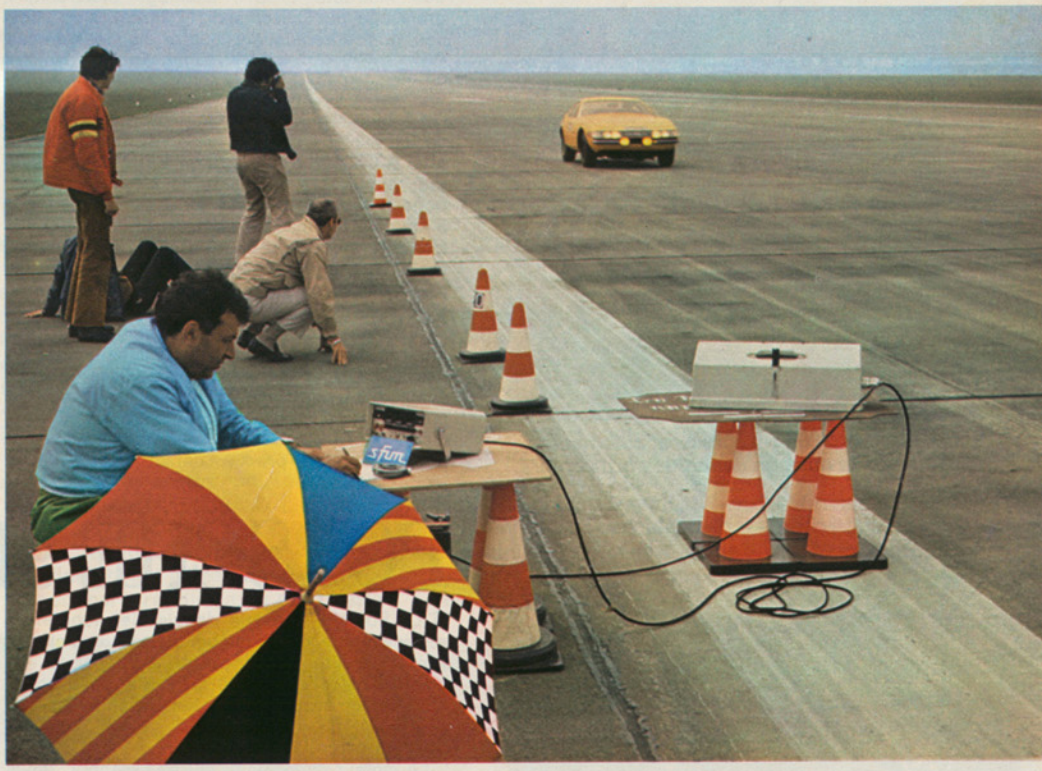
BANC D'ESSAI
OFFICIEL

Elles ont tout subi : les assauts des orages les plus diluviens, ceux du plus beau des soleils, sans oublier le doigt invisible du radar inquisiteur. Elles étaient les plus belles, elles se devaient de tout vous offrir.

Une confrontation organisée par
ANDRE COSTA
assisté de
Pierre Borne
Gilles Boucher
Robert Séjourné

photographies de
Alain Corroler
et Alberto Martinez

ions sur la route



CENT millions d'anciens francs, 3 000 ch... Elles sont douze, également capables de dépasser 200 à l'heure. Vous les avez toutes aperçues, l'une rangée au long d'un trottoir et l'autre filant sur une autoroute, traversant votre monde dans un hurlement strident. Vous vous êtes demandé comment on pouvait aller si vite, à moins que doublant l'une de ces fusées potentielles, vous vous soyez tourné vers votre voisine pour lui confier sur un ton méprisant :

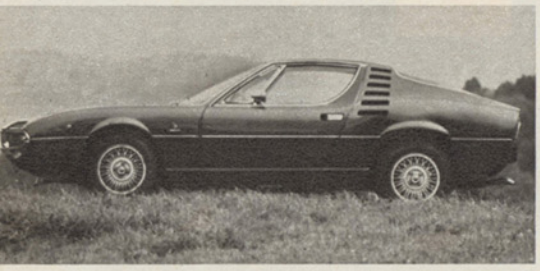
« — Ce n'est pas la peine de se payer un machin pareil pour se traîner ! »

Qu'elles viennent de France, d'Allemagne, d'Italie, de Grande-Bretagne ou des U.S.A., elles valent au moins 50 000 F. Pourquoi dépenser pareille somme pour une mécanique dont la valeur diminue automatiquement d'un tiers, au moment où le chèque signé par l'acheteur tombe en voletant sur le bureau du concessionnaire ? Ces voitures, il ne faut pas plus les déifier que les mépriser ; elles représentent simplement ce qui a toujours fait vibrer l'homme, suivant ses goûts et son époque : une lame de Tolède, un étalon du Tennessee, un violon de Crémone, un vers du Val de Loire, une fille de... oui, exactement... de par là.

La voiture tue, nous dit-on, et a fortiori quand elle va vite ! Et bien, moi, je préférerais que tout le monde roule à 200 mais à jeun et en accordant à la conduite le soin que M. Dupont met habituellement à choisir un vieux Bourgogne, à persuader son directeur de lui accorder une augmentation ou à draguer la jolie voisine d'en face. Seulement, nous n'en sommes pas là et tous ceux pour lesquels la voiture demeure un mystère — parfois par obligation mais souvent parce qu'ils ne sont pas doués pour la conduite ou que la conduite leur fait peur — se liguent pour jouer les censeurs. Avant que M. de Richelieu s'en mêle, n'importe quel détenteur de particule pouvait au moyen de son épée de famille massacrer beaucoup plus de monde que le conducteur moyen type 72 modifié 110. Pourtant, l'épée n'a jamais été mise hors la loi...

Suite page 64

100 MILLIONS SUR LA ROUTE



Ce store vénitien se relève automatiquement, dès la mise en action des projecteurs.

ALFA ROMEO MONTREAL

■ L'Alfa Romeo n'est pas une nouvelle voiture en ce sens que son moteur comme sa carrosserie ont été étudiés depuis plusieurs années, l'un par Milan et l'autre par Bertone qui, après avoir exposé le dessin prototype à l'Exposition de Montréal, la baptisa de ce nom.

Destiné en premier lieu à la compétition, le moteur est très beau. Il s'agit d'un 8 cylindres en V très ouvert (90°), super-carré en diable (80 × 64,5), d'une cylindrée de 2 593 cm3. Bloc et culasses sont en alliage léger, avec quatre arbres à cames en tête, alimentation par injection indirecte SPICA, allumage électronique, graissage par carter sec (12 litres), cinq vitesses, pont autobloquant, quatre disques ventilés. Bilan : 230 CV à 6 500 tr/mn. Deux « fausses notes » par rapport à la mode actuelle : le moteur est à l'avant et l'essieu arrière est rigide.

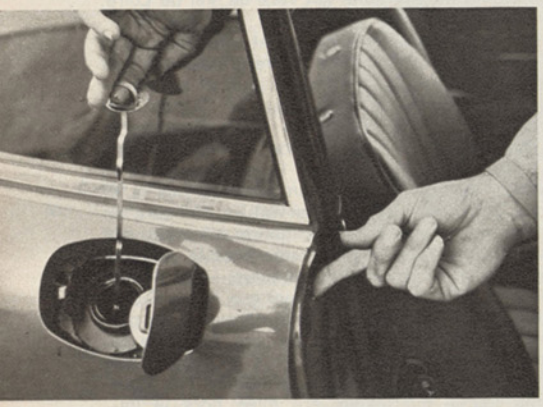
La Montréal est extrêmement apprivoisée et ce fait masque souvent les résultats réels obtenus. A Châteauroux, le radar SFIM nous a indiqué une vitesse de pointe de 216 km/h correspondant aux possibilités maxi de la voiture, à 5 km près. En matière de nervosité, les 400 mètres furent couverts en 17 s et les 1 000 mètres en 30 s ce qui, par rapport à la vitesse, est un peu moins convaincant, avec une vitesse en fin d'essai de 180 km/h quand même...

Au Mas du Clos, la Montréal fut difficile à mettre au point. Il fallut tripoter longuement les pressions pour parvenir à stabiliser le train avant qui tendait irrésistiblement à glisser, en même temps que l'arrière louvoyait. Disons qu'en gonflant beaucoup, surtout à l'avant, on peut éliminer le premier défaut à 75 % et le second à 50 %. Quoi qu'il en soit, j'ai pu tourner sur le circuit en 1 mn 7 s 3/5, soit à 122,4 km/h de moyenne, ce qui place la Montréal non loin de la Pantera et avant la Jaguar. Malgré le handicap d'une direction désagréablement démultipliée, la voiture italienne a parcouru notre slalom type en 10 s, soit 57,6 km/h, avec une vitesse de sortie de 64 km/h, à 1/5 de seconde de la Porsche 911 S. Consommation toutefois plutôt élevée : 22 litres aux 100.

Bien qu'il s'agisse quand même d'une jolie voiture, j'estime que la Montréal manque beaucoup de simplicité. L'œil est accroché par trop de grilles, de protubérances ou de prises d'air, cela avec une hauteur hors-tout de 120,5 cm, soit 5,5 cm de plus qu'une Alpine A 310. L'équipement intérieur comprend par ailleurs nombre de babioles directement issues de la production Fiat la plus populaire qui soit.

En revanche, la voiture est silencieuse, confortablement suspendue et bien amortie. Le freinage est plutôt satisfaisant mais, comme a déclaré l'un de nos essayeurs-amateurs, « il faut la bousculer pour s'y intéresser ». Il est vrai que la Montréal paraît un peu endormie et que les réactions de son train arrière, ainsi que le guidage discutable de la boîte joint à des synchros parfois défaillants à chaud, ne favorisent pas la conduite très sportive. Pourtant, lorsqu'elle est bien lancée, cette machine lourde et feutrée est peu fatigante, très facile à conduire et capable d'allonger terriblement. Et puis, encore une fois, quel beau moteur et quelle puissance ne donnerait-il pas si on le chatouillait un peu !

PORSCHE 911 S



La plus originale — et la plus pratique — des implantations pour la jauge d'huile.

■ La Porsche possède depuis bien longtemps ses inconditionnels « techniques » auxquels est venue s'ajouter une cohorte attirée par la voiture de sport à la mode ou par la perspective d'une revente assurée. Si l'étoile de la marque pâlit aux U.S.A., elle brille encore d'un bel éclat de ce côté de l'Atlantique.

Le moteur de la 911 S est très élaboré ; sous sa version 2 341 cm3, il présente six cylindres à plat refroidis par air (turbine) et alimentés par injection indirecte (Bosch). Le graissage est à carter sec (10 litres d'huile et radiateur). La puissance annoncée est de 190 ch à 6 500 tr/mn. Sur option, la boîte est à cinq vitesses et les freins sont à disque — ventilés — sur les quatre roues.

Je n'avais pas conduit de Porsche depuis assez longtemps et j'ai été très impressionné par les possibilités du moteur dont le comportement est magnifique à tous points de vue. Il est assez souple et se déchaîne littéralement à partir de 3 500 tr/mn, au point que je me demande sincèrement comment font certains porchistes pour conduire aussi lentement.

Sur la piste de Châteauroux, la 911 S a été prise au radar SFIM à 224 km/h et l'on peut considérer que les 2 200 mètres de lancée lui avaient suffi pour atteindre à peu près sa vitesse maximale. Les 400 mètres départ arrêté furent couverts en 15 s 4/5 — même temps que la Daytona — et les 1 000 mètres en 28 s 1/5, avec 190 km/h en fin de kilomètre.

Au Mas du Clos, le slalom fut couvert en 9 s 4/5, soit 58,7 km/h avec une vitesse de sortie de 63 km/h, soit le même temps que la Dino Ferrari mais moins bien que la SM, les deux Alpine et la Ligier Compétition ! En revanche, la 911 S fut très rapide sur un tour de circuit : 1 mn 05 s 2/5, soit 126,5 km/h avec un point radar de 193 km/h. En consommation, notre essai à 80 km/h fit apparaître 16,6 litres aux 100 kilomètres.

En deux mots, je dirai que l'ensemble de la voiture n'est pas digne de ce magnifique moteur. Porsche est enfin parvenu à donner à sa voiture de bons freins mais si la tenue de trajectoire en ligne droite est très correcte sur bonne route, l'adhérence n'est pas extraordinaire et la direction manque à la fois de précision et de douceur, sans parler de ses réactions désagréables et du volant vraiment très encombrant. Quant à la boîte, elle est douce, mais peu précise en conduite sportive.

Simple à conduire à vitesse moyenne, la 911 S n'est pas tellement agréable lorsqu'on commence à tirer dessus ; elle passe très vite en virage mais au prix d'une attention soutenue et dans un style que je qualifierai volontiers d'insidieux. Peut-être est-ce pour cette raison que les Porsche ne vont pas plus vite sur la route. Néanmoins, si l'on s'en tient aux chiffres, voilà un engin diablement efficace, même si sa suspension est hors d'âge, surtout en ce qui concerne l'étude anti-roulis.

9406YJ75

100 MILLIONS SUR LA ROUTE

MARQUES	CYLINDRÉE	Nb DE CYL.	DISPOSITION	ARBRES A CAMES		ALIMENTATION		PUISS
ALFA ROMEO Montréal	2 593 cm³	8	en V	4 - 2 par rangée de cylindres	en tête	Injection mécanique	Fisc. 15 CV	230 ch
ALPINE A 310	1 605 cm³	4	en ligne	1	latéral	2 carburateurs double corps longitu.	Fisc. 9 CV	140 ch
BMW COUPÉ 3 L INJECT.	2 985 cm³	6	en ligne	1	en tête	Injection électronique	Fisc. 17 CV	200 ch
CITROËN SM	2 670 cm³	6	en V	4 - 2 par rangée de cylindres	en tête	Injection électronique	Fisc. 15 CV	178 ch
DE TOMASO PANTERA	5 769 cm³	8	en V	1	central	1 carburateur quadruple corps	Fisc. 33 CV	310 ch
FERRARI DINO	2 418 cm³	6	en V	4 - 2 par rangée de cylindres	en tête	3 carburateurs double corps	Fisc. 14 CV	195 ch
FERRARI 365 GTB 4	4 390 cm³	12	en V	4 - 2 par rangée de cylindres	en tête	6 carburateurs double corps	Fisc. 25 CV	352 ch
FORD MUSTANG	5 769 cm³	8	en V	1	central	1 carburateur quadruple corps	Fisc. 28 CV	270 ch
JAGUAR E V 12	5 343 cm³	12	en V	2 - 1 par rangée de cylindres	en tête	4 carburateurs horizontaux semi-inv.	Fisc. 31 CV	276 ch
LIGIER JS 2	2 670 cm³	6	en V	4 - 2 par rangée de cylindres	en tête	3 carburateurs double corps	Fisc. 15 CV	170 ch
MERCEDES 350 SLC	3 499 cm³	8	en V	2 - 1 par rangée de cylindres	en tête	Injection électronique	Fisc. 20 CV	200 ch
PORSCHE 911S 2,4 L	2 341 cm³	6	à plat	2 - 1 par rangée de cylindres	en tête	Injection électronique	Fisc. 13 CV	190 ch

Suite de la page 61

Alors, qu'importe les penseurs et qu'ils nous laissent contempler les douze superbes bêtes réunies pour vous.

Faisons ensemble l'inventaire : la Grande-Bretagne nous offre un coupé Jaguar E type V 12 ; les U.S.A. un cabriolet Ford Mustang Mach 1 ; l'Allemagne une Porsche 911S, un coupé Mercedes 350 SLC et un coupé B.M.W. 3.OCSI ; l'Italie une Dino et une Daytona Ferrari, une Pantera de Tomaso et une Alfa Romeo Montréal. Quant à la France, elle aligne une Citroën SM à injection, une Alpine 310 et une Ligier JS 2. A remarquer que, pour la première fois depuis longtemps, la France est capable, dans le domaine des voitures sportives, de présenter trois modèles de standing international.

On s'étonnera peut-être de ne pas voir figurer certains noms, par exemple ceux de Lamborghini ou de Maserati. L'essayeur est malheureusement contraint d'opérer une discrimination entre ce qu'on pourrait appeler les voitures de catalogues et celles qui non seulement sont capables effectivement de rouler mais qui disposent par ailleurs d'une infrastructure suffisante pour assurer leur entretien après l'achat.

Le cas de Lamborghini est simple. La marque vient de changer de propriétaire et, entre les modèles qui ne sont plus fabriqués et ceux qui ne le sont pas encore réellement, la gamme Lamborghini est réduite à sa plus simple expression, en dehors de l'Espada, dont les caractéristiques ne nous intéressaient pas. Donc, pas de Lamborghini...

Le cas de Maserati semble à peu près comparable. Peut-être la marque italienne est-elle absorbée à ce point par la fabrication des moteurs de SM qu'elle ne peut plus penser à ses propres voitures, mais toujours est-il qu'après deux mois de négociations laborieuses aucune Maserati n'était capable de se rendre à notre rendez-vous. D'ailleurs, disons-le, le cas de Ferrari n'a pas été beaucoup plus reluisant. Près de trois mois de promesses non tenues, d'atermoiements dignes de la Comedia dell Arte, tout cela pour en arriver à un train avant dont personne ne s'était malheureusement aperçu qu'il était faussé. Donc, pas de Dino, à part une voiture trop jeune pour effectuer tous les essais. Mais, en fait, je suis sincèrement reconnaissant à M. Pozzi : il m'a donné la meilleure raison pour me consoler de ne pas posséder personnellement de Ferrari.

Quel contraste avec le fonctionnement « automatique » des grandes marques comme Citroën, Mercedes, Jaguar ou Porsche, avec la rapidité de l'assistance de Tomaso, qui nous envoya instantanément un mécanicien sur simple coup de fil — et pour une fausse alerte — mais quel contraste également avec la furieuse bonne volonté d'Alpine et de Guy Ligier, qui se déplaça lui-même, mettant à notre disposition — comme Jean Rédélé d'ailleurs, qui délégua Mauro Bianchi sur les lieux — deux voitures, l'une de série et l'autre de compétition, afin que les lecteurs de « L'A.-J. » puissent apprécier la différence. Avant même que les voitures commencent leurs essais, la mentalité des constructeurs et importateurs se trouvait déjà soumise à un test primordial.

Ces engins de rêve, nous les avons réunis sur le circuit du Mas du Clos, magnifiquement installé aux environs d'Aubusson. Présentant un développement total de 3,075 km, ce circuit, relativement tourmenté, possède quand même des sections assez rapides sur lesquelles la Daytona Ferrari a pu dépasser 200 km/h.

Durant cinq jours, nos invitées ont rivalisé de vélocité et d'agilité, le chrono étant là afin de sanctionner leurs efforts. Entre autres, les voitures ont été soumises à un essai de comportement sportif destiné à apprécier leur moyenne maxi sur le circuit rapide. Il est certain, à cet égard, qu'il serait relativement facile à chacune des marques invitées de s'offrir les services d'un spécialiste qui, après entraînement poussé sur chaque modèle, serait capable d'effectuer de meilleurs chronos. Dans notre cas, c'est le même homme qui a procédé à tous les essais, dans un style de conduite obligatoirement « passe-partout ». Il n'en demeure pas moins que la facilité de conduite et la rapidité de prise en main d'une voiture constituent pour la clientèle des éléments d'appréciation extrêmement intéressants et qu'un engin particulièrement véloce mais délicat à maîtriser ne sera valable que pour une minorité.

Il va sans dire que le circuit du Mas du Clos nous a permis d'apprécier la tenue de route, la direction, le freinage, la boîte de vitesses, la visibilité, etc. Par ailleurs, nous avons utilisé un parcours de slalom de 160 mètres de long constitué de quilles espacées de 20 mètres, entre lesquelles les voitures devaient se glisser, laissant successivement une quille à droite puis une autre à gauche. Il s'agit là de maniabilité pure et, comme on le verra, les résultats de ce test sont particulièrement significatifs.

Dans un domaine bien différent — celui de la consommation — nous avons effectué un essai de consommation moyenne constitué par dix tours du circuit couverts à une moyenne de croisière de 80 km/h.

Et puis, il fallait parler vitesse et, pour cela, le Mas du Clos ne suffisait pas, pas plus que n'eut

MEILLEUR TOUR AU MAS DU CLOS
Circuit de 2300 mètres

1.	Alpine expériment.	135,2 km/h
2.	Porsche 911 S	126,5 km/h
3.	Ligier	125,4 km/h
4.	Daytona	124,2 km/h
5.	Pantera	123,5 km/h
6.	Montréal	122,4 km/h
7.	Jaguar	121,7 km/h
8.	SM	121,5 km/h
9.	Alpine	120,8 km/h
10.	B.M.W.	120,6 km/h
11.	Mustang	119,6 km/h
12.	Mercedes	117,9 km/h

La Dino Ferrari et la Ligier Compétition 3 l n'ont pas effectué cet essai.

ANCE	COUPLE	POSITION MOTEUR	Nbre DE VITESSES	ROUES AR	FREINS	POIDS	PRIX
SAE à 6 500 tr/mn	27,5 mkg à 4 750 tr/mn	Classique AV	5	Essieu rigide et moteur	Disque AV et AR	1 270 kg	60 000 F
SAE à 6 250 tr/mn	15 mkg à 5 000 tr/mn	Porte-à-faux AR	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	825 kg	46 800 F
DIN à 5 500 tr/mn	27,7 mkg à 4 300 tr/mn	Classique AV	4	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 380 kg	61 500 F
DIN à 5 500 tr/mn	23,7 mkg à 4 000 tr/mn	En AR essieu AV	5	Indépendantes	Disque AV et AR	1 450 kg	58 200 F
SAE à 5 400 tr/mn	52,5 mkg à 3 500 tr/mn	Central en AV essieu AR	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 330 kg	78 500 F
DIN à 7 600 tr/mn	23 mkg à 4 800 tr/mn	Central en AV essieu AR	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 080 kg	68 500 F
DIN à 7 500 tr/mn	44 mkg à 5 400 tr/mn	Classique AV	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 280 kg	128 000 F
SAE à 5 400 tr/mn	41,6 mkg à 3 600 tr/mn	Classique AV	3 - Automatique	Essieu rigide et moteur	Disque AV Tambour AR	1 400 kg	46 000 F
DIN à 5 850 tr/mn	42 mkg à 3 600 tr/mn	Classique AV	4	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 470 kg	61 990 F
DIN à 5 500 tr/mn	23,5 mkg à 4 000 tr/mn	Central en AV essieu AR	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	850 kg	74 000 F
DIN à 5 800 tr/mn	29,2 mkg à 4 000 tr/mn	Classique AV	4 - Automatique	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 595 kg	77 220 F
DIN à 6 500 tr/mn	22 mkg à 5 200 tr/mn	A plat Porte-à-faux AR	5	Indépendantes et motrices	Disque AV et AR	1 020 kg	68 000 F

suffi l'anneau de Montlhéry. Nous nous sommes donc tournés vers le Secrétariat d'Etat à l'Aviation civile qui, avec beaucoup d'amabilité, a mis à notre disposition le rumway de l'aérodrome de Châteauroux, ancienne base O.T.A.N., actuellement utilisée comme piste de dégagement et d'essais. Nous avons eu à notre disposition une très belle piste de 2 500 mètres qui, avec ses aires d'accès, constituait la meilleure base d'essais, tout au moins pour les voitures dont la nervosité permettait d'atteindre assez rapidement leur vitesse maxi. Pour des raisons diverses, certaines voitures comme la SM, la Daytona, la Pantera et l'Alpine n'ont pu nous offrir le meilleur chrono dont elles sont capables mais, encore une fois, les qualités pratiques d'une voiture importent plus que ses caractéristiques théoriques et si 4 ou 5 km lui sont nécessaires pour atteindre son maxi, on est forcé de conclure qu'il s'agit là d'un chiffre très théorique... En dehors de la vitesse de pointe, la piste de Châteauroux nous a permis d'effectuer — et là, dans des conditions idéales — une gamme d'essais d'accélérations sur 400 et 1 000 mètres.

Afin d'accroître l'intérêt des essais et la précision des mesures, nous avons utilisé un radar SFIM, d'un modèle communément employé par la gendarmerie. Pour une fois, nous pouvons affirmer sans arrière-pensée que son utilisation nous a donné toute satisfaction, sur le plan intellectuel s'entend, car, techniquement parlant, il paraît irréprochable entre toutes les mains.

Au demeurant, ne nous attardons plus. Les portières sont ouvertes, la clé de contact est au tableau. Vous montez, vous fermez, vous bouclez la ceinture si vous en avez envie, un petit coup de pompe au pied, contact, c'est parti ! D'abord quelques tours pied levé pour réchauffer la mécanique, et puis après, allez-y, à fond !

L'INVENTAIRE

■ Les essais du Mas du Clos nous ont valu de nous vautrer dans le luxe mécanique. Sur les douze voitures de série alignées au bord de la piste, deux d'entre elles possédaient 12 cylindres en V, quatre 8 cylindres en V, trois 6 cylindres en V, une 6 cylindres à plat, une 6 cylindres en ligne et une seule — l'Alpine — 4 cylindres en ligne. Côté arbres à cames, cinq d'entre elles possédaient 4 arbres à cames en tête, trois 2 arbres à cames en tête, une 1 arbre à cames en tête, deux 1 arbre à cames central et une 1 arbre à cames latéral.

Toujours sur les douze voitures invitées, cinq d'entre elles étaient alimentées par injection, une par six carburateurs, une par quatre carburateurs, deux par trois carburateurs, une par deux carburateurs et deux autres par un carburateur unique, mais quadruple corps, il est vrai.

Nous avons dénombré par ailleurs sept moteurs avant — dont une traction avant, la SM — trois moteurs centraux et deux moteurs en porte-à-faux arrière. Huit boîtes comportaient 5 vitesses, deux 4 vitesses, sans oublier deux boîtes automatiques, l'une à 4 vitesses et l'autre à 3 vitesses. Enfin, deux voitures seulement — l'Alfa Romeo Montréal et la Ford Mustang — possédaient un essieu rigide et une seule — la Mustang également — était équipée à l'arrière de freins à tambour.

Nos essayeurs associés. Au volant, Ronan Quéméré, dentiste ; Hervé Bernard, étudiant, et de gauche à droite, Gilles Boucher, mécanicien ; Alain de Boisboissel, pilote de ligne, Alain Corroler, photographe ; Pierre Donnadieu, étudiant et spécialiste de la piste ; Dominique Gandrille, étudiant.

100 MILLIONS SUR LA ROUTE

LIGIER JS 2

■ Guy Ligier est, dans une mesure certaine, un aventurier : il en possède le sens du geste, comme en témoigne celui qu'il accomplit il y a trois ans en baptisant sa voiture des initiales de l'ami disparu et son goût du risque ne fait par ailleurs aucun doute. Pour se mêler de construire une voiture de sport alors que l'on possède une importante affaire de travaux publics parfaitement florissante, il ne faut éprouver aucune attirance particulière pour la sécurité sous quelque forme que ce soit. D'ailleurs, Ligier a bien failli récolter ce qu'il s'acharnait à semer et il s'en est fallu de peu que sa belle auto lui coûte tout, c'est-à-dire plus cher qu'il pouvait payer... Aujourd'hui, la situation est rétablie et la Ligier JS. 2 est désormais assurée du soutien du réseau commercial Citroën-Maserati, ce qui paraît relativement normal puisque c'est le moteur de la SM qui anime la Ligier. Il ne reste donc qu'à trouver des clients !

Mais, en premier lieu, cette voiture, comment est-elle faite ? Guy Ligier a voulu transposer sur le plan routier nombre de solutions « compétition » et il en résulte un engin plutôt sophistiqué. D'abord, la poutre centrale : elle est

Suite page 68

DE TOMASO PANTERA

■ Il est utile de se souvenir que la Pantera a été présentée pour la première fois il y a deux ans, à New York. Cet imposant coupé a été créé en premier lieu pour le marché américain et l'Europe n'est là en quelque sorte qu'en complément, comme en témoigne le prix américain de 10 000 dollars qui, en France, se transforment en approximativement 80 000 F.

L'animateur de la marque qui porte son nom, M. de Tomaso, aime l'automobile depuis longtemps. Il a piloté lui-même en course pendant plusieurs années et il possède, outre sa petite usine de Modena, les ateliers de carrosserie Ghia dont la carrosserie de la Pantera est l'une des dernières créations.

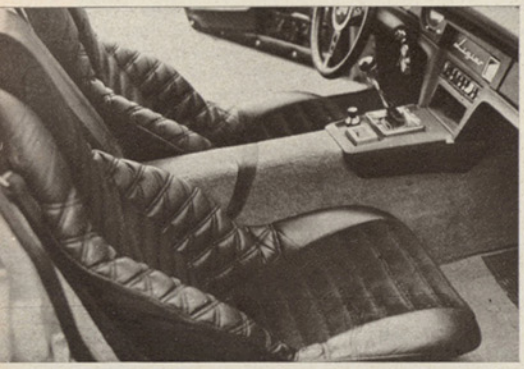
Si le dessin de la Pantera peut être jugé très réussi — l'ensemble des participants à nos essais l'ont classée à cet égard juste derrière la Ligier et la Daytona — la mécanique est plutôt classique, à l'exception de l'implantation du moteur disposé transversalement, en avant des roues arrière. Ce groupe est un V 8 Ford de

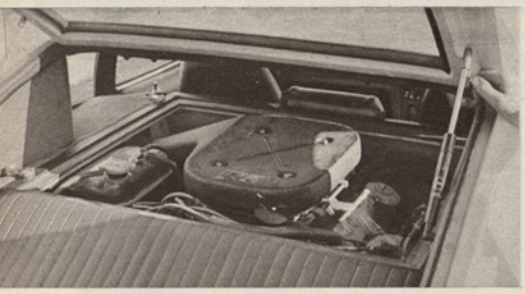
Suite page 68

LIGIER JS 2

Suite de la page 66

constituée par deux éléments de tôle renfermant entre eux une injection de mousse polyuréthane, cela afin de former une poutre très épaisse, donc rigide mais aussi légère. La carrosserie a d'abord été dessinée en Italie, chez Frua, mais elle fut ensuite modifiée, affinée en France, avant d'être réalisée maintenant en stratifié de polyester. Le moteur, c'est-à-dire le six cylindres en V de la SM, est placé au centre, dans le dos des passagers et devant les roues arrière. A l'avant comme à l'arrière, les roues sont indépendantes et les suspensions sont assurées par ressorts hélicoïdaux tandis qu'un amortisseur transversal se voit chargé de lutter en virage contre le roulis. La boîte est à cinq vitesses, les freins sont à disque et le radiateur d'eau se trouve placé à l'avant.





Des baquets d'un confort exceptionnel devant un moteur que l'on ne voit pas.

Les essais de vitesse et d'accélérations de la Ligier JS. 2 ont été réalisés sur route, en même temps que ceux de l'Alpine expérimentale, dans des conditions plutôt défavorables. Comme la SM et l'Alpine, cette voiture est montée « long » et une lancée très importante — 4 ou 5 km — lui est indispensable pour donner le meilleur d'elle-même. Dans notre cas, elle a pu être créditée de 219,5 km/h après 3 km de lancée et elle a réalisé 30 s 1/5 aux 1 000 mètres départ arrêté.

Au Mas du Clos, le circuit qui demande pourtant beaucoup de puissance mit en évidence les qualités routières de la voiture. Moins rapide et moins nerveuse qu'un certain nombre de ses concurrentes, elle n'en réalisa pas moins le troisième meilleur temps derrière l'Alpine expérimentale et la Porsche 911 S, avec 125,4 km/h. Au cours de notre slalom, la Ligier réalisa 10 s, soit le même temps que l'Alfa Montréal. Avec 18,2 l/100 km à 80 de moyenne, la JS 2 s'est classée plutôt parmi les voitures sobres.

La Ligier est une voiture extrêmement agréable, extrêmement simple, extrêmement sûre à conduire. Cela fait beaucoup de compliments et il faut en outre reconnaître qu'avec le degré de finition acquis maintenant, sa qualité de présentation est telle que nos collaborateurs bénévoles l'accueillirent par un silence respectueux, avant de la classer la plus belle voiture présente, aussi bien en raison de son aspect extérieur que de sa finition intérieure, à commencer par les baquets si confortables et si bien dessinés par Guy Ligier que Mod'Plastia en a entrepris la fabrication.

Par rapport aux voitures que j'avais déjà conduites précédemment, cette JS. 2 m'a semblé plus molle, plus civilisée, trop peut-être. Sa résistance au roulis n'est plus ce qu'elle était, son temps de réponse au volant paraît avoir très légèrement augmenté mais, en revanche, les vibrations de direction ont presque totalement disparu et la tenue de trajectoire en ligne droite est convaincante. Les freins de notre voiture d'essai n'étaient peut-être pas non plus dans leur meilleure forme et tous ces détails rassemblés m'ont vraisemblablement coûté plusieurs cinquièmes sur le circuit.

Je dois dire toutefois que je fais la petite bouche : la JS. 2 est de toute façon un engin aux qualités routières exceptionnelles qui réagit au millimètre près, à la pensée pourrait-on dire de son pilote. En contrepartie, le rayon de braquage est trop important, les synchros de boîte ont tendance à capituler — provisoirement — à chaud et les bagages déposés dans le coffre arrière demeurent à la vue de tous.

En dehors de la JS. 2 normale, Guy Ligier m'avait également prêté un modèle Compétition, un peu secoué toutefois puisqu'il venait d'accomplir la Ronde Cévenole. Donc, poutre en alu, carrosserie légère en résine époxy et, surtout, moteur 3 litres développant 270 ch à 7 000 tr/mn. Là, c'est la voiture de compétition sans concessions. Echappement libre, bruit d'enfer, jantes de 9 pouces à l'avant, de 10 pouces à l'arrière, des vibrations un peu partout mais une puissance de satellisation qui coupe le souffle. La voiture réagit à la moindre pression de doigt et vire totalement à plat, dans un perpétuel rugissement de bête râleuse, acharnée à vous botter le postérieur à la sortie de chaque virage.

Des chiffres ? Sur la piste de Châteauroux — trop courte pour la démultiplication finale — 238 km/h et, en accélération, 14 s 1/5 aux 400 mètres départ arrêté et 26 s 1/5 aux 1 000 mètres, Daytona battue ! En slalom également, la très grande maniabilité de la JS. 2 a fait merveille : se faufilant entre les quilles, elle a fait 8 s 2/5, meilleur temps et de loin !

Bien sûr, il ne s'agit pas là d'un engin très utilisable sur route mais, quand même, le moteur 3 litres, dégonflé par exemple à 225 ch, serait vraiment à sa place sur la JS. 2 de série !

PANTERA

Suite de la page 67

5 796 cm3, alimenté par un carburateur quadruple corps, avec un seul arbre à cames central ; il développe 310 ch — SAE il est vrai — à 5 400 tr/mn. La boîte est une ZF 5 vitesses, complétée par des roues arrière évidemment indépendantes et un pont autobloquant, le tout avec quatre disques ventilés et, quand même, un radiateur d'huile.

L'accès au coffre est aisé quand on désire vérifier le niveau d'huile.

Sur la piste de Châteauroux, l'impressionnante Pantera n'avait pas assez de longueur pour bien se lancer et elle n'a pas dépassé 221 km/h alors qu'elle pourrait faire beaucoup mieux avec 1 000 mètres de plus d'élan. Sa nervosité — au démarrage surtout — fut ensuite mise en évidence aux 400 mètres parcourus en 15 s 2/5, pas tellement loin de la Daytona. Aux 1 000 mètres, les 28 s 1/5 de la voiture italienne sont encore bons.

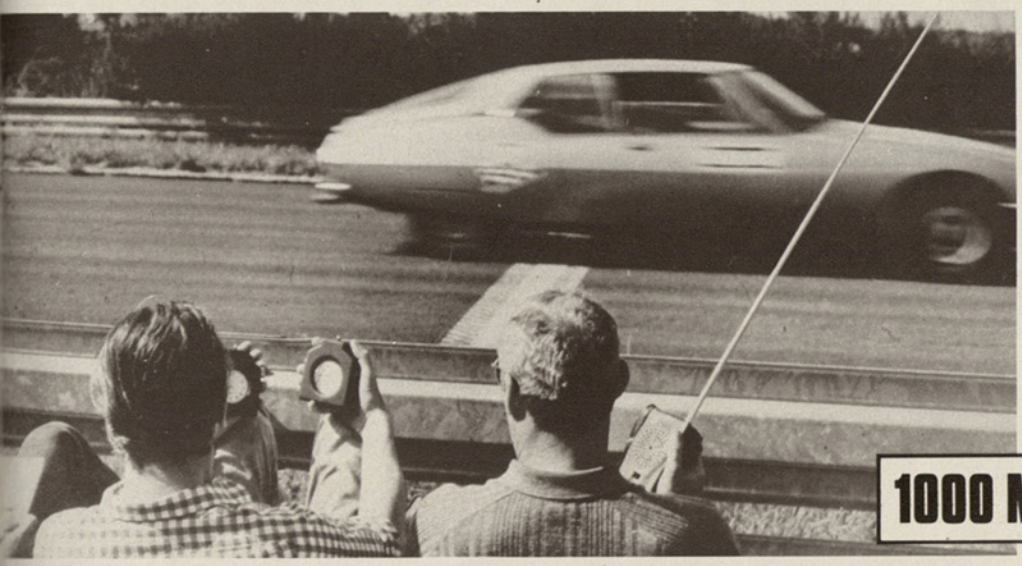
Au Mas du Clos, le circuit relativement tourmenté n'était pas tellement fait pour mettre en valeur les qualités naturelles de cette « lourde » voiture mais les résultats n'en sont pas moins satisfaisants. 123,5 km/h de moyenne, ce n'est pas loin de la Daytona, avec une meilleure vitesse de 188 km/h. Quant au slalom, il permit à la Pantera de faire jeu égal avec la Porsche pourtant plus légère et moins encombrante : 9 s 4/5, soit 58,7 km/h, avec une vitesse de sortie de 66 km/h. La Pantera n'est pas spécialement sobre : 29,8 litres aux 100 km.

La Pantera était très certainement la plus « masculine » des voitures présentes au Mas du Clos. Dure de direction, dure de boîte, dure d'embrayage, dure de freins, dure de suspension. Je laisserai parler l'un de mes collaborateurs amateurs : « On est assis dans une moto et on en sort — difficilement — comme d'un autre monde, après avoir filé au ras du macadam, sans penser à autre chose qu'à conduire ».

C'est gentil pour la Pantera et c'est quand même un peu vrai. Même si les résultats chiffrés ne sont pas toujours les meilleurs, même si l'on en sort — pas plus facilement qu'on y est entré, c'est vrai — un peu moulu, le tamtam de guerre du V 8 martèle agréablement les oreilles du fana et le petit volant noir est bien en main, prompt à faire évoluer cette grosse brute grondante et docile, qui vire comme une petite fille et s'extirpe des virages en crachant comme un chat dont on tire la queue.

Par rapport à sa puissance, la Pantera est facile à conduire et même « s'il faut toujours avoir vingt ans pour y pénétrer », elle ne réserve pas de mauvaises surprises à son pilote, grâce, entre autres, à la bonne étude d'une suspension directement issue de la compétition.

MESURÉE SUR LA PISTE DE CHÂTEAUROUX



VITESSE MAXI

(lancée de 2 200 mètres)

1er	DAYTONA FERRARI	259 km/h
2e	LIGIER COMPÉTITION	238 km/h
3e	JAGUAR	234 km/h
4e	DINO FERRARI	227 km/h (essai antérieur)
5e	PORSCHE	224 km/h
6e	ALPINE EXPÉRIMENTALE	222 km/h (sur route)
7e	PANTERA	221 km/h
8e	LIGIER	219,5 km/h (sur route)
9e	B.M.W.	219 km/h (sur route)
10e	ALFA MONTRÉAL	216 km/h
11e	CITROËN SM	206 km/h
12e ex aequo	FORD MUSTANG	202 km/h
	MERCEDES	
14e	ALPINE	198 km/h

1000 MÈTRES DÉPART ARRETÉ

1er	LIGIER COMPÉTITION	26 s 1/5
2e	DAYTONA	26 s 3/5
3e	ALPINE EXPÉRIMENTALE	27 s 4/5
4e ex aequo	JAGUAR	28 s
	DINO FERRARI	28 s (essai antérieur)
6e ex aequo	PORSCHE	28 s 1/5
	PANTERA	
8e	MUSTANG	29 s
9e	B.M.W.	29 s 4/5
10e	MONTRÉAL	30 s
11e	LIGIER	30 s 1/5
12e	ALPINE	31 s 1/5
13e	SM	31 s 4/5
14e	MERCEDES	32 s

CONSOMMATION MOYENNE

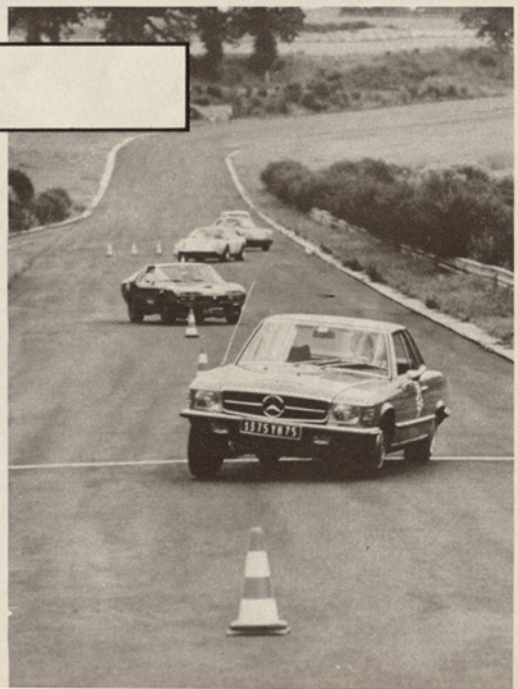
1er	ALPINE	13,4 l/100 km
2e	B.M.W.	15,1 l/100 km
3e	PORSCHE	16,6 l/100 km
4e	SM	17,6 l/100 km
5e	LIGIER	18,2 l/100 km
6e	JAGUAR	19,9 l/100 km
7e ex aequo	MERCEDES	21,3 l/100 km
	DINO FERRARI	
9e	ALFA MONTRÉAL	22 l/100 km
10e	DAYTONA	25,1 l/100 km
11e	PANTERA	29,8 l/100 km
12e	FORD MUSTANG	31,6 l/100 km

L'Alpine expérimentale et la Ligier Compétition n'ont pas effectué cet essai.

SLALOM

(160 mètres, huit portes)

1er	LIGIER COMPÉTITION	8 s 2/5
2e	ALPINE COMPÉTITION	9 s
3e ex aequo	CITROËN SM	9 s 3/5
	ALPINE	
5e ex aequo	PORSCHE	9 s 4/5
	PANTERA	
	DINO	
8e ex aequo	MONTRÉAL	10 s
	LIGIER	
10e ex aequo	DAYTONA	10 s 3/5
	B.M.W.	
12e ex aequo	MERCEDES	10 s 4/5
	JAGUAR	
14e	MUSTANG	11 s



FERRARI DAYTONA

■ On la connait beaucoup plus sous le nom de Daytona que sous son matricule 365 GTB4 et, née en 1968, ele restera dans l'Histoire de l'Automobile comme l'une des plus belles voitures jamais produites. Côté mécanique, son moteur 12 cylindres en V entièrement en alliage, ses quatre arbres à cames en tête, ses six carburateurs, son bloc boîte-différentiel (auto-bloquant) à l'arrière, les 16 litres d'huile de son graissage à carter sec, ses cinq vitesses, ses 352 ch à 7 500 tr/mn pour une cylindrée de 4 390 cm3, concourent à créer un ensemble particulièrement impressionnant. Sa carrosserie a été dessinée par Pinin Farina et la pureté de ses lignes — de son capot notamment — fait passer le frisson dans le dos de l'amateur, malgré une ceinture de caisse très haute qui accroît encore un peu plus le côté presque monstrueux de l'ensemble.

Au cours de nos essais sur l'aérodrome de Châteauroux, la Daytona a été la plus rapide,

Suite page 75

ALPINE A 310

■ Il y a beaucoup à dire sur l'Alpine. Elle est devenue une « vraie » voiture, construite en série, et le temps n'est plus à Dieppe où le préposé à l'assemblage d'une berlinette cherchait le coin le plus confortable dans l'atelier, partait à la recherche des composants éparpillés entre le grenier, la cave et le dernier camion de Billancourt. A dire vrai, les voitures de ce temps-là marchaient déjà très bien, mais la fantaisie est de moins en moins de mise en

Suite page 74

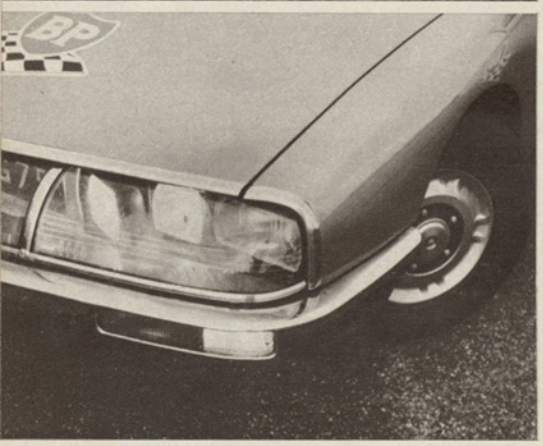
JAGUAR E TYPE

■ La jaguar E est née voilà onze ans et son extraordinaire silhouette fit alors sensation ; elle est devenue depuis un objet de collection mais elle se survit sous la forme d'une version ultime dotée du fameux V 12, étudié pour les 24 Heures du Mans, mais qui demeura longtemps dans les cartons, faute d'argent.

Entièrement en alliage léger, ce moteur ne possède « que » deux arbres à cames en tête (un par culasse) et il est curieusement alimenté par quatre carburateurs horizontaux, placés

Suite page 74

CITROËN SM



Grâce à l'imagination Citroën et à la technique Cibié, la SM regarde dans les coins.

■ La SM est Citroën jusqu'au bout des ongles, ce qui est plus une constatation qu'un compliment. Elle est différente de A à Z et ses réactions lui composent une personnalité dont l'homogénéité se déploie suivant une logique originale que la comparaison entre nos divers essais laisse apparaître clairement.

La technique SM est extrêmement sophistiquée, même lorsqu'elle ne suit pas les grands courants de la mode actuelle. Elle est la seule traction avant du lot mais, à part cela, elle rejoint nombre de solutions utilisées par ses rivales. Le moteur est un 6 cylindres en V à 90°, entièrement en alliage léger, avec quatre arbres à cames en tête. L'alimentation est assurée par injection indirecte électronique, ce qui nous donne 178 ch à 5 500 tr/mn pour une cylindrée de 2 670 cm3, en attendant la version 3 litres qui verra sans doute le jour... un jour ! Autres caractéristiques particulières à la SM, sa suspension hydropneumatique dérivée de la DS mais encore améliorée, sa direction assistée ultra directe et auto stabilisée à grande vitesse et aussi ses projecteurs orientables, couplés avec la direction. Par ailleurs, boîte cinq vitesses, quatre roues indépendantes, radiateur d'huile, la panoplie est assez complète.

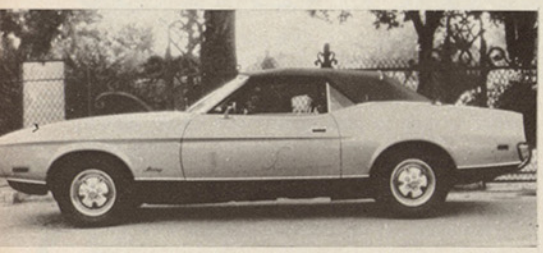
Nous le savions déjà, la SM est plus rapide que nerveuse mais l'injection paraît avoir accentué encore cette caractéristique. Sur l'aérodrome de Châteauroux, les 2 200 mètres disponibles furent insuffisants pour assurer à la Citroën une lancée satisfaisante. Encore en cours d'accélération, la voiture française a été cueillie au radar SFIM à 206 km/h et il lui aurait fallu sans doute encore un millier de mètres pour gagner une dizaine de km/h. Conclusion, il faut une autoroute vraiment dégagée pour que la SM donne sa pleine mesure. Parallèlement, les essais d'accélération n'ont guère montré de progrès par rapport au moteur à carburateurs : 17 s 3/5 aux 400 m, ce qui n'est pas enthousiasmant, et 31 s 4/5 aux 1 000 m, ce qui n'est pas mieux, par rapport à ses rivales tout au moins.

Voiture hyper-confortable, c'est pourtant grâce à son comportement routier que la SM a réussi à prendre l'ascendant sur certaines de ses concurrentes. Sur le circuit du Mas du Clos, la Citroën a tourné à 121,5 km/h de moyenne, soit presque à la même vitesse que la Jaguar qui dispose d'une centaine de chevaux de plus qu'elle. Mieux encore, le slalom a mis en évidence une paradoxale maniabilité : entre les quilles, la SM a effectué le meilleur temps — avec l'Alpine de série et à l'exception de la Ligier compétition ainsi que de l'Alpine Spéciale — en 9 s 3/5 soit 60 km/h, vitesse de sortie 65 km/h. En consommation, enfin, bon résultat avec 17,65 litres aux 100 kilomètres.

Il est certain que la direction extrêmement directe de la SM réclame un certain entraînement — et mes pérégrinations au volant de Coralie m'avantagent à ce point de vue — mais elle procure une sûreté, un agrément et une efficacité d'emploi qui, joints au freinage, à l'excellence de la suspension et à sa tenue de route, rendent la Citroën anormalement agressive, plus encore sur la route de tout le monde que sur une piste. Il est vrai que cette voiture est normalement sous-vireuse — elle consomme d'ailleurs du pneu avec beaucoup d'appétit — mais une conduite dépourvue de timidité permet de faire glisser assez souvent l'arrière, au profit de la maniabilité.

Engin paradoxal, la Citroën SM n'est pas une vraie voiture de sport mais se permet néanmoins le luxe de discuter avec la moyenne d'entre elles, tout en offrant un confort plus grand et une sécurité parfois supérieure, surtout par mauvais temps et revêtements médiocres. Il demeure que la silhouette ne plaît pas à tout le monde et que la cavalerie disponible n'est quand même pas pléthorique. A quand l'escadron de renfort ?

FORD MUSTANG MACH 1



Avec la capote électrique, se découvrir est un plaisir en même temps qu'une politesse.

■ Lorsqu'on parle de la Mustang, les connaisseurs s'esclaffent, les frimeurs ricanent d'un air entendu et le populaire s'extasie. C'est américain, c'est gros, le moteur à 8 cylindres en V, c'est luxueux (dans un genre particulier, d'accord), donc, c'est la fête !

Pourtant, lorsqu'on regarde les caractéristiques, il n'y a pas de quoi devenir lyrique. Les règlements antipollution aidant, Ford tire seulement 270 ch à 5 400 tr/mn d'un gros 5 769 cm3 muni le plus souvent d'une boîte automatique 3 vitesses. Tout juste peut-on noter la présence de freins à disque à l'avant — en option. A part cela, l'essieu arrière est rigide et la direction est assistée. Pour nos essais, Ford avait mis à notre disposition un magnifique cabriolet décapotable avec commande de capote et de glaces électrique.

Sur la piste de Châteauroux, j'ai essayé la Mustang avec et sans capote : 194 km/h dans ce dernier cas et 202 km/h capote fermée. En laissant la boîte automatique faire son travail, les accélérations ont donné 15 s 4/5 aux 400 mètres et 29 s aux 1 000 mètres avec une vitesse finale prise au radar de 186 km/h. J'avoue que, surtout en ce qui concerne le kilomètre départ arrêté, je ne m'attendais pas à des résultats aussi probants.

Sur le circuit du Mas du Clos, les chiffres sont moins convaincants. La Mustang a accompli son meilleur tour — dans un style assez personnel — en 1 mn 09 s 1/5, soit 119,6 de moyenne, avec une vitesse instantanée maxi au radar SFIM de 182 km/h. Seule la Mercedes a fait moins bien. Sur le circuit de slalom, le résultat n'a pas non plus été très brillant : 11 s, soit 52,3 km/h avec une vitesse de sortie au radar SFIM de 58 km/h. Quant à la consommation, elle donne 31,6 litres aux 100 km.

La Mustang est en réalité un grand jouet pour les tempéraments qui ne sont pas intimidés facilement. Les commentaires de nos essayeurs-amateurs à l'égard de cette voiture sont édifiants : « comme elle glisse tout le temps, on ne peut pas être surpris... elle n'est donc pas dangereuse », ou encore « avec elle, on roule lentement avec plaisir et puis cela donne le temps de voir les passants se retourner », sans oublier « c'est du jumping, comme l'indique le sigle ! ». Pour mon compte personnel, j'ai été plutôt surpris de voir les freins tenir aussi bien — ils fument, c'est sûr, mais ils freinent encore — et la nervosité est très amusante, bien que la commande de la boîte automatique soit beaucoup moins commode que celle de la Mercedes 350. A part cela, l'arrière est partout sauf en ligne par rapport au train avant et la médiocre adhérence déclenche des sauts de cabri, sans oublier la tenue de trajectoire qui est médiocre.

Surtout en cabriolet, la Mustang est l'engin à se donner des sensations à 30 ou à 200 à l'heure suivant l'humeur du conducteur et la manière dont il veut traiter ses passagers. Donc, très amusant mais, attention, les ruades peuvent être très, très méchantes !

JAGUAR E

(suite de la page 71)

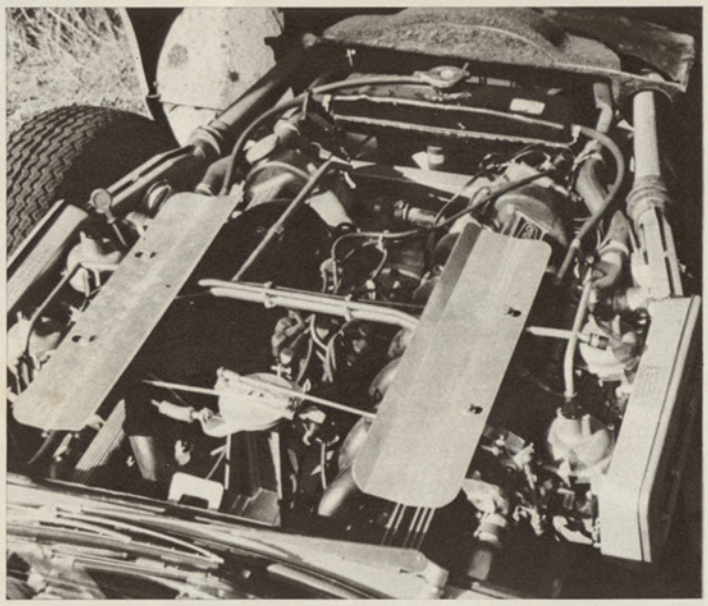
deux par deux, sur les faces externes des culasses et commandés par une étonnante tringlerie. Le système de refroidissement contient un peu plus de 20 litres d'eau et le radiateur est refroidi par deux ventilateurs électriques. Le freinage est assuré par quatre disques, ventilés à l'avant, les roues arrière sont indépendantes avec pont autobloquant et la direction à crémaillère est assistée. Caractéristique peu commune parmi les voitures rassemblées au Mas du Clos, la boîte de la E Type ne comporte que quatre vitesses, ce qui suffit quand même à exploiter les 276 ch à 5 850 tr/mn et le couple de 42 mkg (dix fois plus qu'une 2 CV Citroën).

Il est de fait que sur l'aérodrome de Châteauroux, la Jaguar n'a pas été loin de jouer les avions et de décoller en bout de piste. Mal libéré par un rodage hâtif, notre coupé a quand même atteint au radar SFIM 234 km/h tandis qu'en accélération, le V 12 avalait les 400 mètres en 15 s 3/5 et les 1 000 mètres en 28 s — vitesse finale 198 km/h — ce qui n'est pas rien.

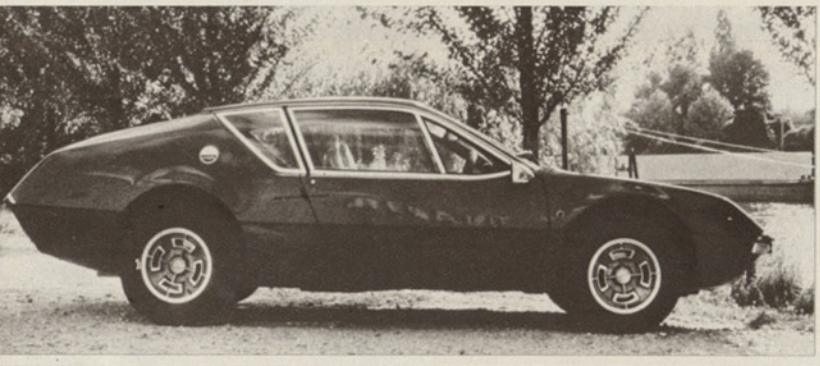
Hélas ! le circuit du Mas du Clos avait été moins favorable à cette noble représentante de l'industrie automobile britannique dont les partisans pardonneront à l'un de nos essayeurs bénévoles cette conclusion aussi naïve qu'insolente : « sa laideur est directement proportionnelle à la trouille que l'on ressent à sa conduite »... Je n'irai peut-être pas aussi loin mais il est vrai que le comportement un tantinet glissant de l'arrière joint à une direction assistée molle et inconsistante, ne facilite pas la conduite, bien qu'au fil des ans, la tenue de trajectoire en ligne droite se soit quand même améliorée. A part cela, le freinage est plutôt sain, la boîte est ferme mais précise, le capot semble vraiment très long en virage et le pilote est assis comme sur un escabeau.

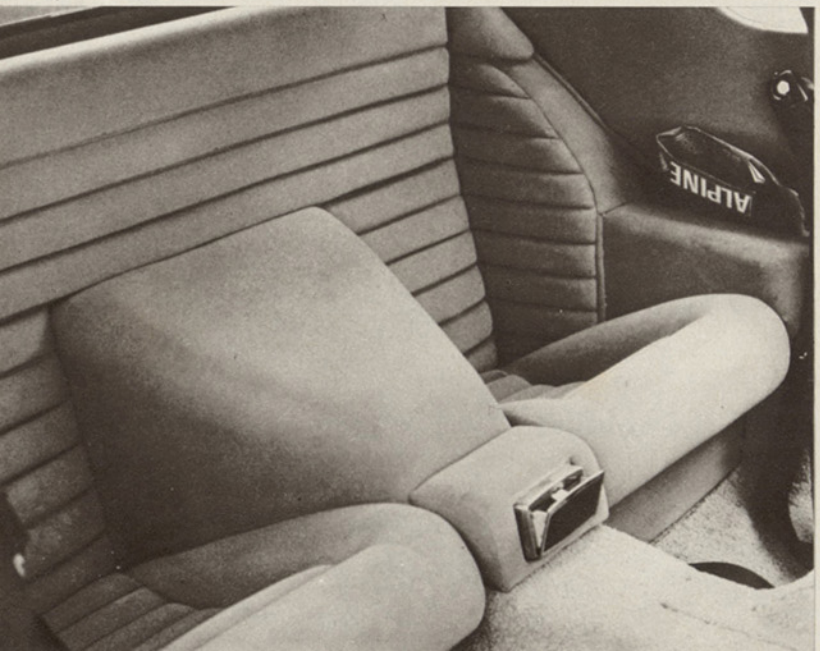
Cela étant, la E Type a tourné sur le circuit à 121,7 km/h de moyenne, battant d'extrême justesse la SM, le radar indiquant une vitesse au point le plus rapide de 187 km/h. Sur notre circuit de slalom, les résultats n'ont pas été extraordinaires, faute de maniabilité : 10 s 4/5, soit 53,4 km/h avec une vitesse de sortie de 57 km/h. Seule, la Mustang a fait moins bien... En revanche, consommation modérée par rapport aux performances et à ses rivales, 19,9 litres.

Parlons également du plumage. Par rapport à la « vraie » E, l'empattement a été allongé afin de laisser la place à un embryon de banquette arrière (2 + 2 = 3, comme d'habitude) et le résultat est plutôt désastreux sur le plan esthétique. La voiture semble cassée en deux et les modifications apportées çà et là, du côté de la proue notamment, ont été réalisées, la plupart du temps, avec un mauvais goût très sûr. Une bonne finition d'ensemble ne suffit pas à faire pardonner tous ces inconvénients et il est difficile de ne pas considérer la E V 12 comme un magnifique moteur hyper-puissant, silencieux et souple, monté dans une charrette compliquée, aux commandes de laquelle « on a toujours l'impression d'aller soit trop vite, soit pas assez », comme disait l'un de nos autres essayeurs amateurs.



Demeuré longtemps dans les tiroirs de Coventry, le V 12 Jaguar est magnifique. Il est alimenté par quatre carbus extérieurs au V.





ALPINE

(suite de la page 71)

matière de production industrielle.

A part cela, la 310 est la voiture gag, l'engin scandaleux qui « casse la baraque » aux théories à la mode. Tous les augures l'ont affirmé : le moteur central est la seule solution pour obtenir la meilleure tenue de route ! Voyez plutôt les Formule 1... Malheureusement, voilà la 310 qui arrive, avec son quatre cylindres en ligne refroidi par eau en porte-à-faux à l'arrière, et cela nous donne l'une des plus belles tenues de route que je connaisse, jointe à une maniabilité également remarquable.

35 % des poids sur l'avant et 65 % sur l'arrière : l'Alpine 310 n'est donc pas une voiture statiquement équilibrée, mais, à bien regarder, certaines F.1 alignent très exactement les mêmes pourcentages. Et puis, le résultat est là : avec sa suspension à ressorts hélicoïdaux, ses stabilisateurs et sa direction à crémaillère, la « grosse » Alpine représente dans sa version de série une alliance étonnante entre la stabilité de trajectoire en ligne droite, l'équilibre en virage, la vivacité de réponse au volant et la facilité de contrôle en toutes circonstances, cela sans oublier des freins exceptionnellement efficaces et une suspension dont la résistance au roulis n'exclut pas le confort.

Evidemment, à côté de ces raffinements dignes d'une voiture deux fois plus coûteuse, le moteur paraît bien pâle et nos essayeurs amateurs l'ont d'ailleurs jugé tel. Après tout, ce n'est rien d'autre que le bloc en alliage léger de la vieillissante R.16 revu et corrigé. Avec une cylindrée de 1 605 cm3 — 78 × 84 au lieu des 77 × 84 de la R.16 — ce moteur développe 140 ch SAE à 6 250 tr/mn. La distribution est simplement commandée par un arbre à cames latéral — ce qui n'empêche pas le compte-tours d'afficher près de 7 000 sur les intermédiaires — le rapport volumétrique atteint 10,25 et l'alimentation est assurée par deux gros carburateurs double corps. La boîte est à cinq vitesses, le freinage assuré par quatre disques ventilés à l'avant, et la carrosserie est entièrement en stratifié de polyester.

Sur la piste de Châteauroux, l'Alpine, montée « long », a été desservie par sa puissance modeste qui ne lui a pas permis d'effectuer

Un très joli profil et une petite banquette arrière pouvant accueillir deux enfants. A l'avenir, les dossiers rabattables formeront soute.

le meilleur chrono possible. Elle fut prise au radar SFIM à 198 km/h, se classant de la sorte comme la plus lente des voitures essayées. Aux 400 mètres départ arrêté, elle fut créditée de 17 s, mieux quand même que la SM et la Mercedes qu'elle battit également aux 1 000 mètres avec 31 s 1/5.

Mais le circuit du Mas du Clos devait mettre en évidence les qualités routières de la 310. Elle accomplit son meilleur tour à 120,8 km/h, se glissant entre la SM et la BMW 3 litres. Sa démonstration en slalom fut convaincante : 9 s 3/5 à la vitesse moyenne de 60 km/h, vitesse de sortie 66 km/h, soit le meilleur temps — avec la SM — des voitures de série. Enfin, la 310 fut la plus sobre au cours de notre essai de consommation, 13,45 l/100 km.

En vrac, je regretterai, par contre, le guidage discutable de la boîte et la médiocre endurance à chaud des synchros, l'absence totale de coffre qui ne laisse pour les bagages que la petite banquette arrière, et la faible surface de balayage des essuie-glace. En revanche, l'éclairage nocturne Cibié est presque aussi puissant sur la 310 que sur la SM et le confort des grands sièges baquets est impressionnant, avec une présentation générale sobre, mais moderne et gaie. A signaler enfin — et toutes les voitures présentes ne pouvaient certes pas en dire autant — une très bonne accessibilité mécanique.

Bien qu'il s'agisse là d'une étude purement technique, Jean Rédélé avait également mis à notre disposition une A.310 expérimentale que Mauro Bianchi, venu tout exprès de Dieppe, régla soigneusement avant de nous en confier le volant. 150 kg de moins qu'en série, becquets avant et arrière, injection Lucas, 160 ch DIN, jantes larges, pneus Michelin TB 5, suspensions adaptées à la puissance et au poids, l'engin en valait la peine et je ne fus pas déçu. Bien que la cylindrée n'ait pas été augmentée, la 310 devient une petite bombe toujours facile à conduire — à part un problème de répartition de freinage — rageuse à souhait et littéralement collée dans les virages.

Les chronos furent éloquents, 135,2 km/h de moyenne sur le circuit du Mas du Clos, soit très largement le meilleur temps, et 9 s en slalom, c'est-à-dire le second temps derrière la Ligier Compétition 3 litres. En vitesse de pointe, au terme d'un essai accompli dans des conditions médiocres, la 310 expérimentale atteignit 222 km/h, avec 27 s 4/5 aux 1 000 mètres départ arrêté.

Cette expérience fut extrêmement intéressante pour moi, car elle démontre jusqu'à quelles performances pourrait être hissée la 310 si une décision de cet ordre était prise un jour. Qui plus est, la voiture possède certainement un bel avenir sportif devant elle et rien ne prouve qu'elle ne sera pas capable de prendre le relais de l'actuelle berlinette A. 110, avec l'agrément d'une incomparable facilité de conduite. Et puis, pourquoi ne pas rêver à une 310 S 160 ch équipée, entre autres, des becquets — ils permettent de gagner 15 km/h en pointe et augmentent considérablement la stabilité à très grande vitesse — et de la jalousie de custode acceptée par les Mines sur la Miura, mais refusée sur l'Alpine, en vertu d'un arbitraire qu'il faudra bien dénoncer publiquement un jour. Et pourtant, cette simple jalousie permet de gagner 3 km/h...

On remarquera ici la jalousie et le becquet arrière expérimentai.

DAYTONA

(suite de la page 70)

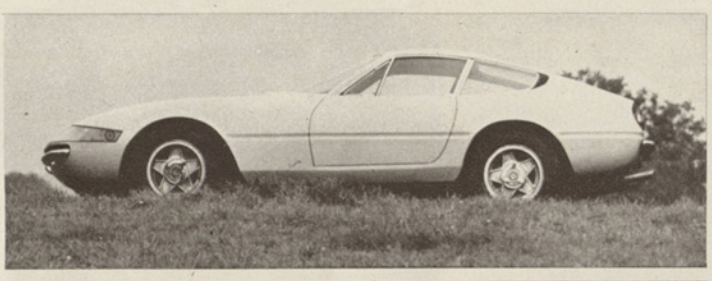
259 km/h, et la plus nerveuse — si l'on excepte la Ligier « Compétition » —, 14 s 4/5 aux 400 mètres et 26 s 3/5 aux 1 000 mètres avec une vitesse finale au kilomètre de 212 km/h. Au moment de la mesure au radar, après 2 200 mètres de lancée, la voiture était encore en pleine accélération et il n'est pas douteux que la vitesse maxi réelle se trouve au moins 10 kilomètres au-delà. A titre d'information, signalons que nous avons couvert au volant de la Daytona 118 km d'autoroute en 28 mn, soit une moyenne de 252 km/h...

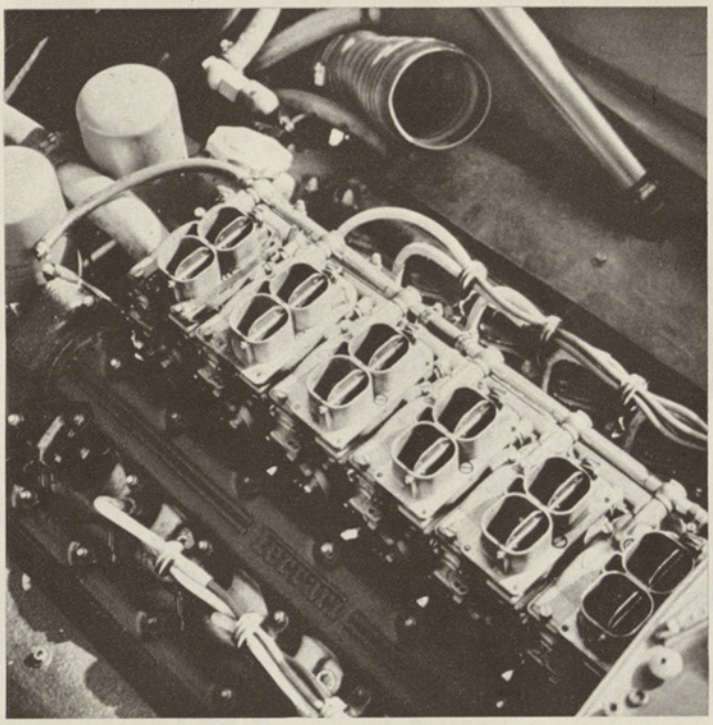
Sur le circuit du Mas du Clos, la grosse Ferrari a effectué son meilleur tour en 1 mn 01 s 3/5, soit une moyenne de 124,2 km/h. La Porsche 911 S, la Ligier et l'Alpine Spéciale ont été plus rapides mais, en dehors du fait que le tracé relativement sinueux était à l'avantage de la voiture italienne, elle a dû malheureusement effectuer cet essai sur piste mouillée, ce qui représente un gros handicap ; sur le point le plus rapide du circuit, elle a cependant été prise au radar SFIM à 201 km/h alors que la Porsche n'a pu dépasser 193 km/h.

Le temps accompli en slalom — 10 s 3/5, soit 54,3 km/h, vitesse de sortie mesurée au radar 57 km/h — montre clairement que le poids n'ajoute pas à la maniabilité de la Daytona qui, par ailleurs, a consommé 25,1 litres aux 100 km à une moyenne de 80 km/h.

En bref, la Daytona se montre sous son meilleur jour dans des conditions bien déterminées : autoroute ou route présentant des alternances de lignes droites assez longues et de virages à rayon moyen ou important. La tenue de trajectoire est exceptionnelle à très grande vitesse. A 280 au compteur, on peut tenir le volant d'une seule main sans difficulté et la direction est très précise. La suspension est ferme mais confortable et les freins arrêtent correctement la voiture, quoiqu'il soit nécessaire d'appuyer très fortement sur la pédale, même à chaud. La boîte est bien guidée, ferme, ainsi que l'embrayage. La visibilité ne dépasse pas la moyenne et le bruit est absolument merveilleux pour un amateur.

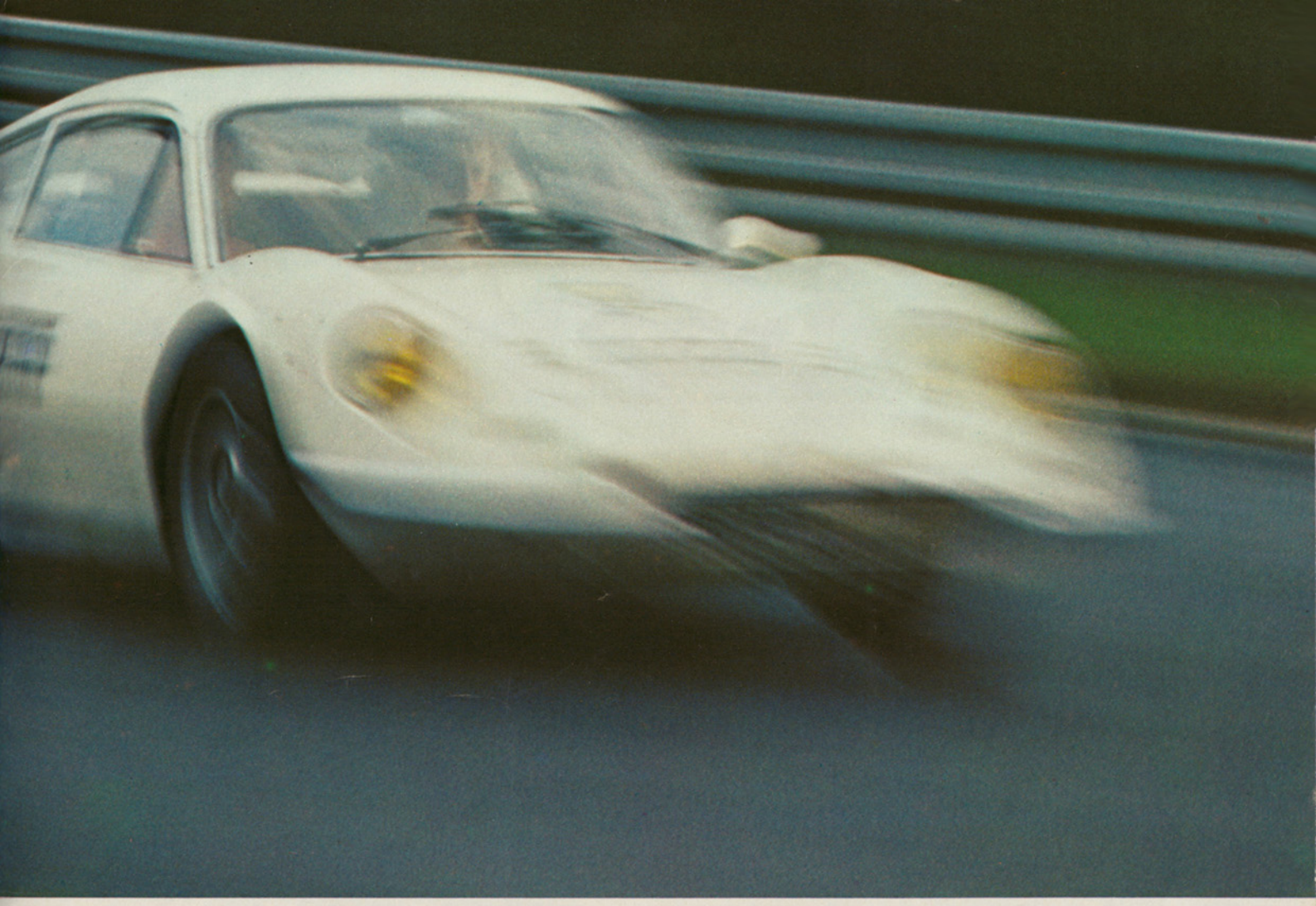
Considérée dans son ensemble, la Daytona est le plus étonnant engin de grand tourisme qu'on ait actuellement conçu et la richesse de sa personnalité est telle que, malgré ses défauts, elle peut vraisemblablement être préférée à toutes les autres. A la quasi unanimité, nos essayeurs amateurs ont d'ailleurs classé la Daytona comme étant la plus impressionnante des voitures présentées au Mas du Clos, avec le plus beau moteur et aussi la plus jolie présentation, après la Ligier néanmoins.





Un profil de grand requin avec, au fond de la gueule, le plus beau des V 12 alimenté par une sensationnelle série de six doubles corps.

100 MILLIONS SUR LA ROUTE



MERCEDES 350 SLC

■ Il est facile de se perdre au sein de la gamme Mercedes, tant il est vrai qu'on a voulu à Stuttgart moduler de cent manières subtiles le charme fameux de l'étoile à trois branches, afin de satisfaire hiérarchiquement les aspirations de tous les possesseurs de carnets de chèques suffisamment rebondis pour affirmer publiquement leur réussite matérielle.

Suite page 143

DINO 246 GT

■ Sur le papier, les Dino ne sont pas des Ferrari. Créée en 65 par Enzo Ferrari et ainsi nommée en souvenir de son fils qui dessina le premier V6, la marque est pourtant un prolongement fidèle de Ferrari et de Fiat, le même groupe étant monté — dégonflé à 180 ch — sur la Dino Fiat. Depuis 1969, Fiat a décidé de lancer la Dino dans les jambes de Porsche. Les prix ont été tirés, la production augmentée.

Suite page 143

BMW 3.0 CSI

■ La berline BMW 3 litres remportait voici quelques mois la Coupe d'Europe des voitures de prestige organisée par l'A.J. et voici que nous retrouvons au Mas du Clos le coupé 2 + 2 équipé du même moteur à injection. Mais cette fois, la tâche est nettement plus rude pour la voiture allemande qui se trouve confrontée à des véhicules sportifs alors qu'on a voulu créer à Munich une voiture luxueuse.

Suite page 145

MERCEDES

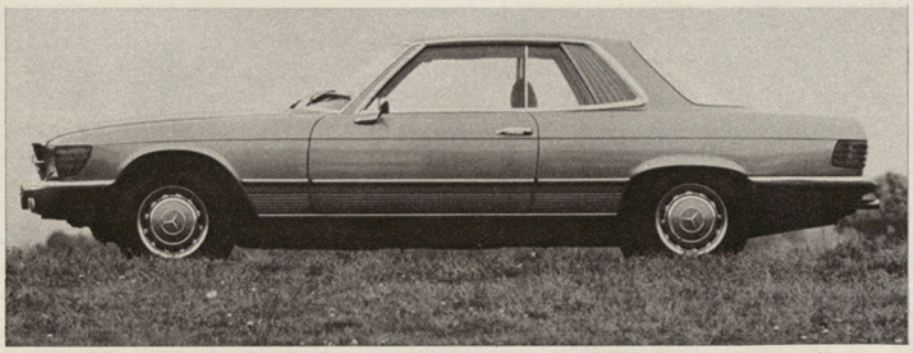
Suite de la page 77

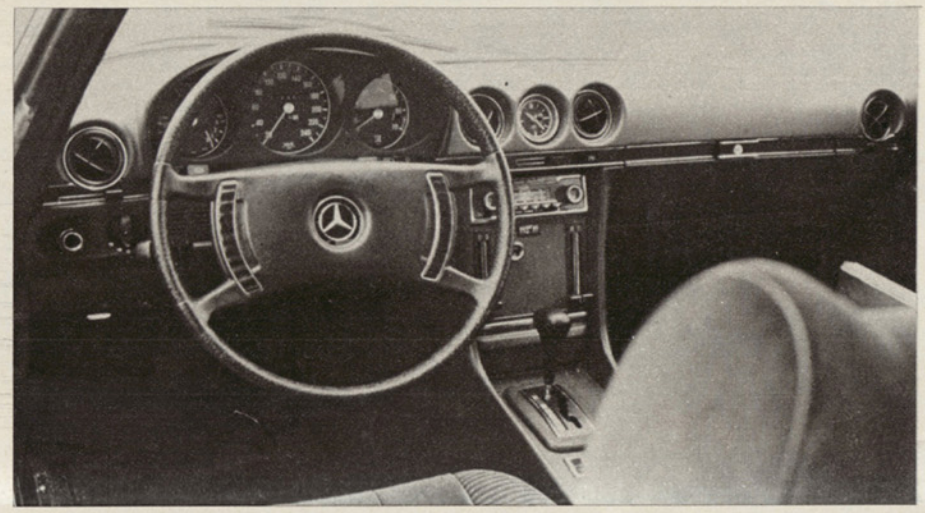
C'est sans doute parce qu'une voiture trop sportive ne correspond plus à l'image de marque actuelle de la Daimler Benz, que nous n'avons pas revu depuis les années 1950 un engin aussi extraordinaire que la défunte 300 SL, aux fameuses portières papillon ; il nous faut donc nous « contenter » de la nouvelle 350 SLC, dont le comportement s'écarte quand même nettement de celui de la R4, reconnaissons-le.

Mécaniquement parlant, nous avons affaire à une belle voiture. Le moteur est un 8 cylindres en V, ouvert à 90°, et l'alimentation est assurée par un ensemble électronique Bosch. Un arbre à cames en tête par culasse (soit deux au total comme on s'en doute), radiateur d'huile, rapport alésage-course furieusement positif (92 × 65,8), 200 ch à 5 800 tr/mn, quatre roues indépendantes, disques ventilés à l'avant et à l'arrière, pont autobloquant, boîte automatique 4 vitesses, direction assistée, les perfectionnements ne manquent pas.

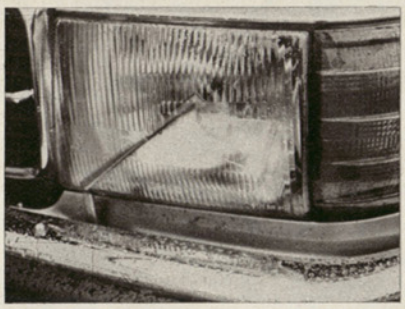
Malgré ses allures feutrées et sa silhouette un peu guindée, la 350 SLC n'a pas été ridicule à Châteauroux. Les 2 200 mètres lui permirent d'atteindre 202 km/h, qui constituent son maxi normal, tandis qu'en accélération, les 400 mètres furent couverts en 17 s 4/5 et les 1 000 mètres en 32 s — vitesse finale 174 km/h — cela en laissant faire la boîte automatique. Au Mas du Clos, notre étoile fut quand même moins filante que ses concurrentes plus sportives. C'est elle qui tourna le plus lentement sur le circuit, 117,9 km/h de moyenne et 174 km/h au point le plus rapide, mais le slalom lui fut moins défavorable puisqu'elle put, là, faire jeu égal avec la Jaguar et devancer la Mustang, 10 s 4/5, soit 53,4 km/h avec une vitesse de sortie de 59 km/h.

Au demeurant, la 350 SLC est quand même un bon exemple de bivalence correctement équilibrée. Elle n'est certes pas spécifiquement amusante à conduire et l'un de nos « assistants » bénévoles, plutôt partisan des deux roues, la définit assez bien en écrivant : « Elle est l'envers de la moto, on participe à peine à la conduite ; tranquille, elle passe incognito à 200 à l'heure... » Pourtant, le comportement routier de la 350 SLC témoigne d'une étude soignée et, sans en avoir l'air, sa tenue de route et même son freinage — fumant dans les cas limites — lui permettent d'aller vite, avec une direction assistée agréable et une boîte automatique docile. Bien dessinée, bien finie, cette voiture bourgeoise sait se conduire parmi les sportives.





Un volant très rembourré, des essuie-glace de phares, une poignée absolument inutile et fort dangereuse pour le crâne du pilote en cas de choc latéral.



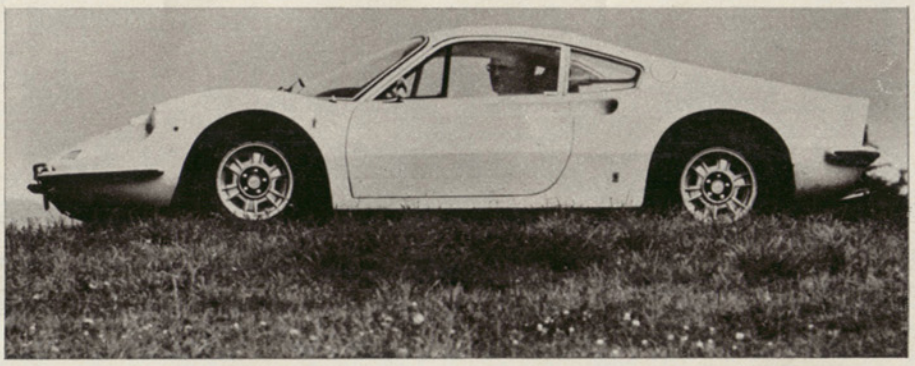
DINO

Suite de la page 77

Plus de 800 voitures en 71 — mais il reste encore à créer une organisation d'après-vente aussi efficace que le réseau Porsche...

La Dino est un bon exemple d'architecture automobile moderne. Le groupe en alliage léger est logé en avant des roues arrière motrices. Chacun des six cylindres en V affiche 92,5 mm d'alésage et seulement 60 mm de course. Avec une cylindrée totale de 2 418 cm3, la puissance atteint 195 ch DIN à 7 600 tr/mn, avec quatre arbres à cames en tête, trois gros doubles corps et un rapport volumétrique qui ne dépasse pas 9. Bien entendu, radiateur d'huile, quatre roues indépendantes, quatre disques, cinq

Suite page 145



DINO

suite de la page 143

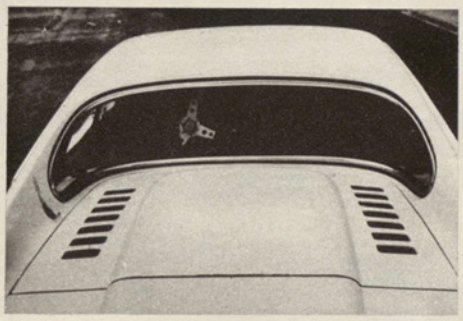
vitesses, rien ne manque à la panoplie classique de la voiture de sport moderne.

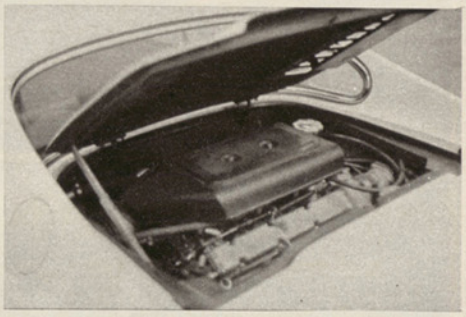
Bien que l'importateur ne nous ait pas chargés de la commission, je présenterai quand même des excuses en son nom et en raison de ses... errements. Je n'ai pas disposé d'une Dino bien rodée mais fort heureusement je la connaissais déjà bien et j'avais noté quelques chiffres. La vitesse de pointe, après une bonne lancée, atteint 227 km/h et le kilomètre départ arrêté tourne autour de 28 s. Il est donc vraisemblable que si j'avais pu disposer d'une voiture capable de tourner valablement au Mas du Clos, elle se serait située entre la Porche 911 S et l'Alpine expérimentale.

En slalom, j'ai pu quand même situer la Dino : 9 s 4/5, comme la Porsche 911 S mais derrière l'Alpine. Consommation : 21,3 l/100 km, un peu plus que la Jaguar...

Bien qu'elle ait subi depuis deux ans un traitement « humanisant » destiné à améliorer le confort, la Dino demeure une voiture aux réactions très vives, en même temps que très sûre et simple à mener. Avec son moteur central, elle est seulement une vraie deux places mais son moteur hurle comme un véritable Ferrari et la boîte est très précise, ainsi que les freins sur lesquels on peut réellement compter. En revanche, le roulis est un peu plus important que naguère, au détriment de la précision de conduite à très grande vitesse.

Esthétiquement parlant, la moitié antérieure de la carrosserie demeure une impressionnante réussite mais la moitié postérieure devient de plus en plus étrange. La finition intérieure n'est pas à la hauteur du prix. A côté d'une Porsche, d'une Ligier ou d'une Alpine...





La plus curieuse des glaces de custode et, dessous, l'un des plus séduisants V 6 qui soient.

BMW

suite de la page 77

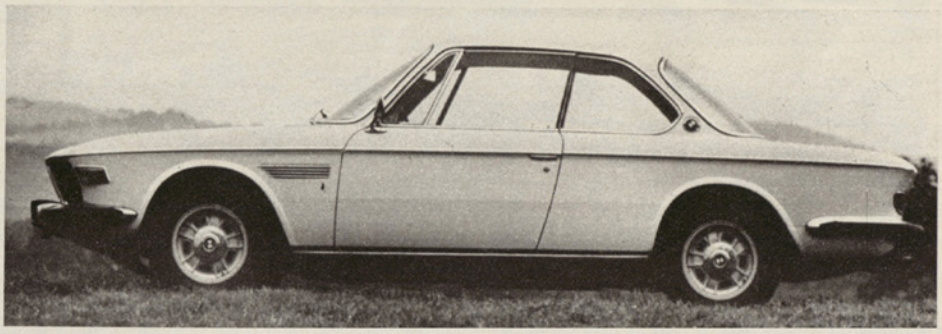
avant tout, quoique dotée d'un tempérament certain, à l'instar d'ailleurs de toutes les productions de la marque.

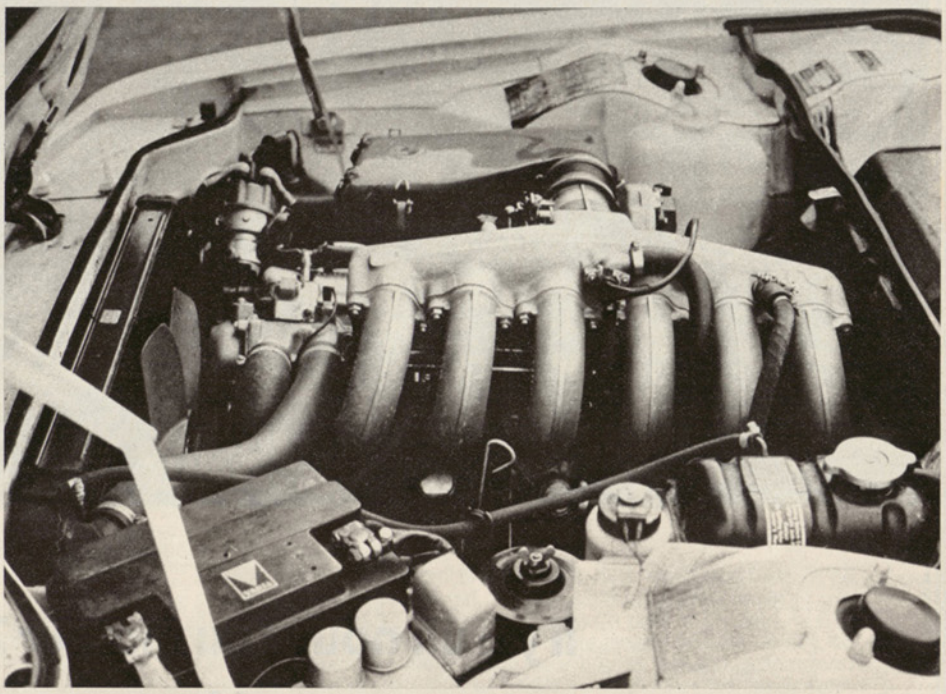
Parmi les voitures rassemblées au Mas du Clos, le coupé 3.0 CSI était la seule à posséder un six cylindres en ligne ; le moteur est joli, avec 89 × 80 d'alésage-course, un arbre à cames en tête et son système d'injection électronique Bosch. Il développe 200 ch DIN à 5 500 tr/mn et la puissance est transmise aux roues arrière indépendantes par une boîte quatre vitesses, la seule avec la Jaguar. Le freinage est assuré par quatre disques aérés et la direction à vis et galet est assistée. Un différentiel auto-bloquant est prévu en option ; il est indispensable en conduite très sportive.

Les essais de vitesse et d'accélération de la BMW ont été effectués sur route, suivant les normes adoptées à Châteauroux. En vitesse de pointe, nous avons obtenu 219 km/h, soit mieux que l'Alfa Montréal, la voiture étant facilement parvenue à son régime maxi. En accélération, les 1 000 mètres départ arrêté furent couverts en 29 s 4/5, performance qui place encore une fois la voiture allemande juste devant l'Alfa Montréal.

Sur le circuit du Mas du Clos, la direction assistée — la meilleure que je connaisse cependant — et la suspension « tourisme » insuffisamment contrôlée au roulis ne permettaient pas de tirer le meilleur parti possible du moteur mais les 120,6 km/h de moyenne réalisés mettent ce gros coupé nettement devant la Ford Mustang et la Mercedes 350. Une agréable surprise en matière de consommation : 15,1 litres, soit moins que la Porsche 911 S.

Voiture de grand tourisme sportif, la BMW 3 litres tire très correctement son épingle du jeu en raison du beau tempérament de son moteur, joint à son équilibre général et à un freinage puissant et endurant. Il est toutefois évident qu'une étude plus poussée de la suspension permettrait de mieux contrôler la voiture en virage et qu'un pont auto-bloquant rendrait la conduite plus coulée. Comme toutes les voitures lourdes, la BMW est particulièrement susceptible en matière de gonflage des pneumatiques. C'est l'avant qui a tendance à glisser mais, en résumé, la bonne volonté que met cette longue et haute voiture à suivre le train imposé par ses concurrentes plus sveltes fait plutôt plaisir à voir.





L'injection coiffe le six cylindres B.M.W. de ces spaghetti amidonnés. Quel contraste avec les rondeurs accueillantes d'un habitacle plus luxueux que sportif !

100 MILLIONS SUR LA ROUTE

Alfa Montréal

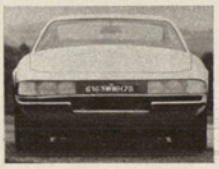
Alpine A 310

BMW 3-OCSI

Citroën SM

Dino Ferrari

De Tomaso Pantera


Ferrari Daytona

Jaguar E série 3

Ligier JS 2

Mercedes 350 SLC

Mustang Mach 1

Porsche 911 S

CONCLUSIONS

■ Il est de bon ton d'affirmer que la voiture de compétition s'est écartée à un point tel du véhicule de série que l'expérience acquise sur l'une ne revêt plus d'intérêt pour l'autre. Il est vrai que toute comparaison entre la Lotus d'Emerson Fittipaldi et la toute récente 104 Peugeot ne peut qu'engendrer la perplexité, mais, en réalité, les choses sont quand même moins simples qu'il y paraît et nos essais du Mas du Clos le prouvent bien.

Ainsi, on imagine aisément qu'une voiture de compétition hyper-puissante et ultra-légère pose des problèmes extrêmement complexes en matière de suspension, de tenue de route et de direction. Eh bien ! en dépit des différences fondamentales de conception et de construction, quelques bureaux d'études sont parvenus à traduire le langage de la piste et à l'adapter à la route de tous les jours.

En schématisant à l'extrême, je dirai que nous disposions, au Mas du Clos, d'un certain nombre de moteurs sans voiture et de quelques voitures sans moteur, cela sans oublier les modèles essentiellement désireux de présenter à leur clientèle un cachet sportif soigneusement tempéré par un impérieux souci de confort. Les moteurs sans voiture, on peut les désigner sans hésitation : le V 12 Jaguar représente l'exemple presque parfait de cette tendance et la Ford Mustang ne peut nier le même apparentement, ce qui ne veut pas dire qu'il soit impossible de prendre du bon temps avec ce genre de dragster du pauvre, aux ruades apprivoisées, certes, mais capable néanmoins de caracoler avec beaucoup de naturel entre la piste de cirque et le lit d'hôpital.

Les fanatiques de la marque dussent-ils m'excommunier, j'avancerai que la Porsche 911 S est également un moteur sans voiture. Bien sûr, le profil de la carrosserie n'est pas vilain, la finition est cossue, l'ensemble vieillit bien et la cote d'occasion est ferme, mais les réactions routières sont, sans plus, celles d'une bonne voiture de tourisme actuelle, adaptées à la vitesse, sans doute, mais « amorties » de la même manière, au sens argotique du terme. Et puis, comment ne pas se montrer particulièrement exigeant lorsqu'on se trouve confronté à un si beau moteur qui, lui, renifle la compétition à plein nez ? Les chevaux sont là, le couple aussi, les montées en régime sont sans bavure, instantanées et, même si la boîte ne possède pas une précision de manœuvre très supérieure à celle du manche de la baratte de ma grand-mère, on éprouve quand même l'impression d'avoir affaire à une magnifique cavalerie ; quel dommage qu'elle soit, si l'on peut dire, attelée à la voiture du laitier !

Avant d'aller voir, à l'autre bout de l'échelle, ce qui s'y passe, et sans trop nous attarder en considérations annexes sur le compte de l'Alfa Montréal, dont le cas apparaît assez semblable à celui de la Porsche — un magnifique moteur aux possibilités peu exploitées — il faut accorder une mention particulière à la Daytona Ferrari et à son excellent succédané, la Pantera De Tomaso. La Daytona, c'est LE MOTEUR, avec le reste qui fait ce qu'il peut pour suivre la cadence sans devenir une voiture de piste. Le gros V 12 Ferrari, ses six carbus et ses quatre arbres composent un ensemble aux possibilités inépuisables et les mains accrochées au volant se sentent emportées dans une course dont la direction ne peut être confiée en toute sécurité qu'à un esprit déterminé... et expérimenté. Quant au reste, il doit composer, ce qui n'est pas toujours facile, avec une conception générale qui commence quand même à dater un peu.

La Pantera a été élaborée suivant une orchestration plus actuelle, aussi bien en ce qui concerne la carrosserie que les réactions routières. Ici, déjà, on sent l'influence des voitures de compétition modernes, mais elle a été traduite un peu sommairement, en laissant subsister une sorte de brutalité générale plus perceptible qu'aux commandes de la Daytona. Quant au moteur, extrêmement voisin de celui de la Ford Mustang, il propulse la voiture de manière très convaincante, mais il existe évidemment un abîme entre ses possibilités et celles du V 12 Daytona, un abîme correspondant fort honnêtement à l'écart des prix de vente. Pour le prix d'une Daytona, on peut s'offrir une Pantera, et aussi une Alpine 310...

Et puis, il faut parler des voitures françaises. A la veille de la guerre 1939-1945, Bugatti, Delahaye, Talbot, assistés d'Hotchkiss et de Delage, composaient un quintette sportif dont on pouvait être fier. Et puis, pendant trente ans, ce fut l'éclipse presque totale. Or, voici que la voiture de sport française ressuscite de façon péremptoire avec l'Alpine 310 et la Ligier, et cela malgré une relative carence qui conduit inévitablement à les classer à l'inverse des Jaguar, Mustang, Alfa et consort, c'est-à-dire parmi les voitures sans moteur. Pourtant, à tout prendre, aussi bien le R 16 modifié avec ses 140 ch — SAE, il est vrai — que le Citroën Maserati V 6 monté au centre de la Ligier sont d'honnêtes mécaniques, tout aussi fiables que d'autres, mais les qualités routières des deux voitures sont telles que le pied droit devient impatient, tandis que l'œil commence à regarder la trop lente ascension des aiguilles du compte-tours et du compteur de vitesse d'un air mauvais.

Guy Ligier et Jean Rédélé ont donc réussi de magistrale façon à communiquer à une routière les réflexes ultra-rapides et la sécurité d'emploi d'un engin de compétition. A l'époque où tout le monde parle de sécurité routière sans connaître la différence entre un pneu trop dur et un stabilisateur trop mou, la JS2 et la 310 illustrent de manière parfaite ce que peut être une véritable étude de sécurité active, autrement intelligente que les abracadabrants véhicules « de sécurité » conçus çà et là par des esprits sans doute plus compétents dans le domaine de la chasse aux subventions que dans celui de l'automobile à proprement parler.

Quant à la SM Citroën, elle est inclassable, ou plutôt « inspécialisable ». Se classant indiscutablement comme la plus confortable des voitures présentes au Mas du Clos, elle fut également l'une des plus convaincantes en slalom et le cocktail qu'elle constitue entre des exigences a priori contradictoires la hisse à un niveau de compromis où l'on retrouve — issue de données très différentes — la Dino Ferrari, la seule sans doute à posséder des qualités routières et mécaniques équivalentes.

Alors, moteur sans voiture ou voiture sans moteur ? A vrai dire, ma réponse sera réaliste et aussi quelque peu cynique. Excepté lorsqu'il s'agit de gratter le voisin au feu rouge, la puissance du moteur ne revêt qu'un intérêt secondaire — à partir d'un certain niveau, bien entendu — et la majeure partie de la joie de conduire provient des réactions de la voiture en matière de tenue de route, de freinage et de direction. Dans ces conditions, et bien que l'idéal soit évidemment représenté par le meilleur moteur monté sur le meilleur châssis, la comparaison effectuée entre les voitures présentes au Mas du Clos laisse apparaître un rapport prix-prestations particulièrement favorable pour l'Alpine 310, tandis que la Ligier JS2 et la SM Citroën représentent également, chacune à leur façon, deux approches très intelligentes d'un problème particulièrement complexe. En dehors de ces trois voitures, les deux Ferrari sont dignes du plus grand respect, sans omettre la BMW 3 litres, dont la dominante « grand tourisme » n'exclut pas une sportivité certaine.

A. C.