

Le tour du propriétaire avec « Monsieur » Aaltonen

Lors du rendez-vous, le leader de l'équipe japonaise était en combinaison pour une séance de photos avec des reporters britanniques. Quelques minutes plus tard, il nous invita à monter à ses côtés, nous commanda de boucler un solide harnais Willans dont il vérifia lui-même le serrage des bretelles en spécifiant « on ne sait jamais qui peut arriver en face ». Nous étions dans le bain. Tant qu'il fut en ville, tout alla fort bien, mais dès qu'il enfila la route de la Turbie, le pilote prit le pas sur le gentleman. Il cravacha l'imposante cavalerie et commença une — trop — courte démonstration. Tout en admirant sa technique prodigieuse, nous commençons à juger cette énorme bête qu'est la 240 Z et à voir qu'en effet, ce n'est pas une voiture des plus maniables, encore qu'avec le coup de volant du propriétaire...

Quelques kilomètres plus loin, il exécuta un splendide tête-à-queue volontaire pour faire demi-tour et entreprit de redescendre vers Monaco à une allure de touriste tout en nous spécifiant les améliorations qu'avait subies la voiture. Disons tout de suite que s'il avait dépassé 3 000 tr/mn, nous n'aurions jamais pu tenir cette conversation.

De retour à son hôtel, il nous demanda de ramener la voiture pour 19 h ; il était 10 h. Une journée merveilleuse s'offrait à nous et le cap fut mis immédiatement sur l'arrière-pays méditerranéen, si riche en petites routes accidentées.

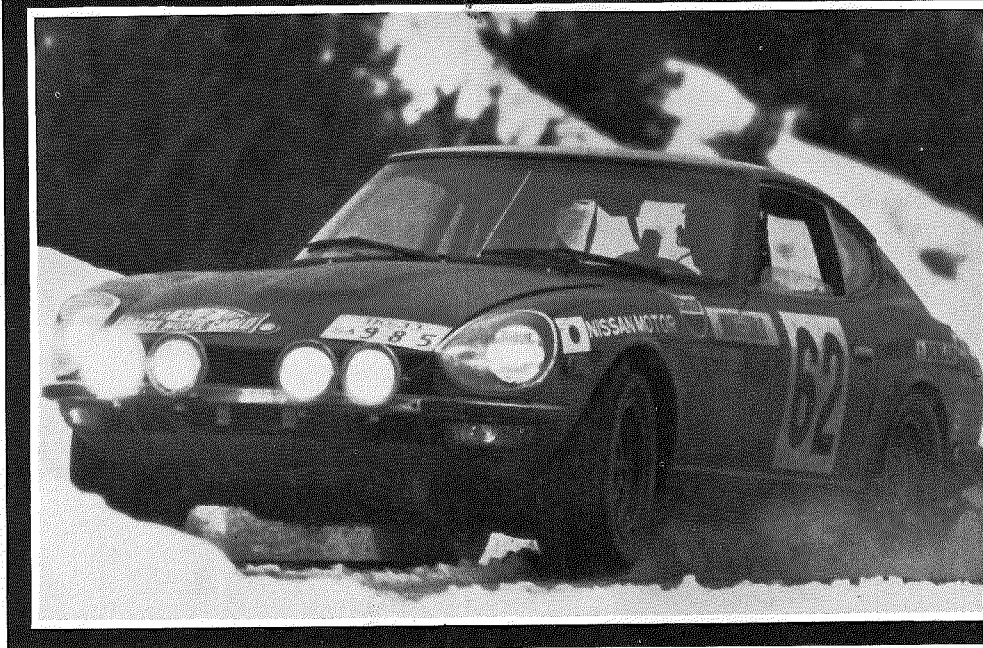
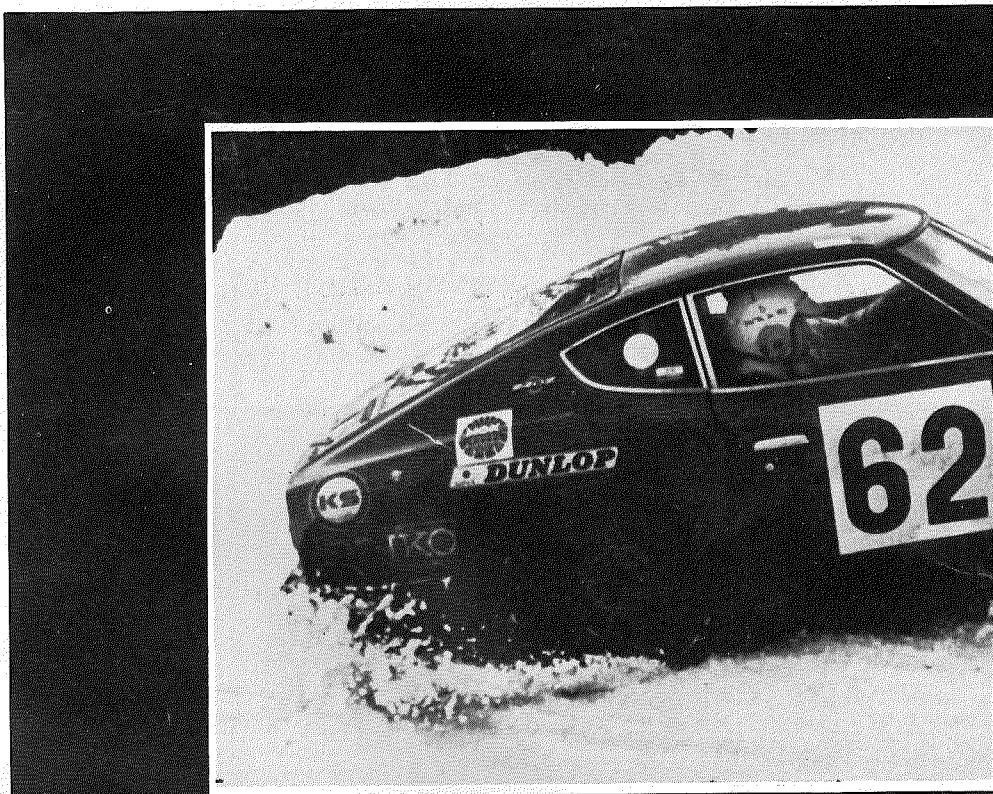
Avant d'attaquer

Une mécanique développant une centaine de chevaux au litre mérite toujours du respect, aussi avant de nous élancer nous avons tenu à découvrir chaque détail.

L'intérieur, entièrement noir mat, est très semblable à celui de la voiture d'origine, c'est-à-dire franchement moderne pour ne pas dire tirant sur la futuriste. L'équipement rallye est constitué par deux Tripmaster (Aaltonen nous confia que cet appareil lui causait beaucoup de soucis et qu'il préférerait en avoir deux totalement indépendants par précaution). Un tableau rajouté comporte plusieurs interrupteurs commandant la batterie de phares, le lave-glace, l'essuie-glace, le phare de recul, le lecteur de carte. Une astuce : un rhéostat commande l'intensité des phares. Un petit interrupteur commande un éclairage indépendant du seul compte-tours (mouchard à 7 000 tr/mn) au cas où le système classique connaîtrait une défaillance. Les sièges sont fins, légers, très enveloppants et fort confortables, peut-être grâce à leur tissu. Le volant, d'assez grande dimension, est à jante très épaisse. L'arceau de sécurité est double et inspire une confiance presque sans limites.

A aucun moment, la finition n'est négligée, même au titre du sacro-saint gain de poids.

Le moteur est fort imposant dans ses dimensions, de même que la boîte de vitesses qui ressemblerait plus à celle d'un camion que d'une voiture de sport. L'ensemble dégage une impression de robustesse peu commune et, à vrai dire, cette mécanique évoque d'assez près le groupe de la défunte Austin Healey 3000,



mécanique immortelle s'il en fut. Les roues en alliage léger étaient chaussées, pour cet essai, d'énormes Dunlop Racing pour faire passer la cavalerie de l'ensemble.

Banzaï !...

La position de conduite est excellente, et à ce sujet, on devine l'importance de la préparation. Solide cale-pied en tôle ajoutée, pédales métalliques de bonnes dimensions permettant toutes les manœuvres nécessaires contribuant au confort du pilote. Contact. Deux puissantes pompes électriques font entendre leurs cliquetis à quelques dizaines de centimè-

tres de vos oreilles. Dès la mise en route, les deux échappements fort libres font entendre un bruit puissant, corsé et plein de vie qui se transforme en feulement rageur dès que l'on chatouille l'accélérateur.

En dosant les gaz à vide, on sent déjà que le moteur est léger et certainement moins lourd que ne le laisse supposer son aspect extérieur.

En ville, l'élégant monstre sait se montrer civilisé et même beaucoup plus que la plupart des véhicules communs. Rouler en 4e à 30 km/h semble naturel et l'accélération se fait sans la moindre bavure ou hésitation. Comme répondait