

La GT

*bleu
blanc
rouge!*



On a tôt fait d'éluder son nom pour mieux faire vibrer son prénom : la MVS Venturi est une belle Grand Tourisme à la française, mais aussi une formidable aventure qui a marqué à tout jamais l'industrie automobile française. Nous avons brièvement retracé pour vous le début du parcours de Venturi jusqu'à la 260 Atlantique, la plus rare des versions de série...



Aisément reconnaissable à sa couleur bleue spécifique et à ses jantes anthracite, la 260 Atlantique est la première série limitée Venturi. Seulement 25 exemplaires

Comme bon nombre d'aventures automobiles dignes de ce nom, l'histoire de MVS - Manufacture de Voitures de Sport - est mouvementée, mais aussi passionnante. Une histoire d'homme, une histoire de passion, une histoire d'automobiles sportives d'exception, capables, à leur maturité, de rivaliser avec les meilleures GT de l'époque. Tout débute en 1978 par la rencontre de deux hommes, qui deviendront

par la suite les instigateurs du projet Venturi (où plutôt Ventury, puisque telle était l'orthographe exacte du nom du premier prototype). Ces deux hommes, ce sont Claude Poiraud, le technicien, et Gérard Godfroy, le dessinateur. C'est chez le carrossier Heuliez, à Cerizay, que les deux mordus se rencontrent. Poiraud débarque chez Heuliez en 1973, après avoir passé près de quatre ans chez Alpine, à Dieppe, notamment au bureau

d'études. Godfroy, lui, après avoir travaillé sur des transformations de VW Coccinelle, débute comme styliste à La Garenne, chez Peugeot, en 1976. Gérard Welter, à la tête du bureau de style, le fait notamment travailler sur le projet M24, qui deviendra, en 1983, la Peugeot 205... Mais Godfroy préfère continuer ses aventures ailleurs dès 1978. Il entre chez Heuliez, où il rencontre Poiraud, qui lui proposera, quelques années plus

produits, ce qui en fait un véritable objet de convoitise pour les amateurs du genre. La cote moyenne d'un tel modèle se situe aujourd'hui aux alentours de 32 000 €.

tard, de dessiner la future Venturi. Début 1984, le projet prend forme, et la première maquette est conçue dans des conditions pas vraiment idéales, puisqu'il s'agit d'un sous-sol de pavillon !

Le nerf de la guerre

Le rêve prend forme, mais les deux hommes gardent les pieds sur terre, comme le fait penser cette anecdote : Gérard Godfroy suggère notamment de faire passer l'empattement initialement prévu (2,35 m) à 2,40 m, c'est-à-dire le même que sur la VW Coccinelle, ceci afin de pouvoir adapter, dans le pire des cas, la carrosserie à un châssis disons... moins sportif ! Après plusieurs semaines de travail acharné, la maquette à l'échelle 1 est prête pour le grand rendez-vous fatidique, le Salon de l'Auto de Paris en octobre 1984. La Ventury, joli coupé sportif à moteur central (la mécanique est celle de la VW Golf, mais elle n'est là que pour faire plus « vrai », car elle ne fonctionne pas) reçoit un formidable accueil des journalistes et du public. Mais un tel engouement n'aurait pas débouché sur grand-chose sans un financement adéquat. L'argent, c'est le nerf de la guerre ! C'est là qu'intervient Hervé Boulanger, passionné de belles automobiles, mais aussi directeur dans une succursale bancaire. C'est lui qui va « ficeler » le dossier Ventury, non sans avoir prévenu Poiraud et Godfroy qu'il ne faudrait pas compter sur son investissement financier si la mécanique retenue n'est pas largement plus puissante et l'auto plus haut de gamme... Mais la chance sourit aux audacieux. Poiraud décide d'implanter le quatre cylindres de la Peugeot 505 Turbo, alors que Boulanger décroche un financement. L'équipe technique



L'habitacle affiche clairement une ambiance plus sportive que les autres modèles en adoptant des placages en carbone/kevlar à la place du bois. Le cuir est remplacé par un matériau imitant le cuir, mais plus léger : le Loricar. Notez les sièges baquet Recaro.





Pas de changement esthétique au programme, hormis la couleur et les dénominations Atlantique sur les portes et la partie arrière. Le look reste toutefois plutôt agressif.

commence à être formée, notamment autour de Jean Rondeau, grand spécialiste des 24 Heures du Mans. Un châssis à poutre centrale en acier et caisson en tôle est mis en chantier. Pour les vitrages, le pare-brise et les vitres latérales, retravaillées, proviennent d'une Renault Fuego, le balai d'essuie-glace de chez Mercedes, et les feux arrière d'une BMW Série 3 première génération. Plus tard, viendront les rétroviseurs (utilisés également chez Lotus, notamment) de la Citroën CX. Une Venturi, la première véritable Venturi roulante, est en train de naître. En 1985, Hervé Boulan devient le premier PDG de la Manufacture de Voitures de Sport (MVS). Gérard Godfroy, lui, prend beaucoup de recul et ne participe au projet que lorsqu'on le sollicite...

Plus cossue

Mi-décembre 1985, le premier prototype roulant, propulsé par le quatre cylindres turbo Peugeot monté transversalement en position centrale arrière, fait ses premiers tours de roues aux mains de Jean Rondeau. Quelques jours plus tard, ce dernier trouvera la mort dans un accident au volant de sa voiture. Mais la toute jeune MVS Venturi doit continuer sa mise au point malgré cette tragédie. Jean-Pierre Beltoise et Jean-Philippe Vittecoq apportent leur pierre à l'édifice, mais ce n'est pas facile : l'auto demande de nombreuses séances de mise au point et les trains roulants plusieurs modifications. La carrosserie, elle aussi, a droit à des changements. L'habitacle, qui se veut cossu, prend forme peu à peu. À la mi-1986, la presse est conviée à une pre-



Les instruments sont signés Jaeger et... MVS, même si la dénomination disparaît officiellement au profit de Venturi.



Le superbe pédalier en aluminium ajouré est complété par un repose-pieds du même métal. Ambiance racing indéniable à bord de cette série limitée!

mière présentation. Les avis sont unanimes, la voiture manque de mise au point et la mécanique ne convainc pas. Chez MVS, on décide de changer son fusil d'épaule : une nouvelle architecture

de train avant est dessinée, un train arrière spécifique est étudié, et le quatre cylindres est abandonné au profit du moteur implanté dans l'autre GT française, le V6 PRV de l'Alpine GTA V6 Turbo. Cette fois, le groupe motopropulseur (cubant 2458 cm³ et développant 200 ch) est monté en position longitudinale, avec la boîte de vitesses rejetée à l'extrémité arrière. La MVS Venturi quasi définitive est présentée lors du Salon de Paris en octobre 1986. Loin de la capitale, à Cholet, l'usine MVS flamboyante neuve sort de terre. La véritable aventure industrielle peut commencer...

Plus musclée

Malgré sa carrosserie en polyester, la MVS Venturi a pris du poids par rapport aux prototypes initiaux. La présence d'un V6 à la place d'un quatre cylindres y est pour beaucoup, mais il faut aussi l'imputer à l'équipement très complet de l'habitacle, carrément luxueux : cuir, placages en bois, sièges confortables, réglages électriques... La Venturi dépasse 1 200 kg, mais se permet de titiller les GT les plus emblématiques de la planète, Lotus, Ferrari, Porsche... et Alpine, notamment. Si, en termes de performances pures, la GT bleu-blanc-rouge marque légèrement le pas par rapport aux meilleures, elle se rattrape par une excellente homogénéité et -enfin- un comportement routier digne d'une vraie sportive. À vrai dire, c'est même là un de ses meilleurs atouts. Au fur et à mesure, la gamme s'étoffe : cabriolet Transcup (en 1990), remarquable car disposant d'un toit Targa et d'une lunette arrière rabattable, ce qui en fait un véritable coupé-cabriolet, 2.80 SPC (cylindrée portée à 2,8 litres et 260 ch à la clé, ce qui entraîne également la présence d'une boîte de vitesses renforcée). Cette année 1990 marquera aussi la disparition du nom MVS au seul profit de Venturi, un changement instauré par le



Venturi 260, pour 260 ch. Une puissance suffisante pour aller taquiner les meilleures du genre...



Les anciens logotypes MVS font place au gerfaut après l'arrivée de Xavier de La Chapelle à la tête de la marque, en 1989.



Les instruments permettent de surveiller de près le bon fonctionnement du V6 turbocompressé d'origine Renault, mais modifié par Venturi.



Les plaques constructeur arborent aussi le nouveau logotype au début des années 1990.



Les phares rétractables, façon Porsche ou Ferrari, entre autres, font partie intégrante du faciès des Venturi. Petite anecdote, les clignotants proviennent, eh oui, de la Renault 16!



Colorées, les Venturi Trophy, lors d'une manche de leur compétition, sur le circuit du Castellet. Ce sont les dignes héritières de la lignée des Venturi, depuis la création de la marque, au début des années 1980.

Sur l'Atlantique, le système de climatisation et l'autoradio à cassette passent de la série à la liste des options. Objectif : perdre du poids!



Très performante malgré une mécanique inchangée, l'Atlantique est capable d'atteindre 270 km/h et d'abattre le 0 à 100 km/h en 5"2. Porsche et Ferrari n'ont qu'à bien c'est son comportement routier et son homogénéité qui font sa vraie valeur.



nouveau PDG, Xavier de La Chapelle. Pour le millésime 1991, les Venturi subissent des améliorations de détails dans l'habitacle, et une version allégée et plus sportive est annoncée : la 260 Atlantique, qui reprend le moteur de la 2.80 SPC et APC, ces deux appellations signifiant tout simplement « sans pot catalytique » ou « avec pot catalytique » !

Façon RS

Sur le papier, l'Atlantique semble appliquer la recette des Porsche RS, à un détail près : présentation spécifique, allègement des éléments constitutifs et châssis aux réglages plus sport. Seule différence de taille, un moteur inchangé par rapport à la version 260 ch « normale ». Notons tout de même que par rapport à la base Renault, ce V6 Venturi reçoit un équipement mobile spécifique (bielles, pistons, vilebrequin...), un système d'injection et un boîtier électronique de gestion moteur propres. Le constructeur, à l'époque, annonce une auto développée spécifiquement pour les gentlemen drivers, autrement dit des pilotes amateurs qui souhaitent profiter de leur Venturi à la fois sur la route, mais aussi sur circuit. Extérieurement, cette 260 Atlantique est reconnaissable à sa couleur bleu métallisé spécifique et à ses jantes couleur anthracite. Venturi annonce une carrosserie allégée et certaines pièces en aluminium. La suspension accueille des barres antiroulis creuses, alors que les barres de suspension arrière sont peintes en jaune. L'habitacle, particulier, est notamment

Sport et classe, en somme un habitacle qui répond parfaitement à la définition des Venturi, véritables GT et véritables sportives à la fois. La quadrature du cercle. En haut : Éric Bernard, parrain de la présentation de la Version Atlantique.

se tenir ! Mais plus encore que les performances pures,



Freins à disques ventilés et pneumatiques de 16 pouces, pour la Venturi Atlantique.

reconnaissable à ses placages en carbone à la place des revêtements en bois, et le cuir a laissé place à un matériau en simili, le Loricar. Les baquets Recaro, assortis à l'habitacle, sont gris rehaussés d'une bande bleue, tout comme le volant. Un pédalier en aluminium ajouré prend place, et la roue de secours est supprimée. L'autoradio et l'air conditionné, enfin, ne sont disponibles qu'en option. Le gain de poids réalisé atteint environ 100 kg (1 110 kg annoncés), ce qui permet à la 260 Atlantique de revendiquer des performances en hausse, et ce, malgré une mécanique inchangée : le constructeur annonce 270 km/h en vitesse maxi, le 0 à 100 km/h en 5"2 et le 1 000 m départ arrêté



Ces jantes en alliage, même si elles se différencient par leur couleur spécifique et leur bord poli, reprennent le même dessin que celle équipant les 260 « normales ».



L'accessibilité mécanique reste problématique à cause de la position centrale du moteur et de la présence d'un coffre tout à l'arrière. Notez la coiffe du système de suralimentation griffé Venturi.



La Venturi 260 Atlantique a une particularité : son train arrière multibras, un modèle « sportif » tourné vers le circuit. On le reconnaît grâce aux suspensions constituées de bras jaunes.

VENTURI 260 ATLANTIC 1992

- Moteur : V6 central en position longitudinale
- Cylindrée : 2 849 cm³
- Puissance : 260 ch à 5 500 tr/mn
- Couple : 44 m.kg à 2 000 tr/mn
- Alimentation : injection électronique
- Suralimentation : turbocompresseur Garrett T3, échangeur air/air
- Pression de suralimentation maxi : 1,0 bar
- Transmission : propulsion ; embrayage monodisque à sec, boîte mécanique à 5 rapports
- Châssis : poutre en acier avec caissons avant et arrière en tôle d'acier
- Suspension : triangles superposés, combinés ressort/amortisseur, barre antiroulis à l'avant, essieu à 5 bras, combinés ressort/amortisseur, barre antiroulis à l'arrière
- Freins : disques ventilés de 280 mm (AV/AR)
- Direction : à crémaillère, assistance hydraulique
- Pneumatiques : 205/55 ZR 16 (AV) et 245/45 ZR 16 (AR)
- Poids en ordre de marche : 1 110 kg
- Longueur : 409 cm
- Largeur : 170 cm
- Hauteur : 117 cm
- Empattement : 240 cm
- Voies avant/arrière : 146 cm/147 cm
- Vitesse maxi : 270 km/h
- 0 à 100 km/h : 5"2

en 23"9, soit des chronos remarquables dignes des meilleures GT de l'époque. Produite à seulement vingt-cinq exemplaires, la 260 Atlantique reste la première auto de la marque réalisée en série limitée, et une des plus désirables GT de l'époque. En somme, il s'agit d'une formidable vitrine du savoir-faire français.

David Lamboley
Photos Christian Bedei

Un grand merci à SL Autos, à Chartres, pour nous avoir permis de réaliser ce reportage. La superbe Venturi 260 Atlantique illustrant ces pages est à vendre. Renseignements aux 02 37 35 41 51.