

EN VENTE DANS LES KIOSQUES

COMPACT
disc
DIGITAL AUDIO

COMPACT
disc
DIGITAL AUDIO

CARMEN

PRIVILEGES DE L'
OPERA
GEORGES BIZET

CARMEN



PRIVILEGES DE L'
OPERA
CARMEN
Georges Bizet



Shirley Verrett • Albert Lance • Robert Massard
Isabel Garcisanz • Nadine Sautereau • Jacqueline Broudeur
Orchestra Sinfonica e Coro di Roma della Radiotelevisione Italiana
Georges Prêtre

GEORGES
BIZET

SA VIE
SON ŒUVRE

CARMEN

DE L'ŒUVRE
LYRIQUE
AU
CINEMA

1
FASCICULE
+1
COMPACT
DISC

L 6204 - 1 - 75.00 F



Cette confection contient 1 fascicule + 1 CD made in Italie

CES DEUX ARTICLES NE PEUVENT ÊTRE VENDUS SEPARÉMENT

DONKERVOORT S8 A TURBO

Biplace de course

Évidemment, une Donkervoort n'est surtout pas à comparer avec une voiture normale, avec des portes, un toit et des pare-chocs... Et du même coup, elle ne sert pas à véhiculer des hommes et des idées, mais avant toute autre chose, à s'amuser.

C'est un jouet cher (280 000 F) plus cher qu'une BMW M3 qui vaut 278 000 F, et beaucoup moins sophistiqué. L'électronique, dans la S8 A Turbo se limite à l'injection électronique Bosch et au système de dépollution. Il n'y a même pas de régulation électronique du turbo, comme on en trouve un peu partout maintenant.

L'introduction dans cette espèce de cigare n'est pas très commode, il faut prendre soin de replier la portière en toile sur le pare-brise et de bien viser. Une fois calé dans le baquet habillé de cuir, à quelques centimètres du sol, on apprécie l'ordonnance du tableau de bord, paré d'une rangée de compteurs. A l'usage, on s'aperçoit qu'ils se révèlent peu lisibles, mais la beauté ou plutôt l'ambiance est sauve. C'est ce qui compte. En passant la main dans l'ouverture avec un rabat, pratiquée dans la frêle portière de toile, on réalise avec effroi que l'on peut toucher la route...

Le moindre véhicule normal prend des allures de mastodonte. Le pare-brise plafonne à 1,10



mètres du sol soit 20 centimètres plus bas qu'une Renault 5 ou Peugeot 205 de base... Alors, imaginez ce que cela donne à côté d'un autobus ou d'un poids lourd. Pour toutes ces raisons, mais surtout le fait que la Donkervoort ne possède pas le moindre pare-chocs, il vaut mieux éviter la ville. Un petit accrochage aurait sans doute très vite raison du parallélisme avant et du radiateur.

Avec son faible poids, la Donkervoort dispose d'accélération extraordinaires; il faut dire que son rapport poids/puissance est pratiquement celui d'une Ferrari Testa Rossa. La légèreté constitue un atout inestimable pour une voiture avec une puissance mesurée finalement pour un

moteur turbo, obtenir de telles reprises tient presque du prodige. Seule la vitesse de pointe correspond à ce que pourrait atteindre une auto normale de 170 chevaux. Les reprises et les accélérations, elles, n'ont plus rien à voir. Guidée par les gros phares et l'interminable capot moteur, la Donkervoort prend le chemin de l'autoroute, pour une pointe de vitesse capote bouclée, rabats de portes soigneusement clipsés. A partir de 120 km/h, la conversation devient difficile, mais reste encore possible. La capote ne gonfle pas trop, mais les portes s'écartent au fur et à mesure que l'aiguille grimpe sur le compteur.

La voiture reste très stable à 200 km/h compteur. On peut même atteindre 220 compteur, sans

Cet engin conçu pour être économique en son temps, est devenu aujourd'hui un authentique objet de luxe.

avoir l'impression que la voiture va décoller. Le décollage éventuel représentait je dois avouer une de mes craintes avec cet engin. En effet, les deux immenses ailes avant pouvait faire redouter un délestage. La suspension, avec ses faibles débattements, pouvait, elle aussi, faire craindre un inconfort radical. Il n'en est rien. Cette voiture ne propose pas un moelleux de Jaguar ou de Mercedes, mais son confort vaut celui de certaines petites berlines sportives... et même sur petites routes.

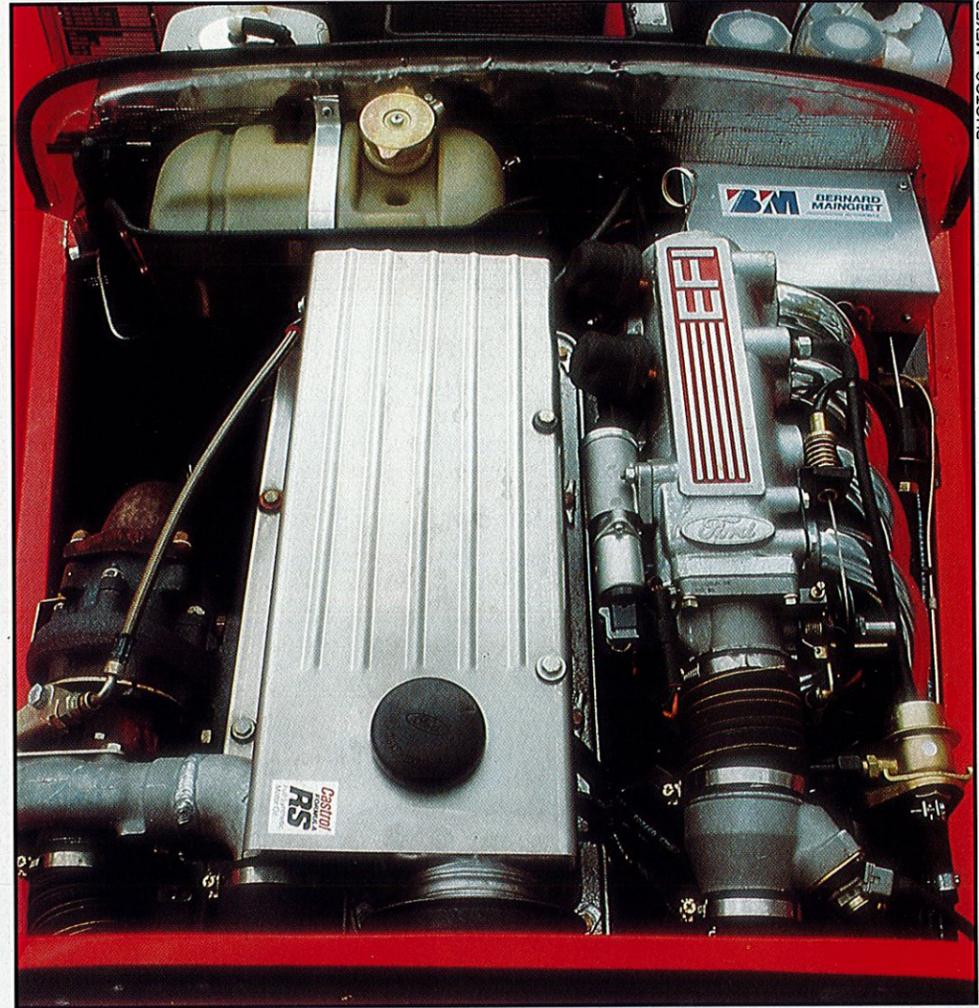
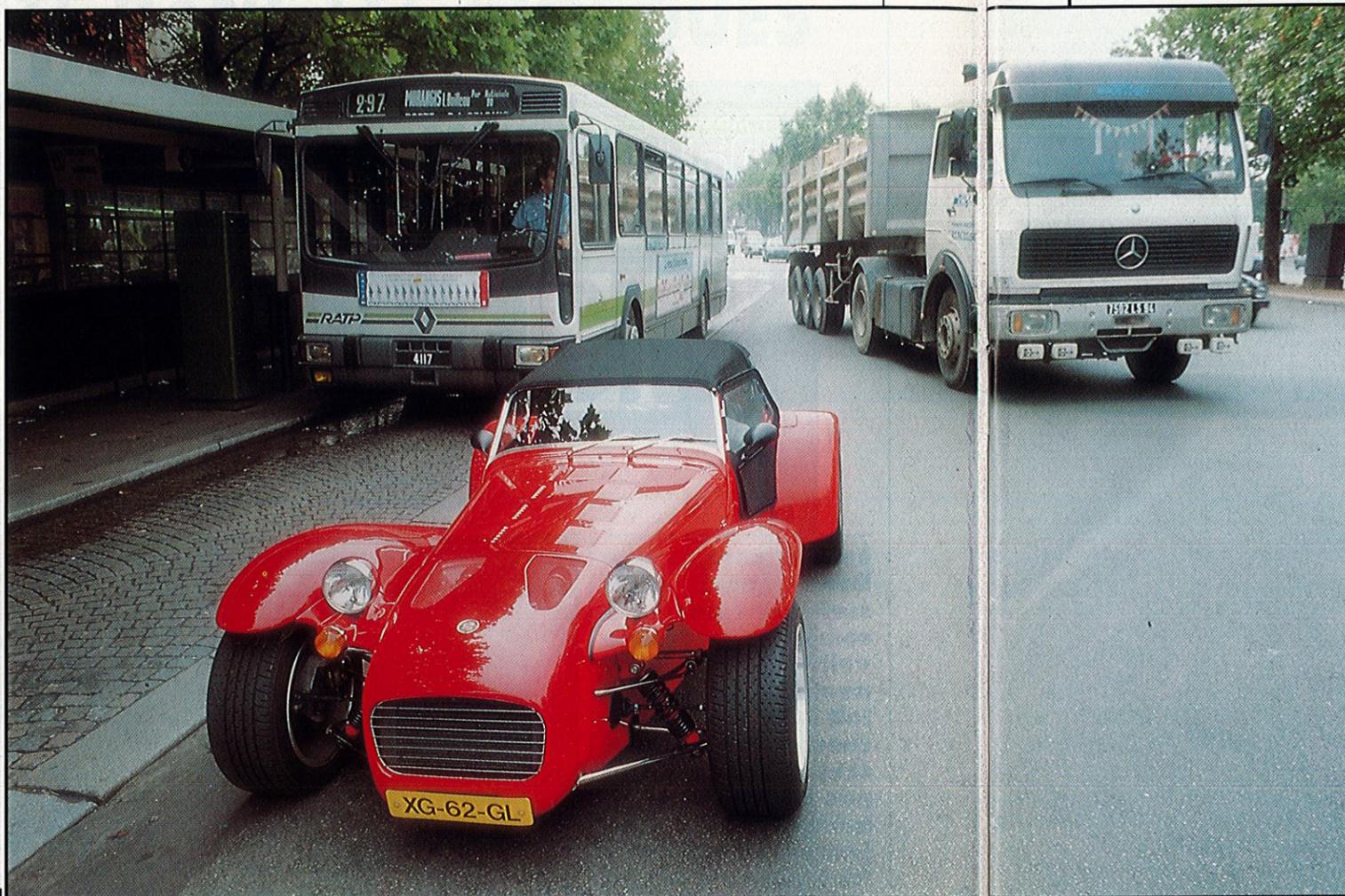
La direction précise et très directe, demande une certaine accoutumance. Éviter en tout cas de trop tourner le volant. La Donkervoort se conduit comme un kart : direction directe et sans le moindre rappel.

La tenue de route est très sûre, l'essieu arrière en conduite normale ne décroche pas, l'empattement long, la largeur des voies et la légèreté rendent la conduite très agréable. A un niveau plus sévère, on note une tendance au sous virage, puis une glissade des roues arrières, mais ce mouvement qui ravira l'amateur reste très facilement contrôlable, simplement, plus qu'avec une auto conventionnelle, il faudra éviter de réagir trop brutalement, du fait de la démultiplication très faible de la direction, conserver son calme et réagir avec douceur et précision, sinon ce sera le demi-tour...

La Donkervoort accélère très fort, mais sa motricité qui dépend de l'adhérence, donc du poids sur l'essieu reste tout de même assez perfectible lorsque le turbo souffle à plein, mais cela permet de belles glissades ou des départs éclairs avec la caisse qui bat la route.

Le moteur, avouons le n'a rien en lui-même de génial, bien qu'il ait été copieusement remanié par Joop Donkervoort. La légèreté de l'ensemble permet de le sublimer en tout cas, en gommant pratiquement le fameux temps de réponse qui constitue la maladie classique des groupes suralimentés par turbocompresseur. On pourrait rêver d'une plage d'utilisation plus étendue, mais avouons que cela suffit tout de même... Le freinage non assisté demande un bon mollet, nettement plus musclé que le gauche qui a pour tâche (difficile) d'actionner la pédale d'embrayage. Là, il faudrait y aller des deux pieds pour ralentir. Pas de doute, le plaisir en prend un coup. C'est d'autant plus dommage que cette voiture, au prix d'un effort intense freine bien. Il y a là un point à réviser d'urgence.

La Donkervoort est très bien conçue et finie pour une auto de ce genre. Elle ne chauffe pas en utilisation intense, les accessoires fonctionnent toujours correctement et rien ne vibre. Autre avantage, c'est un cabriolet très rigide, ce qui ne court pas les rues. Sous son aspect de kit, elle se révèle un engin très élaboré et efficace, ce qui n'est pas le cas des engins qui lui ressemblent en général. Il est vrai que son prix demeure élevé. Mais le plaisir n'a pas de prix et la valeur de revente (si tant est que le propriétaire d'une Donkervoort pense se séparer un jour de sa voiture) restera élevée. Un engin à part pour amateurs fortunés... ■



PHOTOS : MEYER

1 - La Donkervoort

2 - Un habitacle restreint, mais suffisant et une bonne position de conduite. Seul le siège du pilote se règle en longueur.

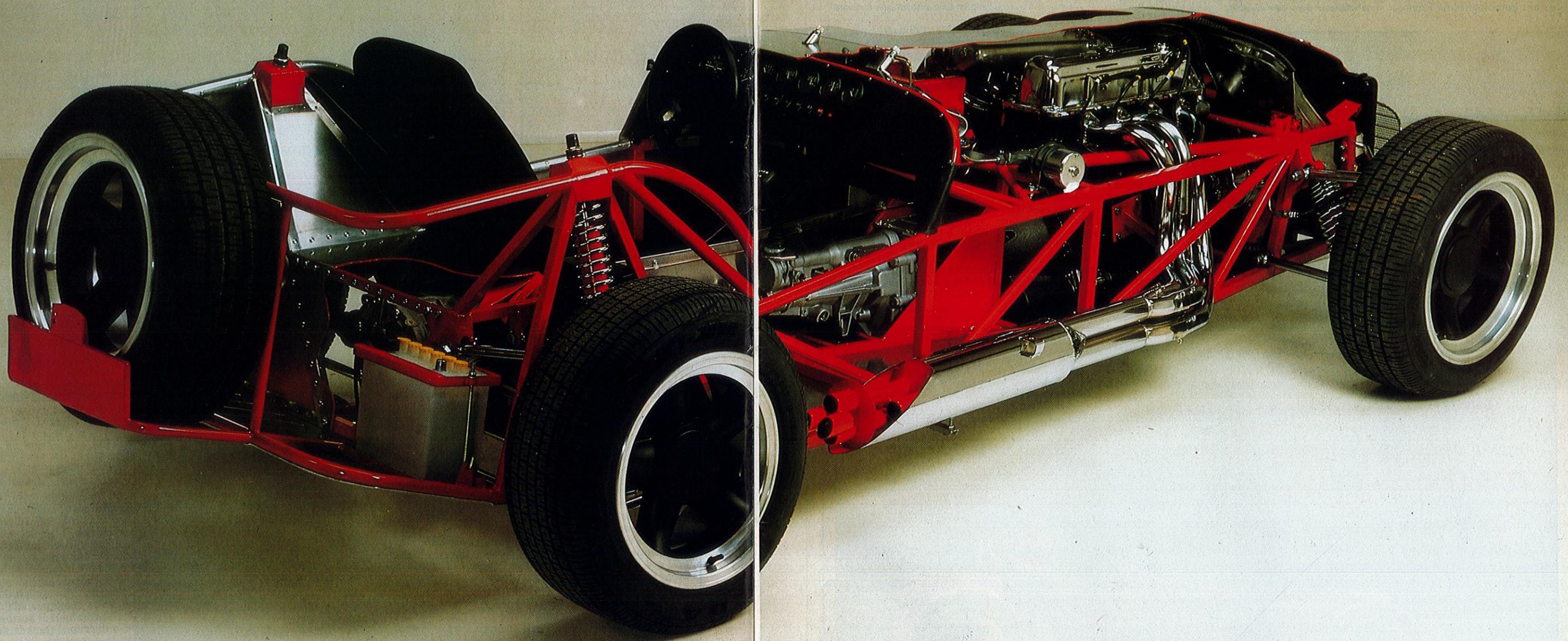
3 - Un moteur et une boîte Ford à carter fonte. Le turbo n'est pas refroidi par eau. L'échappement latéral chromé qui chauffe généreusement le châssis côté passager contient un catalyseur.

SOUS LA LOUPE

La Donkervoort est un curieux engin, à mi-chemin entre l'auto et la moto. Une voiture dont un étudiant aurait pu rêver selon la définition même de son modèle, la Lotus Seven, conçue par Colin Chapman. Depuis 1978, soit à peu de choses près, 10 ans après l'arrêt officiel de la fabrication de la Lotus Seven, un Hollandais, Joop Donkervoort construit à Tienhoven, une réplique améliorée, modernisée de cette voiture étonnante. La Donkervoort reprend l'architecture tubulaire de la Seven, caractéristique des créations de Colin Chapman, un ingénieur de formation aéronautique qui concevait ses châssis en tubes très fins, habillés de carrosseries légers en aluminium. La Seven reprenait des composants de Ford. La Donkervoort perpétue la tradition, avec un moteur 2 litres et une boîte tout en fonte.

La suspension arrière, par contre n'est plus confiée à un vulgaire pont rigide, mais à deux roues indépendantes, avec des bras transversaux et des tirants. Dans le détail, la Donkervoort est un engin totalement artisanal. La main de l'homme oublie la presse et les ateliers monstrueux pour les soudures difficiles sur un gabarit de montage. Le châssis tubulaire est la mane des artisans... Celui de la Donkervoort est réalisé en tubes très fins associés à des profilés carrés. Cette ossature est directement renforcée par l'habillage en panneaux d'aluminium quasiment plats qui son collés et rivetés sur le cadre. A l'avant, la suspension est assurée par un système à double triangulation : triangle tubulaire inférieur, et triangulation par bras transversal simple et barre anti-roulis pour l'élément supé-

rieur. Un combiné ressort/amortisseur Koni complète le tout. La direction à crémaillère n'est pas assistée, bien sûr... Pas de pare-chocs pour protéger tout cela. De toute manière le moindre choc doit remettre en cause tout le châssis... Côté arrière, tout risque de changer, selon que l'on a affaire avec une S8 avec moteur à carburateur ou à injection. Dans le premier cas, la suspension arrière est réalisée par un classique essieu rigide de Ford. Dans l'autre, on trouve des roues indépendantes. Utilisées pour les versions les plus puissantes (au-delà de 105 chevaux) cette solution va plus dans le sens de l'efficacité sur la route. La gamme se compose de 3 modèles qui se caractérisent par leur haut niveau de finition. Chacun est construit selon les desiderata de son propriétaire. Il n'y a pas de stocks chez Donkervoort...



Le châssis nu est très rigide. On remarquera le panachage des éléments carrés ou tubulaires et la longueur de l'empattement. La caisse collée et rivetée sur le châssis tubulaire est en aluminium, et les ailes AV et AR en plastique.

La S8A représente le bas de gamme. Elle fut lancée au salon d'Amsterdam, en 1955. Moteur Ford à un arbre à cames en tête et essieu rigide. C'est la base de tous les autres, qui ne représentent que des développements. Moteur 105 ch. Un carburateur inversé Weber double corps 610 kg 190 km/h. S8A moteur Ford à injection électronique. 117 ch ou 170 chevaux en version turbo. 675 kg. 205 et 220 km/h. Ces modèles seront homologués en France.

D10 réservée à la compétition, elle fut présentée au salon de Paris, à l'occasion du dixième anniversaire de la firme. Moteur 2,2 litres turbo de 190 chevaux. Éléments de carrosserie en Kevlar. Vitesse maxi : 242 km/h. ■

1 - La bonne solution pour rouler en Donkervoort...

2 - La D10 190 chevaux représente le stade ultime. A n'utiliser que sur circuit.



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

Ford 1993 cm³ IACT entraîné par courroie crantée. Bloc et culasse fonte. Alimentation par injection électronique Bosch KE Jetronic. Turbo compresseur Garrett T3 sans régulation électronique. Échangeur air/air. Catalyseur.

COUPLE MAXI :

23,4 mkg (230 Nm) à 4 000 tr/mn.

PUISSANCE MAXI :

170 ch (125 kw) à 5 500 tr/mn.

TRANSMISSION :

Propulsion. Boîte 5 rapport Ford adaptée. 1 : 3,36 ; 2 : 1,81 ; 3 : 1,26 ; 4 : 1 ; 5 : 0,82 Km/h pour 1000 tr moteur avec pont 3,620. 1 : 8,879 ; 2 : 16,483 ; 3 : 23,678 ; 4 : 29,834 ; 5 : 36,383.

SUSPENSIONS :

Double triangulation avant avec combinés ressorts/amortisseurs Koni. Doubles leviers transversaux et bras de poussée ; pas de barre antiroulis. Combinés ressorts/amortisseurs.

DIRECTION :

A crémaillère, sans assistance. Diamètre de braquage : 7,8 m.

FREINS :

Disques ventilés AV. Tambours AR de 228 mm. Pas de dispositif d'assistance.

CARROSSERIE :

Châssis tubulaire en acier recouvert de feuilles d'aluminium collées et rivetées. Les ailes AV et AR sont en polyester. Capote en toile avec arceaux démontables.

L/1 h : 3,60/1,73/1,10 m (décapoté).

Empattement : 2,30 m. Voies AV/AR : 1,40/1,47 m.

Réservoir : 45 litres.

Poids : 685 kg.

PNEUS :

Yokohama A 008.AV : 205/50 ZR 15. 225/50 ZR 15 AR. Jantes alliage 8 J 15.

PERFORMANCES :

Vitesse maxi : 220 km/h.

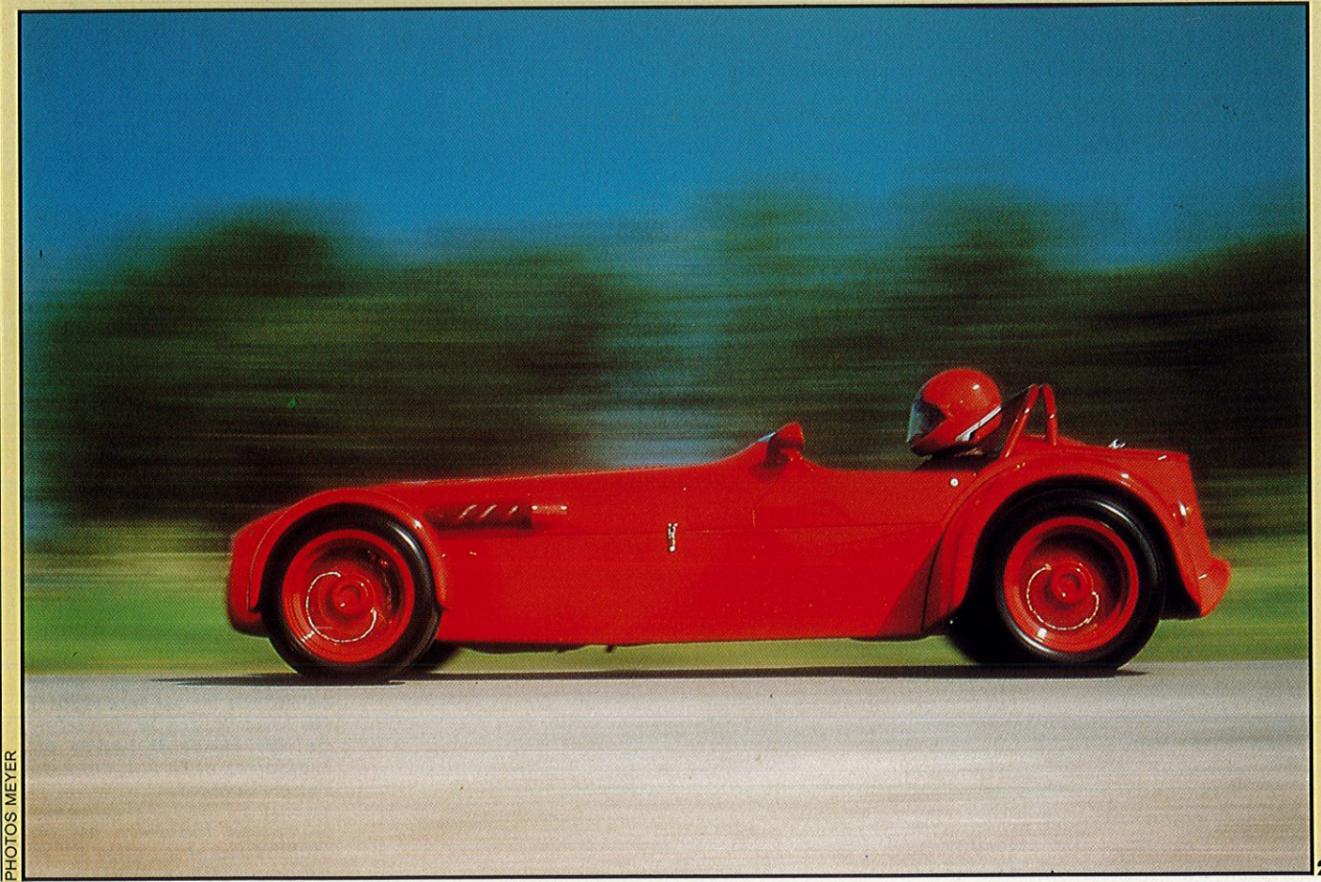
0 à 100 km/h en 5 secondes.

PUISSANCE FISCALE :

Homologation en cours.

PRIX :

280 000 F



ACCESSOIRES

GPA G15

La société GPA, installée au Luc, en Provence, fut fondée en 1974 et se spécialisa dans le casque haut de gamme. On lui doit, il y a dix ans le casque sans jugulaire SJ, toujours en production. Aujourd'hui GPA va plus loin encore avec un nouveau système breveté qui constitue une exclusivité mondiale, avec G15. Ce casque intégral, très soigné aérodynamiquement, dispose d'une fixation par diaphragme réglable, avec une cinématique assez élaborée.

Le G15 est réalisé en polycarbonate. Un matériau qui se présente sous la forme de petits granulés blancs comprimés et injectés dans un moule.

La peinture s'effectue par un procédé électrostatique. Il n'existe qu'une forme de base. Les différentes tailles sont obtenues au

moyen de calottes plus ou moins épaisses. En utilisation, on appréciera l'étanchéité aux courants d'air au niveau des yeux, qui n'est pas obtenue au détriment de la ventilation. Le diaphragme s'avère quant à lui commode avec de nombreuses possibilités de réglage. La finition générale est de qualité. Enfin, ce casque permet de rentrer sans problème toutes les montures de lunettes.

On lui reprochera toutefois une visière difficile à soulever sans quelque habitude...

GPA, qui vient d'ouvrir un département compétition, propose également des modèles G15 sur mesure pour l'auto et la moto.

Les tailles du modèle standard vont de 55 à 60.

Prix conseillé : 1 480 F TTC.



LE SERRAGE FACILE

Les progrès dans l'outillage ne remettent jamais en cause les principes, mais on assiste à un affinage perpétuel des fonctions. Dans le domaine du serrage, IREGA, qui est aussi le premier fabricant de clé à molette propose un outil optimisé, garanti à vie. La principale innovation consiste dans un pas de vis non saillant, même en cas d'ouverture maximum de la clé, qui permet de travailler dans des espaces restreints ou peu accessibles. On notera aussi la graduation millimétrique conçue pour ajuster parfaitement l'ouverture au diamètre du boulon. La gamme se compose de 8 modèles avec tête inclinée à 22,5 degrés (chrome vanadium) ou à 15° (phosphatage). Les prix varient de 90 à 180 F.

