

# auto RACING

MENSUEL N° 8

Octobre - Novembre  
1969



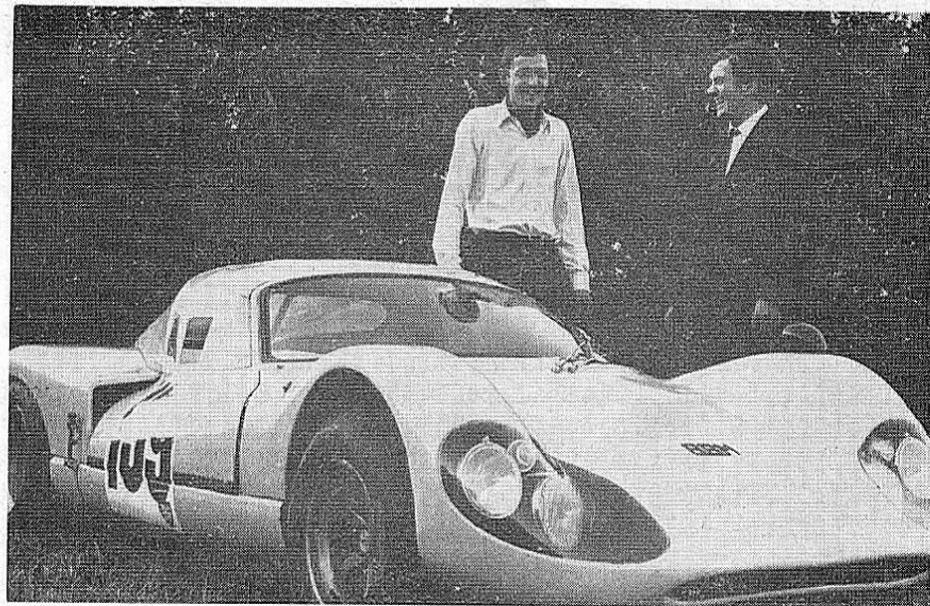
3 Francs



**Côtes de Beaujolais, Belbeuf, Meribel, La Faucille, Belleau etc...**

**Le prototype B B M - La navigation à la carte**

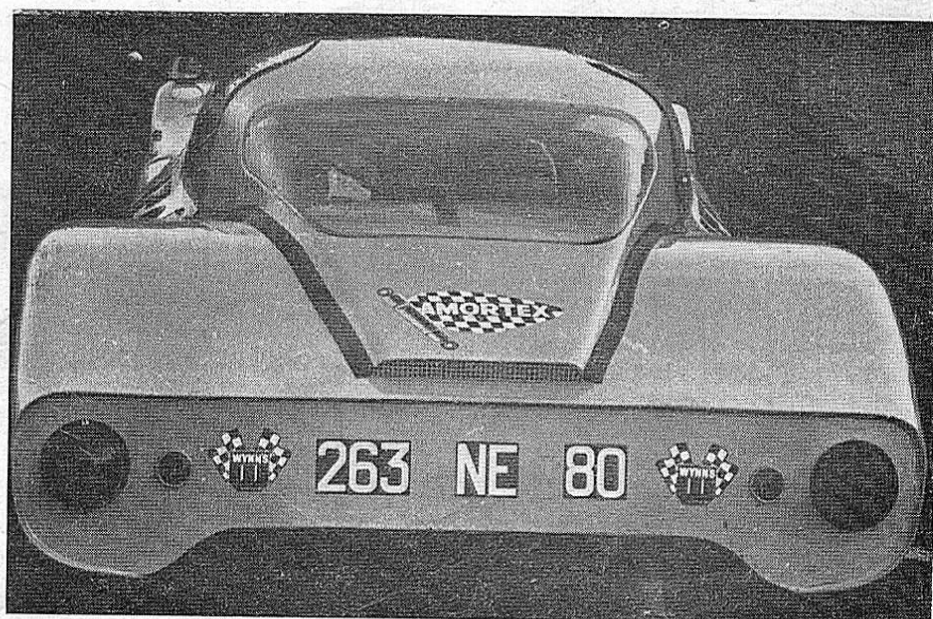
**Construire  
un prototype  
de course  
reste-t-il  
à la portée  
des amateurs ?**



**Avec peu de moyen  
beaucoup de travail  
et une foi  
à déplacer  
des montagnes  
l'équipe de la BBM  
apporte la réponse**

**Construire  
une voiture  
et la faire courir  
n'est rien !**

**Encore faut-il  
songer  
à la développer et  
à la commercialiser**





*Pierre Bertin-Boussu, âme et cerveau du projet BBM.*

C'est Dhotel qui me répond :

— « Parce qu'après une paire d'essais, nous avons trouvé que les suspensions de Gordini donnaient d'excellents résultats avec un tel moteur de puissance relativement faible ».

Bertin-Boussu intervient :

— « Il faut cependant dire que si nous avons repris une traverse avant complète de Gordini, nous l'avons cependant montée sur des bagues et positionnée différemment. Elle est montée plus bas, et nous n'avons pas mis de carrossage négatif afin d'obtenir une direction plus légère et plus sensible, car, telle que l'a réglée Guy, la voiture a des réactions très rapides qu'il faut pouvoir sentir instantanément pour répondre en conséquence.

N'oublions pas que notre premier objectif, en construisant cette voiture, était de la commercialiser. C'est Guy qui nous a amené à la compétition à laquelle nous ne pensions tout d'abord pas. Grâce à la compétition, nous avons fait des progrès énormes, nous en avons déjà appris beaucoup sur la mise au point et les réglages, mais nous ne perdons toujours pas de vue notre projet de commercialisation en Kit, et, alors, un tel montage des suspensions est à notre avis celui qui fournit le meilleur rapport simplicité - prix de revient - agrément.

D'ailleurs, parallèlement à la commercialisation de notre actuelle BBM 1, nous allons entreprendre la fabrication d'une barquette encore plus légère qui sera probablement animée par un moteur 2 litres Volvo que nous prépare actuellement Belkechout. Avec cette voiture, nous allons nous attaquer au championnat de France de la montagne, et peut-être à quelques courses en circuit.

— « Si j'obtiens ma licence internationale ! » soupire Guy.

— « Pour cette barquette nous allons revenir aux suspensions par triangles superposés ».

## LE CHASSIS

— « Et vous allez, je suppose, pour cela réaliser un nouveau châssis » ?

— « Nous y avons tout d'abord songé, mais nous nous sommes aperçus que notre châssis actuel était beaucoup plus rigide que nous le pensions, et il devrait pouvoir aisément supporter le supplément de poids et de puissance du nouveau moteur.

Tel quel, notre châssis en tubes triangulés pèse 38 kg nu. Avec les fixations et le pédalier il en fait 45. Nous sommes dans les bonnes normes. Les 2 caissons latéraux en aluminium ne participent pas à la rigidité. Pour le moment ils servent de réservoir, mais c'est une erreur que nous ne recommencerons pas car tels quels, ils sont difficiles à vider et à nettoyer.

Dans notre Kit, nous livrerions le châssis avec toutes les fixations afin que l'acquéreur n'ait aucune soudure à réaliser. Pour les réservoirs, nous pensons à des réservoirs de sécurité démontables, solution pas plus coûteuse, mais considérablement plus simple et plus sûre. Nous ne réaliserons par ce châssis nous même, il sera fait, comme l'actuel, dans un atelier spécialisé, c'est une garantie pour le client et cela nous permet de consacrer notre temps aux mises au point et à la compétition ».

## LA CARROSSERIE

« Elle est réalisée toute en polyester. Le capot avant, qui bascule d'une seule pièce, est fait en deux parties qui sont collées. Le capot arrière est en deux morceaux, le Hard-Top — que nous allons redessiner, peut-être en adoptant la solution des Porsche 910 — est boulonné sur le capot arrière qui, lui également, bascule entièrement. A l'intérieur, un caisson sert de plancher et de côté (passages de roues), un autre caisson est moulé en forme de sièges baquets.

Les sièges sont fixes, mais le pédalier sera réglable en longueur grâce à un système très simple.

Nous livrerons également le pare-brise monté sur son encadrement, car ce montage est très délicat ».



*Dans un coin du garage, l'I.N.A., vue ici au rallye de Picardie, complètement démontée attend d'être modifiée. Gilbert Choquet en entreprit la construction en 67, sans aucun lien avec l'équipe B.B.M. Aujourd'hui, il est venu se joindre à eux pour mettre en commun garage et matériel. Elle fut construite sans plan préalable, et malgré certaines qualités, elle se révéla handicapée par quelques erreurs de conception que son constructeur va maintenant s'appliquer à corriger, mais il ne caresse pour elle aucun projet de commercialisation.*

Au départ du rallye de Picardie, j'étais tombé en extase devant deux splendides petits prototypes. Je n'étais d'ailleurs pas le seul, et j'eus bien du mal, à travers la foule compacte, à atteindre les constructeurs et pilotes pour obtenir quelques renseignements.

Je dois avouer qu'alors, malgré toute mon admiration, j'étais resté sceptique quant à leurs chances sur les petites routes au revêtement douteux.

L'I.N.A., pilotée par son constructeur Gilbert Choquet, était propulsée par un Gordini 1.296 cc. monté en porte à faux à l'arrière. Elle paraissait bien finie et ses gros pneus racing augmentaient son allure agressive. La B.B.M., par contre, paraissait moins méchante, et son moteur n'était qu'un R8 Major à peine modifié. Terminée à la hâte, elle n'avait pas encore reçu de toit, et c'est capuchonnés et transis que Builles et Dufossé prirent quelques heures plus tard le départ sous une pluie diluvienne.

Malheureusement, pour toutes deux, l'aventure tourna court. La garde au sol de la B.B.M. était tellement basse qu'au premier mauvais chemin, elles resta coincées avec les roues à quelques centimètres du sol. L'I.N.A. fit quelques kilomètres de plus, mais la boue soulevée par les roues vint boucher les carburateurs.

Heureusement, l'histoire ne s'arrêta pas là. Quelques mois plus tard, la B.B.M. se rappela à notre souvenir par quelques performances excellentes dans diverses courses de côtes. Son constructeur et son pilote ne manquent ni d'ambition, ni de projets, c'est ce qui nous a amené à leur rendre visite à Amiens, car les garçons de leur trempe symbolisent pour nous la vitalité du sport automobile français, au moins autant que les succès des Matra, fussent-elles de formule 1.

Pierre Bertin-Boussu, que ses amis de l'écurie Somme surnomment Chapman, est l'âme de la BBM. Il a 23 ans et travaille dans l'entreprise familiale de transports routiers à Crécy-en-Ponthieu. Le pilotage ne l'intéresse guère. L'une des rares fois où il prit le volant de sa voiture, il se fit une frayeur telle, dans une série de tête-à-queue à 140 à l'heure, qu'il a depuis renoncé à s'y essayer.

Sa passion de l'automobile s'extériorise depuis la sixième sous forme de griffonnages qui recouvraient ses cahiers scolaires.

« Mais, précise-t-il, ce n'est qu'à partir de la 3<sup>me</sup> que j'ai commencé à faire des dessins sérieux ». La gestation de la BBM venait de commencer.

Après le baccalauréat Math Elem., puis le service militaire, il commença à travailler dans l'entreprise familiale. C'est alors que, du rêve et projet, il passa aux réalisations.

Je m'étonne alors : « Mais tu n'as aucune formation de dessinateur ni de technicien ? »

« Non, j'ai étudié par moi-même dans divers bouquins, et surtout en regardant ce qui se faisait autour de moi ».

Guy Dhotel intervient alors : « Quand il va sur un circuit, Pierre ne quitte pas le parc des concurrents, pas moyen de lui faire regarder une course ! ».

« B.B.M. signifie, je suppose, Bertin-Boussu, mais qui est le M ? »

Jean-Michel Mercier. Il a surtout travaillé avec nous sur le premier châssis. Sans participer à la conception, il nous a apporté son expérience pour l'usinage des pièces et les montages, car nous avions alors réalisé ce premier châssis entièrement nous-même.

Depuis, il ne vient plus nous aider qu'épisodiquement car nous avons fait fabriquer le second châssis dans une usine spécialisée.

Guy Dhotel a terminé le montage des phares symboliques imposés par le règlement, même en course de côte. Il déplie sa grande carcasse. C'est grâce à lui que la BBM commence à faire parler d'elle ailleurs qu'à Amiens. C'est lui qui en a assuré la mise au point et la conduit avec maestria.

Il vient d'entrer en 4<sup>me</sup> année de chirurgie dentaire à Lille, mais n'a aucune envie particulière de soigner les caries de ses concitoyens.

Il fait partie de l'équipe BBM depuis 66, soit presque depuis le début. C'est lui qui a poussé les constructeurs à s'orienter vers la compétition, alors que ceux-ci ne pensaient qu'à commercialiser un Kit sans se soucier de faire d'abord ses preuves à la voitures en course.

Il commença par courir en moto, et à 19 ans, pour sa première année de course en 1964, il termina second du championnat de France national derrière Daniel Lherault. Ses études et un matériel fatigué, faute d'argent, ne lui permirent plus d'obtenir de résultats valables les années suivantes. Il trouva pour s'occuper l'an dernier un palliatif sous forme des cours de pilotage du Belgian Racing School à Zolder. Mais il échoua en finale après un tête-à-queue sur une voiture qu'il n'avait jamais conduite auparavant.

Il accomplit cette année sa première saison de course automobile. Il aimerait pouvoir l'an prochain obtenir une licence internationale, afin de s'attaquer au championnat de France de la montagne.

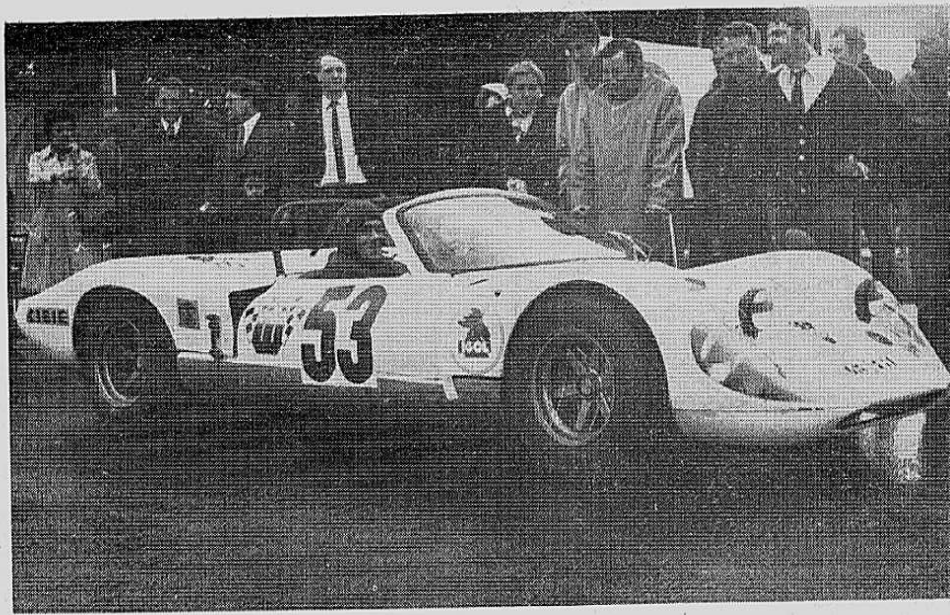
Pierre Bertin-Boussu et lui reconnaissent de bonne grâce avoir comme ambition commune de pouvoir vivre de la voiture « ou au moins de pouvoir continuer à courir » soupire Guy.

## LES SUSPENSIONS

« Mais, la première fois que j'ai vu la voiture, elle était aux mains de Builles, quel rôle a-t-il joué dans l'affaire ? ».

C'est Bertin-Boussu qui me répond : « il a failli être le premier client de la marque. C'est lui qui nous a poussé à préparer la voiture pour le rallye, et à adopter des suspensions de Gordini au lieu des triangles superposés du premier châssis. En fait, il se découragea après deux essais infructueux faute de moteur valable ».

« Maintenant que vous avez tourné le dos aux rallyes pour vous lancer dans les courses de côte, pourquoi n'êtes-vous pas revenus à une suspension par triangles superposés ? ».



*Les débuts héroïques au rallye de Picardie, la voiture est passée aux mines la veille, elle n'a pas encore reçu son toit, et pour corser le tout, il pleut.*

## LE MOTEUR

« Actuellement, nous disposons du moteur de l'I.N.A. qui est un Gordini 1296 cc. bien préparé. Il a remplacé le R 8 Major du début. Malheureusement, nous ne disposons toujours que de la boîte 4 vitesses de ce R 8 Major, avec le couple d'origine.

Pour retourner l'ensemble, nous avons conçu une entretoise qui est soudée sur la boîte, afin de pouvoir garder les fixations d'origine. L'entretoise soudée offre également une plus grande solidité que lorsqu'elle est simplement boulonnée.

Enfin, l'échappement spécial, rendu nécessaire par la position du moteur, a été réalisé d'après un modèle offert par Belkechout. Outre le fait qu'il était nécessaire, il a un rendement formidable ».

## LES APPUIS

« Mais tout cela coûte très cher ! Avez-vous réussi à obtenir quelques aides ? ».

— « Oui, fort heureusement.

Les huiles Igol nous offrent l'huile gratuite et une prime de 100 F par course de côte et de 250 F par rallye.

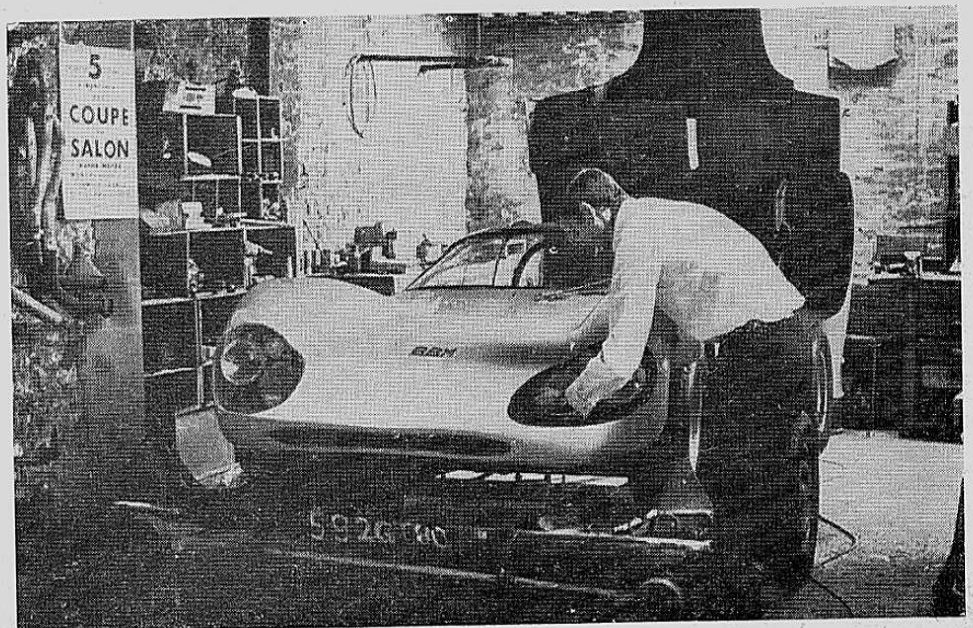
Wynn's nous offre 200 F par victoire de classe.

Les amortisseurs Amortex nous ont offert six amortisseurs, et nous sommes en pourparlers avec eux pour une aide financière.

Un accessoiriste de Lille, Mag-Auto, nous vend les accessoires à prix coûtant, en nous consentant en plus un très large crédit.

L'usine Nord-Benne fabrique nos châssis à un prix très avantageux.

Enfin, Belkechout, outre l'échappement de cette voiture, nous aide pour notre prochain modèle en nous fournissant des pièces, et en nous préparant un moteur de 190 ch. »



## AU VOLANT

Nous sommes ensuite partis pour un rapide essai sur les routes environnantes.

Contact, l'aboyement terrible du moteur envahit l'habitacle. Des boules Quies, et cela devient très supportable, mais impossible de dire un mot.

Les sièges baquets sont très confortables et maintiennent bien le corps. Ceintures de sécurité, harnais. Le compte tours mécanique monte et descend par saccades. Remise du mouchard à zéro.

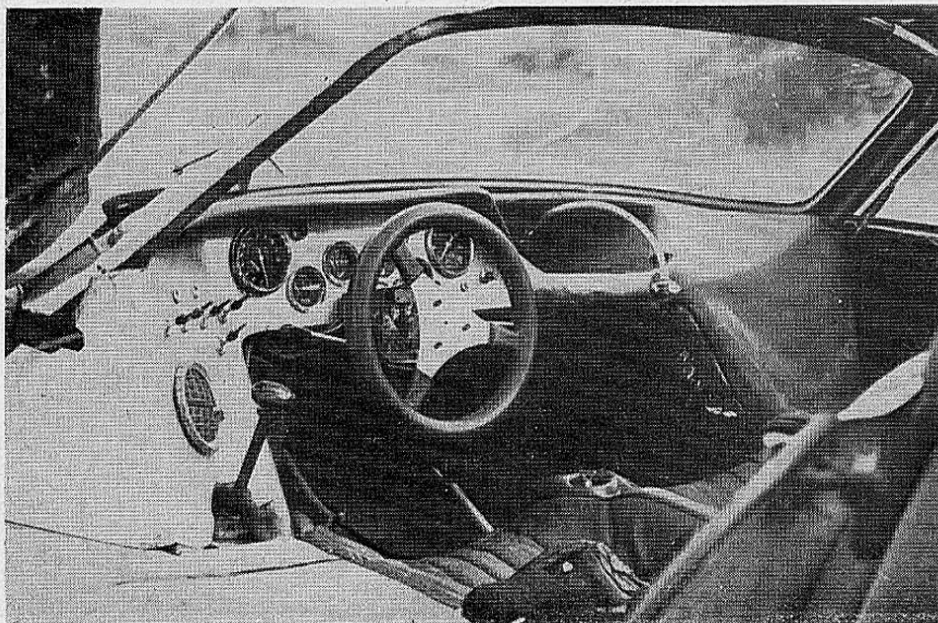
On s'habitue très vite au levier de vitesse à gauche. 1<sup>re</sup> en haut à droite, seconde en bas, 3<sup>me</sup> en haut à gauche, etc. Le geste est très naturel.

Bout de V.O. bosselé, la voiture tressaute sur ses pneus racing. Les virages approchent très vite, la voiture ne bouge pas. Freinage, avec le poids plume de la voiture, les freins de Gordini remplissent cette fois parfaitement leur office.

On se fait très vite à la sécheresse des réactions, leur contrôle est immédiat.

Un bout de grand'route droite au bon revêtement, la voiture ne bouge plus. 7.000 tours sur les intermédiaires. Il faut passer la 4<sup>me</sup> et je ne vois déjà plus l'aiguille du compteur. 4<sup>me</sup>, 7.000, 7.400,

*Guy Dhotel ne se contente pas de piloter avec talent, il participe activement à la préparation et à l'entretien de son bolide.*



*Petit volant en cuir, tableau de bord complet, (d'une ligne réussie). Noter le levier de vitesse à main gauche, avec grille inversée, ceci afin de simplifier la timonerie de commande.*

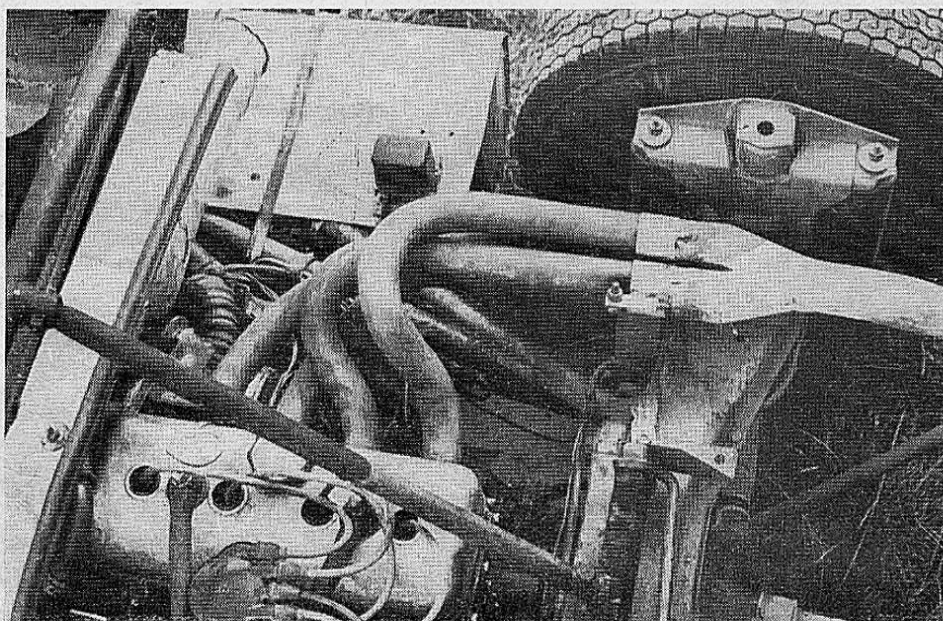
7.800, 8.000 tours. Le compte-tours très précis, est gradué jusque 10.000. La voiture ne vibre presque pas. Nous avons atteint le 220.

— Avec une boîte 5, il doit être possible d'atteindre 230 à 240 avec ce moteur.

### ESSAIS D'ACCÉLÉRATION

*Le moteur est placé en position centrale, devant le train arrière, les échappement spéciaux ont été conçus et réalisés par Belkechout.*

Ce moteur est pointu et il faut le pousser à 8.000 tours sur les intermédiaires.



Verdict du 400 mètres avec 2 personnes à bord, 14'' 2/5<sup>mes</sup> ; sur le 1.000 mètres, le chiffre est ahurissant, 26'' 1. J'en suis resté rêveur.

— « La voiture est à vendre » ?

— « Donne nous environ 2 millions, et elle est à toi telle quelle ».

Je n'ai malheureusement pas le 1<sup>er</sup> sou de ces 2 millions.

2 millions, ce n'est même pas le prix d'une Gordini groupe 5.

### PALMARÈS B.B.M.

#### avec moteur R8 Major

— Rallye de Picardie 69 (Builles - Dufossé) : abandon.

— Rallye du Touquet 69 (Builles - Dufossé) : 26<sup>me</sup> scratch, 5<sup>me</sup> sport-proto.

#### avec Gordini 1296

— Côte de Tonnerre (Dhotel) : 17<sup>me</sup> scratch, 4<sup>me</sup> sport-proto.

— Côte de Sancey (Dhotel) : 8<sup>me</sup> sport-proto.

— Côte de Licques (Dhotel) : 1<sup>er</sup> scratch, 1<sup>er</sup> sport-proto.

— Côte de Poisson (Dhotel) : 8<sup>me</sup> scratch, 3<sup>me</sup> sport-proto.

— Côte de Belbeuf (Dhotel) : 3<sup>me</sup> scratch, 2<sup>me</sup> sport-proto.

— Côte de Poilly (Dhotel) : ennui mécanique.

— Côte de Belleau (Dhotel) : 5<sup>me</sup> scratch, 3<sup>me</sup> sport-proto.

### PALMARÈS I.N.A.

— Côte de Wemaers-Cappel (Choquet) 3<sup>me</sup> scratch National.

— Rallye de Picardie 69 (Choquet - Basquin) : abandon.

— Côte de Tancarville (Choquet) : 10<sup>me</sup> scratch, 3<sup>me</sup> sport-proto.