

SPORT

FORMULE 1

Technique : ce qui change dans le championnat 2011.

P. 172

UNE COURSE, UNE HISTOIRE

Le jour où Schumacher a distancé Piquet.

P. 174

ENQUÊTE

Où va le sport automobile français.

P. 176

LES 100 ANS DU MONTE-CARLO

1911-2011 : le Rallye Monte-Carlo fête son centenaire.

P. 184

L'ART ET LA MANIÈRE

Par Alain Pernot Photos Laurent Villaron

ASSOCIER UN ARTISTE À UN INGÉNIEUR POUR CONCEVOIR UNE VOITURE DE COURSE ? DRÔLE D'IDÉE ! CETTE McLAREN M1B TÉMOIGNE D'UNE ÉPOQUE OÙ UNE TELLE COMBINAISON N'APPARAÎSSAIT PAS COMME UNE HÉRÉSIE. ENGAGÉE DANS LA PREMIÈRE SÉRIE CANAM, ELLE PRÉFIGURE L'IMPLACABLE DOMINATION DE McLAREN SUR CE CHAMPIONNAT.



Ce châssis n° 30-04 n'a pas été piloté par les pilotes d'usine Bruce McLaren et Chris Amon mais par des concurrents privés : Bill Amick et Monté Shelton. C'est désormais Marc Hévia, son actuel propriétaire, qui le pilote en courses historiques.

A

Autre époque, autres mœurs... Alors qu'aujourd'hui, les pilotes de F1 se ruent vers le premier aéroport dès le drapeau à damier baissé, les pilotes des années 60 prenaient davantage le temps de vivre, comme pour savourer le fait d'avoir survécu à une course de plus. Ce n'est en tout cas pas l'artiste peintre Michael Turner qui va s'en plaindre, cet art de vivre lui a valu une opportunité peu commune : « C'était le lendemain du grand prix de Monaco 1965, nous étions quelques-uns à passer une journée tranquille sur la plage de Saint-Jean-Cap-Ferrat. Il y avait Graham et Betty Hill, Jo Bonnier, Bruce et Patty McLaren. Nous discutons de choses et d'autres et, au fil de la discussion, Bruce - qui avait un esprit très ouvert - en est venu à me demander de lui faire des propositions pour la prochaine voiture de sport qu'ils étaient en train de construire ! » Voilà une démarche qui apparaît aujourd'hui bien insolite à une époque où tout est désormais conçu par un bureau d'études pléthorique. « Il m'avait certes déjà demandé de dessiner le logo de son équipe naissante, mais jamais je n'avais été sollicité pour une telle contribution technique. J'ai bien sûr accepté avec plaisir ! » Tel était Bruce McLaren : ouvert aux idées et à une certaine notion de l'esthétique.

L'aéro à tâtons

La mission de Michael Turner s'attache à la forme de la carrosserie. Le reste revient à un jeune ingénieur tout droit venu de l'aéronautique. Lorsqu'il devient ingénieur en chef de la jeune équipe McLaren, Robin Herd n'a que vingt-trois ans (!) et a pour mission de dessiner la première McLaren de F1 et de faire évoluer l'existante McLaren M1A. Il a déjà travaillé trois ans à Toulouse sur la conception du Concorde et a atteint le grade envié de Senior Scientific Officer. Il découvre alors le sport automobile de l'époque, non sans quelques surprises : « J'ai été étonné de voir à quel point le milieu de la course ignorait que l'aérodynamique pouvait affecter la performance d'une voiture ! Cela paraît incroyable mais c'est la vérité ! Le seul qui en avait une certaine idée était Jim Hall, de Chaparral. Pour ma part, sur la M1B, je me suis efforcé de trouver un peu d'appui, de l'équilibrer entre l'avant et l'arrière et, surtout, d'augmenter la rigidité du châssis multitubulaire qui dérivait de la Cooper Monaco. En effet, lorsque nous avons placé le châssis de la M1A sur un banc et que nous avons testé sa résistance à la torsion, >



La ligne dessinée par le peintre Michael Turner a été quelque peu altérée par l'ajout de prises d'air, de spoilers et l'élargissement des ailes arrière. Elle reste néanmoins superbe.



Canam : l'ère de la démesure

■ Créé en 1966, le « Canadian-American Challenge Cup » a marqué son temps. Disputée avec de puissantes barquettes répondant à la réglementation du Groupe 7, cette compétition attirait de nombreux constructeurs (Lola, Chaparral, McLaren, Ferrari, Porsche, Shadow,

etc.) grâce à des primes très élevées. ■ Elle a donné lieu à une course effrénée à la puissance avec des moteurs présentant une cylindrée allant jusqu'à 8 litres et des puissances frisant les 1 000 chevaux. ■ Désormais peintes d'une très distinctive couleur orange, les McLaren M6A,

B et les M8 A, B, C, D et F ont exercé une impressionnante domination sur le championnat entre 1967 et 1971 avec Bruce McLaren, Denny Hulme et Peter Revson avant que le Team Penske n'ait le dernier mot en engageant le spyder Porsche 917/30 frisant les 1 000 chevaux en 1973 !



Durant sa vie, la McLaren M1B a reçu de nombreux moteurs différents. Celle-ci est actuellement équipée d'un V8 Chevrolet ramené à 5 litres de cylindrée (page de droite).

« Sur la plage de Saint-Jean-Cap-Ferrat, Bruce McLaren m'a demandé de faire des propositions pour leur prochaine voiture de sport ! »

Michael Turner, artiste peintre



> Il se vrillait comme un dessert à la gelée ! Je pense que nous avons dû augmenter sa rigidité de 400 % ! » L'idée de Bruce McLaren, de faire appel à Michael Turner n'a pas choqué Herd, au contraire : « Pourquoi pas ? », me suis-je dis. Je connaissais Michael et savais que, en plus d'être un artiste de talent, il était très intelligent. Il a d'ailleurs fait du très bon travail. En plus d'être superbe, la ligne de la M1B offrait une traînée aérodynamique très réduite. Nous l'avons juste un peu modifiée pour créer de l'appui. Je savais que l'on pouvait en obtenir à l'arrière en mettant ce que l'on appelait un "flap Gurney" (un spoiler). Je voulais mettre un aileron mais Teddy Mayer (l'associé de Bruce McLaren) n'en voulait pas pour ne pas donner l'impression de copier la Chaparral. Le plus délicat était d'obtenir de l'appui à l'avant afin

d'équilibrer. Nous avons trouvé deux moyens pour cela : faire échapper verticalement l'air du radiateur et modifier la partie inférieure du nez de façon à réduire un peu de sa portance. Il s'agissait là d'une première étape en attendant la M6. »

Des tests acrobatiques !

Une fois posée sur la piste, la M1B a toutefois été confrontée à quelques soucis de comportement : « Apparemment, il y avait un problème avec la suspension arrière. Aussi, avons-nous organisé une séance d'essais à Goodwood avec Bruce. Nous avons retiré la carrosserie et je suis monté à côté de Bruce pour observer le comportement de la suspension. Bruce est parti à fond et, dans un virage serré, la voiture a soulevé. Il a voulu corriger la trajectoire mais mon

dos l'en a empêché et nous sommes partis en tête-à-queue ! C'était chaud ! »

La McLaren M1B était originellement équipée du moteur Traco Oldsmobile de 5 litres. Les premières courses de la M1B, disputées dès la fin de l'année 1965 (avec une jolie deuxième place à Mosport), ont malheureusement montré que ce V8 manquait clairement de souffle par rapport au Chevrolet 6 litres de la Chaparral mais McLaren était lié par un accord commercial avec Oldsmobile... Toutefois, lorsque le championnat Canam a commencé, fin 66, avec de généreuses et très attractives primes, l'écart de performance moteur était tellement flagrant que Bruce McLaren a décidé de troquer le moteur Traco contre un Chevrolet de 5,4 litres, plus lourd mais aussi plus puissant. Tyler Alexander, le fidèle chef mécanicien de Bruce McLaren (qui

restera fidèle à l'écurie jusqu'en... 2009 !) se souvient de cet échange : « Avec Colin Beanland, nous étions chargés de l'entretien des voitures et nous avons passé tous les deux une bonne partie de l'année 1966 à sillonner le Canada et les États-Unis, mon pays d'origine. C'est un excellent souvenir. Lorsque Bruce a voulu que nous changions le moteur, nous nous sommes installés près de chez moi, à Boston dans le Massachusetts, et nous avons procédé à cette conversion entre les deux premières courses. Il fallait faire vite car il n'y avait qu'une semaine de battement ! »

Prémices d'une domination

Bruce McLaren et Chris Amon étaient donc mieux équipés pour taquiner les Lola de John Surtees et de Mark Donohue. A défaut de rem-

porter une course, le fondateur de l'écurie parviendra à terminer troisième du championnat et connaît un certain succès commercial. En effet, Bruce McLaren était un homme aux talents multiples. Il avait ainsi eu la bonne idée de signer un contrat avec Elva, un constructeur américain de voitures de course, pour la production et la commercialisation de versions clients de la M1B. « A l'époque, nous n'étions encore qu'une petite équipe, se souvient Tyler Alexander, et nous n'étions pas structurés pour une production en série. Avec cet accord, tout le monde était gagnant. » Plus d'une vingtaine de M1B ont ainsi été produites. C'est le cas de celle que nous avons photographiée (elle court désormais en courses historiques aux mains de son propriétaire français Marc Hevia, qui l'a laissée dans la robe rouge utilisée par les voitures d'usine en

1966). Pour la saison 1967, Robin Herd aura le loisir de pousser plus loin la démarche aérodynamique ébauchée sur la M1B. « Nous sommes, en effet, parvenus à créer de l'effet de sol au niveau de la partie avant de la voiture - ce que Bruce ne voulait pas rendre public - et la M6 et sa suivante, la M8, sont devenues des voitures terribles d'efficacité. » Avec leur fameuse couleur orange, elles ont terrassé la concurrence entre 1967 et 1971. Sans s'en rendre compte, Robin Herd et ses acolytes fêlés d'efficacité aérodynamique ont écarté de la conception des voitures de course les artistes comme Michael Turner. Désormais, seule la quête de la performance absolue conditionnera la forme des voitures. Et comme le reconnaît Robin Herd : « Cela ne donne qu'accidentellement de belles voitures ! » ■



Technique

Châssis : tubulaire.

Moteur : V8 Oldsmobile F85 à 90°, 5 000 cm³, 2 soupapes par cylindre, 500 ch.

Boîte de vitesses :

Hewland LG 500 (4 rapports).

Freins : disques Girling.

Empattement : 2 311 mm.

Voies AV/AR : 1 295 mm. **Poids** : 590 kg.

Personne ne se souvient pourquoi cette M1B arborait une robe rouge. Ce n'est qu'en 1967 que McLaren optera pour sa fameuse couleur orange papaye.