

1960 Lotus Seven

Lotus offre son « outil à rouler vite »

Il y a longtemps que Colin Chapman songeait à cette auto pour Spartiate endurci. Quelques prototypes roulent déjà en Angleterre. Cette fois, « Monsieur Lotus » est décidé : il lance actuellement sur le marché américain la Seven, outil pour apprendre à rouler vite !

ON CROIT REVER ! Est-ce Lotus, champion de l'aérodynamisme scientifique, qui construit cet insecte hirsute ? La Seven ressemble à ces vieilles choses roulantes qu'affectionne tellement le célèbre Major Thompson, gentleman britannique bien né. Si les Italiens parent leurs voitures de robes d'acier, elle serait plutôt habillée d'un maillot d'aluminium !

Tout est réduit au strict minimum et vous aurez au moins une satisfaction : celle de ne pas transporter un kilo de métal inutile. La roue de réserve est fixée par deux courroies de cuir et le problème des portières est résolu de maîtresse façon : la suppression pure et simple. Mais, diable, une voiture, cela sert à rouler n'est-ce-pas ? Et rouler, la Lotus Seven le fait très bien, comme nous allons le voir !

Mais ce n'est pas une « vieille chose » !

Il ne faut quand même pas se fier aux apparences. Ce fuselage super surbaissé, campé crânement entre ses quatre robustes roues à rayons, n'a rien de

commun avec les vénérables et sautillantes MG TC. Il dissimule, au contraire, un squelette ultra moderne, dérivé en droite ligne des Lotus de compétition. Un châssis en treillis de fins tubes soudés (travail main !) porte une suspension du plus pur style Colin Chapman. Les roues avant indépendantes par longs triangles transversaux sont reliées par la typique barre anti-roulis Lotus dont l'efficacité étonna tellement les spécialistes de la course. Le pont rigide est guidé par des tubes latéraux et par une barre diagonale : aucun mouvement intempestif à craindre de ce côté-là. Aux quatre coins de la voiture, on retrouve le même élément élastique : le typique ressort à boudin, long et mince, enroulé autour du robuste amortisseur télescopique.

Vous connaissez les fameux résultats que cette mécanique — hier encore étonnante par son apparente fragilité — a remporté sur les circuits... C'est au groupe Austin-Healey Sprite (moteur, boîte 4 vitesses et transmission) que Colin Chapman a confié le soin de propulser sa machine. Placés dans une voiture bien plus légère que la Sprite d'origine,

les 48 ch (à 5 200 tr/mn) du petit 4 cylindres 948 cm³ procurent des performances très amusantes sans jamais peiner.

« A la dure » ne signifie pas courbatures

Enjambons la carrosserie et glissons-nous (dans le sens exact du mot !) derrière le volant. Les sièges non réglables, séparés par le tunnel de transmission, semblent primitifs : une mince couche de dunlopillo et c'est tout ! Pourtant, on y est bien assis. Les reins sont soutenus, les jambes allongées et le volant tombe naturellement dans les mains. Le levier de vitesses est près du volant, fièrement planté sur la boîte, mais je trouve que les mouvements requis pour passer les rapports sont trop amples.

Les pédales sont minuscules et très rapprochées, ce qui exige des chaussures fines, mais permet d'appréhender la technique « pointe-talon » qui consiste à freiner avec la pointe du pied tandis que le talon donne le coup d'accélérateur nécessaire au rétrogradage des vitesses. Vous savez que cette façon de procéder,

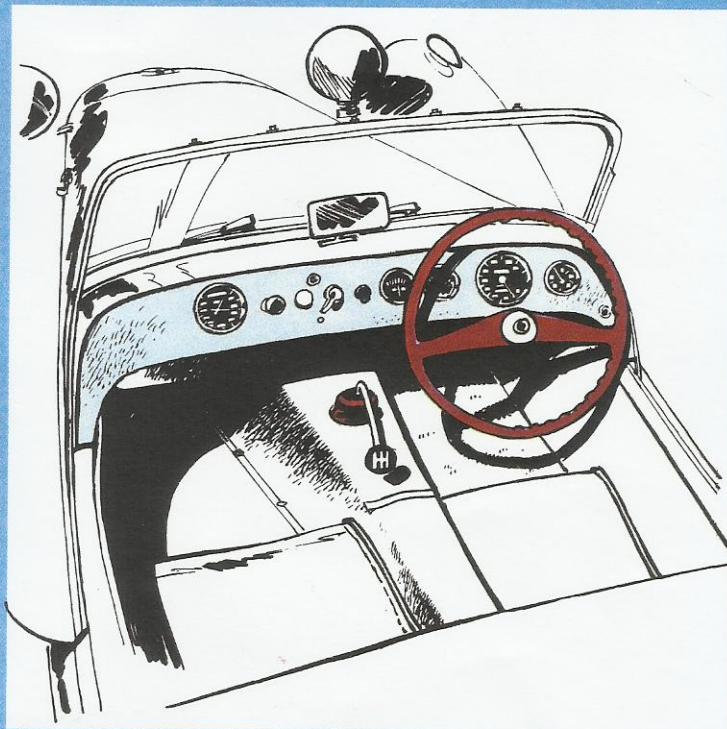
assez délicate je l'avoue, est utilisée par les coureurs.

Devant nos yeux, une planche de bord monacale, mais complète : des instruments ronds, finement gradués et de bonne qualité. Un compte-tours, un compteur de vitesse, pression d'huile, température d'eau, ampèremètre, jauge d'essence. Au travers du pare-brise, le coup d'œil est sympathique : le long capot plonge entre les hautes ailes style belle époque (qui sont, ô anachronisme, en matière plastique !) et l'on est assis si bas que je puis mettre ma main à plat sur la route !

Attention : bolide-école !

Dès les premiers tours de roue, on comprend que notre petite machine spartiate n'a rien des vieilles voitures qu'elle évoque. Le démarrage est vif, l'embrayage est franc et précis et les vitesses passent dans du velours. En deux secondes : 35 km/h. En quatre secondes, 65 km/h. Le 100 est atteint en douze secondes. Là, la courbe fléchit un peu, mais nous arrivons quand même aisément à 135 chrono en une demi-minute.

La suspension Lotus, alliée à la précise direction à crémaillère, fait merveille : stabilité extraordinaire, virages « comme sur des rails » et dérapages contrôlés au centimètre près. Bien sûr, on n'atteint pas des vitesses folles, mais en trafic normal et sur route sinueuse on laisse tout le monde sur place grâce aux vives accélérations et à l'ahurissante agilité de notre joujou. Je vous le disais : un outil à apprendre le pilotage. Rien de superflu, mais tout le nécessaire ; toutes les voitures « modernes » ne peuvent en dire autant...



LE TABLEAU DE BORD REFLÈTE EXACTEMENT L'IDÉE DU CONSTRUCTEUR. DES INSTRUMENTS COMPLETS ET EXACTS, MAIS PRÉSENTÉS D'UNE MANIÈRE MONACALE ! TOUT DE MÊME, UN TABLEAU UN PEU PLUS JOLI N'AURAIT FAIT AUCUN MAL

Accélérations en secondes

* * * * *

2 secondes : 35 km/h

4 secondes : 65 km/h

12 secondes : 100 km/h

30 secondes : 135 km/h