



LANCIA STRATOS

Née du génie de Bertone et de l'intuition de Cesare Fiorio, la Lancia Stratos associait un dessin révolutionnaire, une conception moderne et avant-gardiste et une âme mythique avec un moteur Ferrari. Elle est rentrée par la grande porte au Panthéon de l'automobile avec ses succès inégalés en compétition.

Conçu comme un rêve de designer et exposé tel quel, le concept-car Lancia Stratos "Zero" est dévoilé au salon de l'automobile de Turin le 28 octobre 1970. Exposé sur le stand de Bertone, il est l'œuvre du designer en chef de l'époque, le génial et très créatif Marcello Gandini. Le dessin futuriste et la conception avant-gardiste vont séduire le directeur de la compétition de Lancia Cesare Fiorio qui voit le potentiel pour remplacer les Lancia Fulvia HF engagées en compétition. Avec l'accord de sa direction, il demande à Bertone de retravailler le concept Stratos selon un cahier des charges précis.

En un an de travail, la Stratos "Zero" est transformée en Lancia Stratos HF. Le prototype, de couleur rouge vif, est présenté au public en novembre 1971, toujours au salon de Turin. Il propose un design cunéiforme futuriste, toutefois plus réaliste que le concept initial. Côté moteur, le V6 de la Ferrari Dino 246 GT installé en position centrale transversale remplace le V4 de la Lancia Fulvia HF installé dans le concept.

Imaginée pour la compétition, la Lancia Stratos connaît une première année de mise au point avant la production de 500 exemplaires "stradale" nécessaires à son homologation. Les tests de course ayant permis de perfectionner la voiture, la production commence en 1973 avant de passer à plein régime à la mi-1974 jusqu'en avril 1976, date de la fin de production. Son design et son évolution sont figés et ne peuvent être modifiés. La version "stradale" est dépourvue d'éléments aérodynamiques contrairement à la version "compétition" qui se pare d'appendices avant et arrière ainsi que d'ailes élargies, rendant la Stratos agressive, même à l'arrêt !

Le châssis de la Stratos se compose d'une coque en acier avec une cellule centrale recevant, à l'avant, deux longerons pour supporter le train avant et la suspension, tandis que le moteur et la boîte de vitesses sont fixés dans un berceau tubulaire à l'arrière. Par rapport au concept car, la hauteur gagne 25 centimètres et la voiture est dotée de portières classiques et d'un pare-brise enveloppant.

La Stratos reçoit le moteur V6 Dino Ferrari, qui a trouvé place dans son très court empattement (2,18 mètres), moteur que l'on retrouve également dans la Dino Ferrari 246 et la Fiat Dino 2400. Ce bloc de 2,4 litres à quatre arbres à cames en tête reçoit trois carburateurs Weber double corps. Avec 190 ch à

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



7400 tr/mn, il entraîne la Stratos à 230 km/h. Compacte — sa longueur est de 3,71 mètres — et ultra légère (890 kilos), la Stratos offre la maniabilité d'un kart et une tenue de route d'une vivacité exceptionnelle.

Si la version "stradale" n'a pas évolué pour des raisons d'homologation, les différentes versions compétitions ont bénéficié d'évolutions moteur pour porter la puissance à 280 ch, et même à 480 ch avec l'ajout d'un turbocompresseur pour les versions expérimentales destinées aux épreuves sur circuit comme les 24 Heures du Mans par exemple. Au fil des ans, les Stratos évolueront pour passer de culasses à 12 soupapes à 24 soupapes.

Les premières voitures engagées en compétition arborent la livrée blanche et rouge du cigarettier Marlboro, sponsor de l'écurie Lancia.

Cette livrée est ensuite remplacée par le vert et blanc du sponsor Alitalia à partir de la saison 1975. Ce nouveau graphisme célébrant la compagnie aérienne nationale italienne va devenir emblématique deux ans plus tard : le logo tricolore est doublé et harmonisé avec la forme aérodynamique de la voiture. Aujourd'hui encore, la livrée "Alitalia" de la Stratos est considérée comme l'une des plus belles et des plus iconiques de l'histoire du sport automobile.

La Stratos en compétition

L'histoire sportive de la Stratos a commencé avant qu'elle ne soit homologuée, et même avant qu'elle ne soit produite. Première voiture conçue pour la compétition et plus particulièrement les rallyes, elle a été en mesure de s'imposer face à ses concurrentes qui, à l'époque, étaient de simples adaptations de modèles de grande série.

La première apparition d'une Stratos en rallye a lieu au Tour de Corse 1972. Il s'agit en réalité de tests destinés à corriger les défauts et fiabiliser l'auto. Le 8 Avril 1973, la Lancia Stratos engrange sa première victoire au Rallye Firestone en Espagne, le 15 mai elle se classe à la seconde place à la Targa Florio et le 23 septembre, elle gagne le Tour de France, première victoire majeure. Les premiers succès d'une longue série.

Si la voiture est alors surtout engagée en championnat d'Europe, cela va changer avec l'homologation Groupe 4 qui fut obtenue le 1^{er} octobre 1974, pour la seconde partie du championnat du monde des rallyes 1974.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



Dès lors, la Stratos s'imposera rapidement et sa domination en rallyes sera absolue. Un premier titre de Championne du Monde en 1974 sera le début d'un règne inégalé.

La Lancia Stratos est la voiture la plus titrée, elle a gagné pendant sept saisons consécutives, ce qui n'est quasiment jamais arrivé pour une voiture de rallye. Et les plus grands pilotes se sont révélés à son volant, à commencer par Sandro Munari mais également Jean-Claude Andruet, Markku Alen, Bjorn Waldegaard..., sans oublier Monsieur "Stratos", Bernard Darniche.

Elle aurait pu gagner d'autres titres et d'autres courses si Fiat n'avait pas décidé, en 1977, de la remplacer, pour des raisons de politique commerciale, par la Fiat 131 Abarth. Mais la Lancia Stratos est restée une voiture très compétitive et a continué de gagner aux mains d'écuries privées jusqu'en 1982 et l'expiration de son homologation, notamment avec Bernard Darniche sur la voiture engagée par l'importateur français André Chardonnet.

La Stratos a fait de glorieux adieux au Rallye de Monza le 28 novembre 1982 en signant un triplé ; elle s'est retirée avec un palmarès riche de trois titres de Champion du Monde, trois titres de Champion d'Europe, et un nombre record de victoires dans les rallyes les plus prestigieux. Son palmarès affiche près de 500 victoires, un record.



Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



LA MARQUE BALLOT

Ernest Ballot s'engage volontairement « aux équipages de la flotte » le 3 janvier 1887 à la mairie d'Angoulême. Il n'a pas encore 17 ans. Il sera apprenti puis élève mécanicien pour terminer mécanicien de 1^{ère} classe, 2^{ème} du concours des mécaniciens. Il est libéré du service actif le 27 septembre 1894. L'ancre marine sera toujours son signe distinctif, emblème de la marque.

Sa passion pour les moteurs va le conduire, au milieu des années 1900, à créer sa propre activité de fabrication de moteurs, pour l'industrie, l'agriculture, l'automobile et la moto, la marine ou l'aviation.

Au cours de la Première Guerre Mondiale, Ballot participe à l'effort de guerre en produisant dans l'usine du boulevard Brune à Paris des moteurs pour le compte de l'armée française, et notamment des moteurs d'avions parmi les mieux classés par l'Armée.

Une fois la paix revenue, Ernest Ballot cherche de nouvelles opportunités de développement. Il saisit l'opportunité d'entrer dans le monde de la construction automobile par la grande porte, celle du sport automobile. Le pilote René Thomas, vainqueur des 500 miles d'Indianapolis en 1914, lui présente le meilleur ingénieur du moment, le suisse Ernest Henry, qui avait permis à Peugeot de remporter les 500 miles d'Indianapolis en 1913. Il développe un modèle de Grand Prix d'une modernité surprenante et répondant à la nouvelle réglementation des moins de 4,9 litres. Il est animé par un moteur 8 cylindres à chambres hémisphériques, 4 soupapes par cylindre et deux arbres à cames en tête de 4 817 cm³. Avec 150 ch, la voiture frôle les 200 km/h et se révèle la voiture de Grand Prix la plus rapide du monde. Quatre exemplaires sont alignés aux 500 Miles d'Indianapolis de 1919 pour un résultat décevant. Pourtant, elles avaient signé le meilleur temps en course à la moyenne de 168,5 km/h.

En 1920, Américains et Européens se mettent d'accord pour une nouvelle cylindrée limitée à 3 litres en compétition. Ballot poursuit la même technologie d'avant-garde à 4 soupapes par cylindre et double arbre à came en tête, la Ballot 3 litres 3/8LC.

En 1920, à Indianapolis, les voitures terminent 2^e, 5^e et 7^e, puis 2^e et 3^e au Grand Prix de l'ACF au Mans 1921. En septembre 1921, Jules Goux remporte le Grand Prix d'Italie à Brescia sur la Ballot 3 litres, tandis que Jean Chassagne signe la seconde place.

En 1922, une nouvelle réglementation limite la cylindrée à 2 litres, signant ainsi l'arrêt de la 3 litres. Une nouvelle fois Ernest Henry adopte la même technologie sur un modèle de compétition, cette fois un 4 cylindres 2 litres qui remporte un grand succès, la 2LS.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



A la demande des clients, Ballot adapte le châssis et le moteur 4 cylindres 2 litres double ACT pour produire pour la route cette 2LS, une voiture hyper sportive, très rapide (148 km/h). Une quarantaine d'exemplaires fut produite.

En parallèle, Ballot sortira une automobile plus accessible mais aussi plus simple (simple ACT, 2 soupapes par cylindre, toujours en 2 litres mais moins puissante) sur des châssis plus longs, la 2LT (T pour Tourisme). Une version sport, la 2LTS, va progressivement la remplacer.

A la fin des années 20, Ballot produit également des 8 cylindres, adaptés sur des automobiles de luxe, notamment la RH3.

A partir de 1929, l'entreprise Ballot est acculée, pénalisée par des moteurs qui se révèlent peu à peu insuffisants pour de lourdes berlines et la crise économique qui pèse sur tous les constructeurs. Elle se voit contrainte d'accepter la proposition d'Hispano Suiza de produire ensemble des modèles moyenne gamme. La Ballot HS 26, présentée au salon de Paris 1930, est alors renommée Hispano « Junior ».

Hispano Suiza absorbe Ballot en 1931, mais ne conserve la marque Ballot qu'une année de plus. La marque Ballot disparaît en 1932. Ernest Ballot meurt à son domicile parisien près du parc Montsouris en août 1937.



Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



LA MARQUE MG

Symbole de l'industrie automobile britannique, MG fêtera son centenaire en 2023, même si le débat existe toujours sur la date de création de la Marque. Si la société a retenu 1924 comme année de sa création, c'est bel et bien dès 1923 que l'on voit apparaître des voitures portant le badge MG, alors accolé à celui de Morris, et en novembre de cette même année que la presse d'Oxford fait référence au logo octogonal de MG.

A l'origine de MG – anciennement Morris Garages, un concessionnaire Morris installé à Oxford – on trouve **Cecil Kimber**, un ingénieur automobile né à Londres en 1888.

Attiré dès son plus jeune âge par les engins à moteur, la compétition, puis la construction automobile, son destin bascule lorsqu'il est embauché en 1921 comme directeur des ventes chez Morris Garages à Oxford. Deux ans plus tard, devenu directeur général de Morris Motors, qui fabriquait alors des véhicules populaires, il commence à concevoir des carrosseries spéciales sur châssis Morris. C'est ainsi qu'on voit apparaître en novembre 1923 les premiers modèles de la marque, qui étaient alors des modèles Morris Oxford recarrossés.

La première MG quant à elle sort en 1924, c'est la 14/28, une berline 4 portes, suivie très rapidement de la MG quatre places Special Sports. Le succès est immédiat.

En 1925, Cecil Kimber développe la première MG de compétition « Old Number One ».

La MG Car Company Ltd, détenue par William Morris, est créée en mars 1928. Sous l'impulsion de Cecil Kimber, elle se démarque rapidement des productions Morris et son développement est tel qu'elle est contrainte de déménager sur un site plus grand, Abington.

C'est le point de départ d'une grande lignée de sportives, des M Midget au Midget TA, en passant par les Magna F, Midget Type C « Monthléry », Midget J2, Magnette K3 ou encore Midget PA.

L'image de MG est intimement liée à la compétition et à l'engagement dès 1930 des voitures de la marque dans des rallyes, trials, courses sur route ou sur circuit, qui ont forgé sa notoriété, même si Nuffield – groupe auquel appartient Morris Motors, nouveau propriétaire de MG – n'est pas très favorable à cette activité. Il finira d'ailleurs par dissoudre le département compétition de MG en 1935.

Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*

BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France

www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*



De nouveaux programmes virent néanmoins le jour, notamment les courses de trial et les records de vitesse dans lesquels Cecil Kimber s'était beaucoup investi. A la veille de la guerre, la EX 135, sur base d'un châssis Magnette et moteur à compression Zoller, atteint même la vitesse de 327,5 km/h sur l'autoroute de Francfort !

Si l'intention de Cecil Kimber avait été de transformer Abington en industrie de guerre, aucun contrat ne fut confié par le gouvernement britannique à l'usine MG, pourtant moderne. Kimber décida donc lui-même de partir à la recherche de contrats, qu'il obtint, notamment pour l'aéronautique. Mais l'esprit individualiste et électron libre de Cecil Kimber eut finalement raison de sa carrière chez MG, le Groupe Nuffield décida de l'évincer en 1941. Il terminera sa carrière chez le fabricant d'autocars Charlesworth et mourra tragiquement dans un accident de train en 1945 à l'âge de 56 ans.

L'esprit MG a néanmoins survécu à son départ. Depuis 1923, et la première Morris modifiée par le fondateur de la marque Cecil Kimber, ce sont plus de 80 modèles qui ont vu le jour et les petits véhicules sportifs, comme les MG A, MG B ou encore Midget, ont continué à faire la renommée de la marque dans les années 1960 et 1970.

En 1952, MG fut racheté par British Motors Corporation puis, en 1968, par British Leyland qui fermera en 1980 l'usine historique d'Abington, provoquant un vrai cataclysme, tant auprès des ouvriers que des clients de la marque.

Les modèles suivants de MG furent construits par Rover Group dans l'usine de Longbridge, puis la marque MG fut successivement achetée par British Aerospace en 1988, BMW en 1994 et enfin par le consortium Phoenix en 2000, qui changea le nom du groupe Rover qui devint MG Rover. En avril 2005, la faillite de MG Rover est inéluctable et la production s'arrête. La maison-mère de MG est désormais le constructeur chinois SAIC Motor.



Association du Circuit des Remparts d'Angoulême*
BP 90247 – 16007 Angoulême Cedex 7 – France
www.circuitdesremparts.com

**association sans but lucratif sous l'égide de la loi de 1901*