

SALON RETRO MOBILE

DES HISTOIRES À LA GOMME !

UNE EXPOSITION DÉDIÉE À LA F1 SUR L'ESPACE RICHARD MILLE

La Formule 1 est la reine du sport automobile avec ses écuries toutes aussi célèbres les unes que les autres. Pourtant, cette discipline cache encore quelques pages méconnues de son histoire! L'espace Richard Mille (Hall 1, P052), avec une exposition dédiée, fera découvrir aux amateurs et spécialistes de ce sport des monoplaces à quatre et six roues qui ont transformé le monde de la F1. Au total, ce sont 6 bêtes de course que les visiteurs pourront admirer au Salon Rétromobile !



Cosworth F1 4WD

À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

L'exploration de nouvelles technologies est indissociable de l'histoire de la Formule 1. Depuis l'avènement de la discipline reine du sport automobile, les ingénieurs s'échinent à chercher de nouvelles solutions techniques permettant à l'écurie qu'ils représentent de prendre l'ascendant sur ses concurrentes et de dominer les courses. Ces conquêtes qui sont censées faire exploser les performances prennent parfois des chemins insoupçonnés. C'est ainsi qu'en 1960, Harry Ferguson, magnat des tracteurs, confia au directeur de son bureau d'études, Tony Rolt, l'étude et la construction d'une F1 à quatre roues motrices. La monoplace P99 conçue autour d'un châssis multitubulaire et plaçant le moteur Climax à l'avant fut engagée au grand prix d'Angleterre de 1961. Pilote désigné, Jack Fairman fut relayé en course par Stirling Moss mais ce dernier fut exclu à cause d'un départ à la poussette. Moss profita de la pluie pour s'imposer à Oulton Park dans une épreuve hors championnat. Ce fut la seule victoire d'une F1 à quatre roues motrices. Le projet sera stoppé, la faute au poids trop élevé. La technologie réapparaît pourtant trois ans plus tard. L'écurie BRM engage à Silverstone la P67. Pilotée par Richard Attwood, la monoplace ne passe pas la barrière des qualifications. BRM décide d'abandonner le projet.

DES PROBLÈMES DE MOTRICITÉ POUR TOUS LES CONSTRUCTEURS

À la fin de la décennie 1960, cette technologie redevient d'actualité. En 1968, la conjugaison de l'arrivée brutale de la puissance qui caractérisait les premiers V8 Cosworth et le nombre inhabituel de courses disputées sur piste mouillée (trois sur douze) avait créé des problèmes de motricité tellement critiques qu'ils avaient incité certains constructeurs à renouer avec les 4 roues motrices. C'est ainsi que Cosworth mais aussi Lotus, McLaren et Matra franchirent le pas en 1969. Toutes ces monoplaces se montrèrent trop lourdes et peu maniables.

Chez McLaren, Bruce McLaren conclut l'essai de la voiture par ses mots : « *Piloter la M9A, c'est comme faire votre signature avec quelqu'un qui bouge votre coude en permanence* ».

La M9A rentra au musée. Chez Lotus, Colin Chapman, pourtant toujours à l'affût de réaliser un coup, ne connut pas plus de succès. Ni la 63 de la saison 69 ni la 56 à turbine sortie en 71 ne firent d'étincelles. Pourtant, la 56 réussit quelques coups d'éclats. Emerson Fittipaldi la qualifia en première ligne d'une épreuve hors championnat et Dave Walker, à Zandvoort, sur une piste glissante, remonta de la 22e à la 10e place en cinq tours avant de surestimer ses capacités et de terminer dans les pneus au freinage, au virage de « Tarzan ». Encore une fois les « moins » l'emportèrent sur les « plus ». Pour augmenter l'adhérence des F1, les ingénieurs et les aérodynamiciens pouvaient désormais compter sur les ailerons.

DES MONOPLACES AVEC SIX-ROUES

Début 1976, le public découvre ébahi que toutes les monoplaces n'ont pas quatre roues. L'ingénieur Derek Gardner de l'écurie Tyrrell a développé une monoplace à six roues dont quatre petites de 10 pouces à l'avant. La P34 débute la saison en fanfare. Patrick Depailler, qui est chargé du baptême du feu en Espagne, la qualifie en 3e position. En course, il sera victime d'une panne de freins. À Monaco, Scheckter et Depailler se montrent les plus rapides des V8. À



Tyrrell P34



McLaren M9A

Anderstrop, les pilotes Tyrrell réalisent le doublé. Le bilan est positif : Scheckter et Depailler se classent respectivement 3e et 4e du championnat 1976. L'année suivante n'est pas aussi brillante. Des modifications ont rendu la P34 moins compétitive. A la fin de la saison, Ken Tyrrell stoppe l'aventure de la six-roues. Entre temps, la P34 aura inspiré Robin Herd. Pour le constructeur anglais March, l'ingénieur développa la March 2-4-0. Testée début 1977, elle différait de la P34 en installant les quatre roues à l'arrière. En 1982, ce fut au tour de Patrick Head, l'ingénieur vedette de Williams de concevoir une six-roues mais on ne la vit jamais en course.

Détails de l'exposition

Modèle	BRM P67	Cosworth F1 4WD	Lotus 63	March 2-4-0	McLaren M9A	Tyrrell P34
Ecurie	BRM	-	Golf Leaf Team Lotus	-	Bruce McLaren Motor Racing	Elf Team Tyrrell
Constructeur	British Racing Motors	Cosworth	Lotus Carts	March Engineering	McLaren Racing	Tyrrell Racing
Année	1964	1969	1969	1977	1969	1976
Concepteur	Tony Rudd	Robin Herd	Colin Chapman	Robin Herd	Jo Marquart	Derek Gardner
Châssis	Monocoque en Duralumin	Monocoque en Mallite	Monocoque en Aluminium	-	Monocoque en Aluminium	Monocoque en Aluminium
Moteur	V8 BRM	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV	V8 Ford Cosworth DFV
Cylindrée	1 498 cm3	2 993 cm3	2 993 cm3	2 993 cm3	2 993 cm3	2 993 cm3
Position du moteur	Centrale arrière	-	Arrière	Centrale arrière	Centrale arrière	Centrale arrière
Boîte de vitesse	BRM	Cosworth	Hewland	Hewland	Hewland	Hewland
Transmission	4 roues motrices	4 roues motrices	4 roues motrices	Propulsion	4 roues motrices	Propulsion
N° de châssis						P34*6
Pilotes	Richard Attwood	Trevor Taylor / Jackie Stewart	John Miles / Mario Andretti	Ian Scheckter	Derek Bell	Jody Scheckter & Patrick Depailler
Début	GP de Grande Bretagne	-	GP de France	-	GP de Grande Bretagne	GP d'Espagne
Courses	1	0	7	0	1	13
Victoires	0		0	0	0	GP de Suède 1976 1er: Jody Scheckter 2ème: Patrick Depailler
Pole	0		0	0	0	1
Meilleur tour	0		0	0	0	2

INFORMATIONS PRATIQUES

Dates : du mercredi 8 au dimanche 12 février 2017

Lieu : Parc des expositions de la Porte de Versailles - 75015 Paris

Horaires : mercredi et vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi, dimanche de 10h à 19h

Tarifs : 18 €, gratuit pour les moins de 12 ans

Cliquez [ICI](#) pour vous accréditer

Attention ! Avant-première presse le mardi 7 février de 19h à 22h.