

ANTOINE PASCAL

Autos *Bolides*

DE LA VILLE À LA COMPÉTITION

Editions **OUEST-FRANCE**

SOMMAIRE



ALFA ROMEO GIULIA GT	14	LANCIA 037 RALLY	126
ALFA ROMEO ALFETTA	18	LIGIER JS2	130
ALPINE A110	22	LOTUS ELITE	134
ALPINE A310	26	LOTUS EUROPE	138
AUDI QUATTRO	30	RENÉ-BONNET DJET	142
BMW 2002 TURBO	34	MERCEDES 300 SL	146
BMW M1	38	MGA	150
BMW M3	42	MINI COOPER S	154
CHEVROLET CORVETTE C1	46	OPEL KADETT	158
CHEVROLET CORVETTE C3	50	PEUGEOT 404	162
CITROËN 2CV	54	PEUGEOT 205	166
CITROËN DS	58	PORSCHE 356	170
AC COBRA	62	PORSCHE 911	174
DE TOMASO PANTERA	66	PORSCHE 924	178
FERRARI 250 GT SWB	70	RENAULT 4CV	182
FERRARI 365 GTB/4 « DAYTONA »	74	RENAULT DAUPHINE	186
FERRARI 512 BB	78	RENAULT 4	190
FERRARI 308	82	RENAULT 8	194
FIAT 600	86	RENAULT 12	198
FORD GT40	90	RENAULT 5	202
FORD MUSTANG	94	RENAULT 21	206
FORD ESCORT	98	SIMCA 1000 RALLYE	210
FORD CAPRI	102	TRIUMPH TR3	214
JAGUAR XK 120	106	VENTURI	218
JAGUAR MK 2	110	VOLKSWAGEN COCCINELLE	222
JAGUAR TYPE E	114	VOLKSWAGEN GOLF GTI	226
JIDÉ	118	COURSES VHC	230
LANCIA FULVIA	122	CRÉDITS PHOTOS & REMERCIEMENTS	234



LA VOITURE DE MONSIEUR DURAND!

Avant de produire des berlinettes sous sa propre marque à la fin des années 1960, Jacques Durand se fit un nom dans le modélisme, en fabriquant des moteurs thermiques pour modèles réduits. Mais ce passionné de mécanique et de sport automobile rêvait secrètement de construire un jour ses propres autos à taille réelle. Dès 1958, en partant des éléments mécaniques d'une Renault 4CV, il dessina et fabriqua l'Alta puis, sur la base d'une Panhard, le modèle Sera. Au gré d'opportunités professionnelles à l'étranger et auprès de René Bonnet et de la firme Sovam d'André Morin, Jacques Durand gagna en expérience. Il s'inspira de la Ford GT40 pour dessiner ce qui allait devenir la Jidé, nom formé de ses initiales J. D., un coupé sportif à châssis en poutrelles d'acier noyées dans la résine, à moteur en position centrale arrière, freins à disques avant et arrière, phares à iodes, jantes en alliage, le tout habillé d'une carrosserie en polyester. Ce coupé minuscule, près de 3,60 m de long pour 1 m de hauteur seulement, fut présenté aux Halles de Paris lors de la première édition du Salon des voitures de course en 1970. Pour son homologation route, celui-ci dut passer avec succès les tests rigoureux de l'Utac (Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle) en 1972 : choc frontal, freinage, tenue de route, résistance de l'ancrage des ceintures de sécurité, etc. Deux exemplaires furent détruits pour l'occasion. L'auto obtint l'homologation « route », et les Jidé furent lancées en production et commercialisées sous forme de kit ou entièrement montées, au rythme d'une auto par semaine. La Jidé type 1300 était équipée du moteur 4 cylindres de 1 255 cm³ de la Renault 8 Gordini. Rapidement, des versions plus puissantes furent proposées. Les Jidé 1600 embarquaient le moteur de la Renault 16 TS (88 ch à 5 750 tr/min), les Jidé 1600 S celui de la

Renault 12 Gordini (113 ch à 6 250 tr/min) et enfin les Jidé 1600 S Compétition disposaient de moteurs préparés de 1 596 cm³ délivrant 150 ch à 7 200 tr/min. Ces versions survitaminées reçurent pour l'occasion un spoiler avant, un aileron à l'arrière, des ailes élargies et des jantes plus larges. Côté compétition, les Jidé brillèrent principalement en course de côte et en rallye. Aujourd'hui encore, elles sont nombreuses à concourir en régional et en VHC, des courses réservées aux véhicules historiques de compétition. Ici, encore une fois, ce fut le choc pétrolier de 1974 qui eut comme conséquence pour Jidé, comme pour beaucoup d'ateliers automobiles de petites envergures, l'arrêt de leur activité. Au final, près de 130 Jidé et environ une cinquantaine de kits furent fabriqués entre 1970 et 1974.

PRINCIPALES DIFFÉRENCES

	JIDÉ 1300	JIDÉ 1600 S COMPÉT.
Moteur :	1 255 cm ³	1 596 cm ³
Puissance :	88 ch à 6 700 tr/min	150 ch à 7 200 tr/min
Vitesse :	202 km/h	220 km/h
1 000 m DA :	30 s	25 s



Les Jidé embarquaient des éléments existants : phares de la Matra 530, pare-brise de la Renault Floride, train avant de la Renault 8, etc.



Les voitures de Jacques Durand étaient des berlinettes aussi efficaces que les Alpine !



Le Mans Classic 2016, une Porsche 356 A de 1957 en pleine accélération dans la ligne droite des Hunaudières.





Départ de la Coupe Gordini le 26 juin 1966 sur le circuit de Charade.



MIEUX QU'UNE FERRARI!

Née Ventury au Salon de Paris d'octobre 1984, la Venturi avait devant elle un avenir prodigieux, celui de devenir l'une des rares voitures de sport françaises capables de rivaliser avec les italiennes les plus rapides. Cette auto pas comme les autres était le fruit de la collaboration entre deux passionnés, le styliste Gérard Godfroy et l'ingénieur Claude Poiraud, deux anciens de la société Heuliez (d'abord carrossier, cette société se spécialisa dans la création de prototypes et la fabrication de petites séries pour de grandes firmes automobiles) qui allaient finalement trouver le financement nécessaire à la création, en 1985, de la Manufacture de voitures de sport, mieux connue sous ses initiales MVS. Tandis que le prototype du Salon était équipé du moteur de la Volkswagen Golf GTI, les premiers modèles produits étaient mus par le moteur de la Peugeot 505 GTI avant d'adopter définitivement le moteur V6 PRV (pour Peugeot Renault Volvo), qui équipait un grand nombre de berlines de luxe et de coupés sportifs français d'alors. Cette MVS, dénommée Venturi 200 par rapport à la puissance de son moteur de 200 ch, fut officiellement présentée au Salon de Paris deux ans plus tard, en octobre 1986. C'est en mai 1987 que le premier exemplaire sortit de l'usine flambant neuve de Cholet (Maine-et-Loire), qui allait bientôt atteindre un rythme de production de quatre véhicules par jour. Dès lors, les Venturi n'auront de cesse de gagner en puissance et en notoriété : 260 ch sur le coupé Atlantique, 400 ch pour les versions de compétition 400 Trophy réservées aux épreuves du Gentlemen Drivers Trophy (une formule de promotion monotype « clé en main » réservée aux propriétaires),

jusqu'aux 480 ch des 500 LM engagées aux 24 Heures du Mans en 1993 et 600 ch des 600 LM conçues pour en découdre avec les Porsche et les Ferrari en course d'endurance et en Championnat BPR (des initiales de ses fondateurs Jürgen Barth, Patrick Peter et Stéphan Ratel). Les modèles Venturi destinés à la route allaient eux aussi bénéficier du savoir-faire en compétition. Ce sont les difficultés financières qui eurent raison du constructeur français à l'aube des années 2000. En tout et pour tout, près de 650 Venturi auront été construites. La marque Venturi fut par la suite relancée et dirigée vers la recherche et l'innovation en matière de motorisations électriques.

PRINCIPALES DIFFÉRENCES

	VENTURI COUPÉ 200	VENTURI 600 SLM
Cylindrée :	2 458 cm ³	2 975 cm ³
Puissance :	200 ch DIN à 5 750 tr/min	650 ch DIN à 7 500 tr/min
Poids :	1 255 kg	1 050 kg
Poids/puiss. :	6,27 kg/ch	1,61 kg/ch





Pratiquement tous les circuits du monde ont accueilli des Venturi qui y ont bien souvent battu des marques prestigieuses.