

Une barquette jaune a franchi puissamment la dernière courbe à gauche et s'est ruée sur la ligne blanche marquant au sol l'arrivée de la petite course de côte. Le pilote est généreux, spectaculaire, le bruit du moteur, fantastique : Guy Dhotel et sa BBM-Porsche viennent d'enlever la course de côte de Domart en Ponthieu devant une autre BBM, plus petite, conduite par Georges Monconduit.

Bref, c'est le jour de gloire et à Salouel, tout près d'Amiens, on peut déboucher le champagne : en un seul jour, les années d'efforts obscurs trouvent soudain leur récompense.

Tout a commencé en 1966, par une voiture qui n'a jamais roulé : le châssis était inspiré de celui d'une Lotus 23, le moteur était un Ford Cortina. Elle avait été dessinée par un écolier doué, Pierre Bertin Boussu (BB) et réalisée par son ami Jean-Michel Mercier (M).

Une nouvelle voiture vit bientôt le jour et cette fois roula et même courut, pilotée par Jean-Pierre Lane ou Gérard Labrousse (avec un b !). Elle était inspirée de la première mais il s'agissait d'une berlinette et la suspension provenait d'une Renault 8 Gordini.

Entretemps, un grand garçon d'Amiens avait renoncé à son métier de chirurgien dentiste pour se joindre à la petite équipe de passionnés de Salouel. Il avait été vice champion de France moto en 1964 et il allait se donner à fond pour la construction et le pilotage des BBM.

Vivre de la voiture, c'est dur, très dur. Pour subsister, l'équipe de Salouel fabrique aussi des remorques. Pendant ce temps, les voitures évoluent. En 1970, une barquette est créée. Elle reçoit des suspensions de monoplace et un moteur BMW. Malheureusement, celui-ci casse sans cesse. Parallèlement, Guy Dhotel qui a remporté le volant Shell à Magny-Cours devant Saliba, Ribeyrolles et Leguellec, se lance dans la Formule 3.

Las, faute d'aide, il sera bientôt contraint à renoncer à la monoplace, découragé. C'est alors qu'avec Pierre Bertin Boussu, il décide de faire une voiture pour les 24 Heures du Mans. Elle sera équipée d'un moteur Porsche 6 cylindres que le garagiste parisien Jacky Dechaumel préparera. C'est ainsi que naît la BBM "C2" à moteur Porsche 2,4 l. Malheureusement, elle ne roulera... qu'après Le Mans et c'est en spectateurs que Dechaumel et Dhotel assisteront à la célèbre épreuve.

En revanche, c'est au volant de cette remarquable voiture, à la fois puissante (250 chevaux) et extrêmement efficace, que Guy va faire une fin de saison éblouissante en courses de côte en 1972. Il gagne le scratch à Neuvy le Roi, puis à Domart en Ponthieu (devant une autre BBM, celle de Monconduit), prend la seconde place à trois reprises : à Soissons derrière Yves Martin, à Bouille derrière Michel Pignard et à Belleau derrière Jacques Henry...

Bref, une superbe réussite, consacrant le travail courageux des constructeurs de Salouel.

Quatre modèles au choix

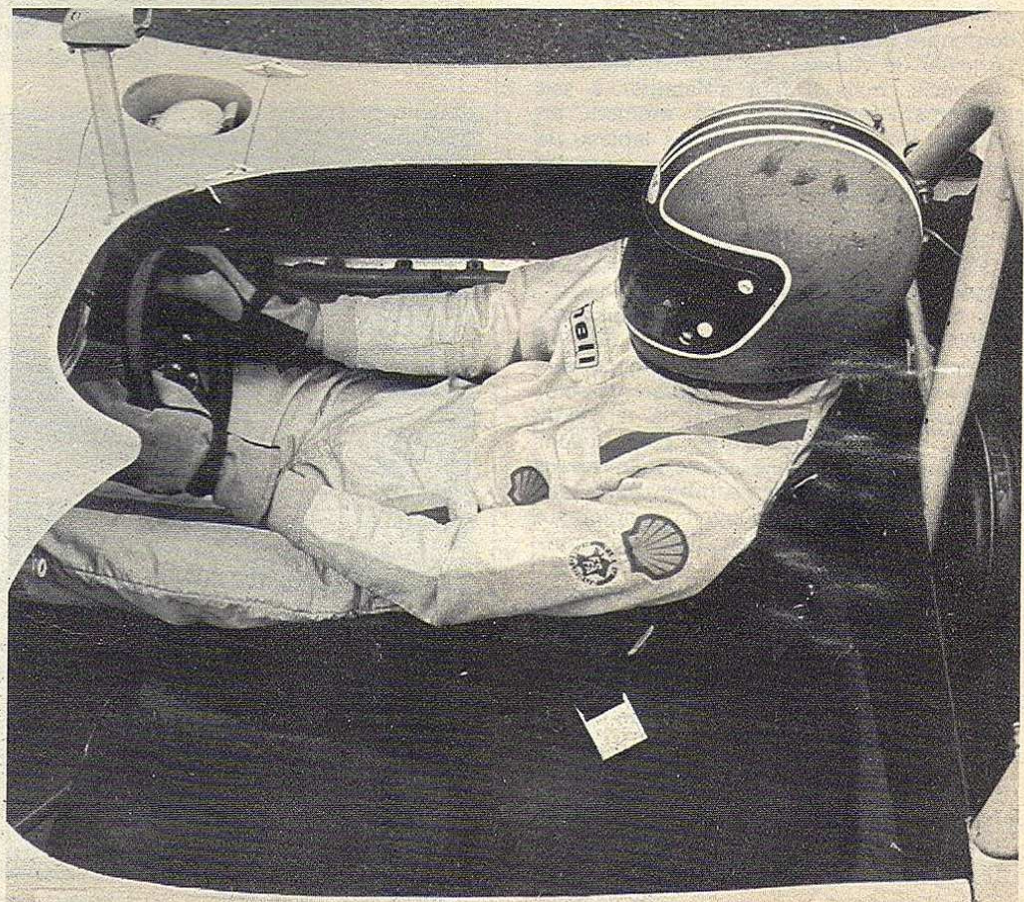
Ceux-ci ont d'ailleurs maintenant atteint leur objectif : prouver qu'ils étaient capables de créer une voiture compétitive et

B. B. M.

UNE REUSSITE SYMPATHIQUE



Guy Dhotel : deux victoires scratch en 1972



vivre de la construction de leurs voitures.
Actuellement, BBM propose quatre type de barquettes :

La R2, barquette d'initiation à moteur et suspension Renault 8, la RS2 à suspension arrière triangulée, très légère (410 kilogs avec moteur Renault 8 Gordini !), la RS3 destinée à la Coupe Simca protos qui remplace le challenge en 1973 (suspension avant et arrière triangulée), enfin la C2 très élaborée qui peut recevoir tous les moteurs 4 cylindres ou bien, avec une modification de l'arrière, d'autres moteurs plus encombrants comme le Porsche.

Ces barquettes sont vendues en kit ou bien prêtes à rouler. Par "prête à rouler" BBM entend : équipées des pneus, des sièges, du volant, et même d'accessoires comme le coupe batterie, l'arceau, l'extincteur. Le client n'a plus qu'à enfile un moteur pour prendre le départ d'une course. Les prix varient entre 9800 F (TTC) pour le modèle le plus modeste, et 40.000 F pour la C2.

Galop d'essai de la RS2

Nous avons effectué quelques tours du circuit de Magny-Cours, dans la Nièvre, au volant de la RS2 de Georges Monconduit. C'est avec cette voiture que Monconduit, un jeune assureur d'Amiens, s'est lancé dans la compétition brillamment cette année et a pu se classer second à la course de côte de Domart en Ponthieu.

La barquette ressemble à la BBM Porsche mais elle est moins large, plus courte. Elle est animée par une mécanique Renault 12 Gordini améliorée. La suspension avant se contente d'une traverse Renault alors qu'on trouve des triangles à l'arrière.

La position de conduite est parfaite, à un détail près : les pédales sont très décalées gauche (la direction est à droite) du fait de la traverse avant de Renault. Cela oblige à une contorsion désagréable des jambes, mais on s'y habitue très rapidement et la crainte qu'on peut avoir, au début, de confondre les pédales, se dissipe très vite.

Le levier de vitesses, sur la droite est court et précis, mais il faut s'habituer à son maniement et pendant un moment on cherche un peu les vitesses. Le tableau de bord se contente d'un compte tours, et d'indicateurs de pression et de température d'huile, de température d'eau et de niveau d'essence. On a recherché la légèreté et on est parvenu puisque la barquette RS2 ne pèse que 410 kilogs !

Les accélérations sont franches, même sur le cinquième rapport. Il est vrai que les apports sont très courts, Monconduit n'utilisant sa voiture qu'en courses de côte. Il nous est difficile de juger la tenue de route d'une voiture que nous avons essayée sous la pluie, avec des pneus slick ! Mais la direction semble d'une telle précision qu'on doit pouvoir compter sur des réactions très rapides, donc très franches, en cas de dérobades.

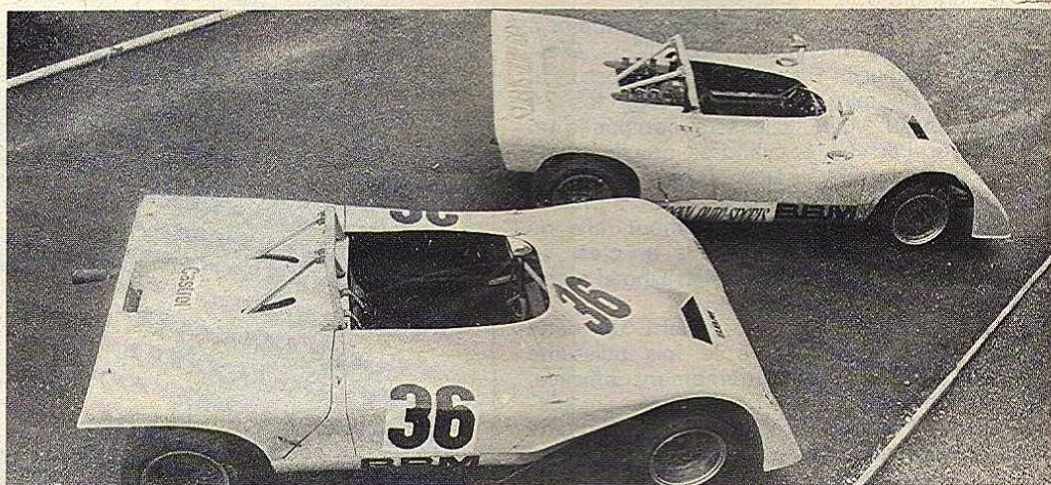
Georges Monconduit dit s'être beaucoup amusé au volant de cette voiture. Nous le comprenons aisément. Assureur, sans fortune particulière, il s'en est tiré. Pourtant dans le moindre contrat et avec un grave accident qui l'obligea à changer de chassis en cours de saison.

Voilà qui est encourageant, non ?

En tout cas, et pour revenir à notre sujet initial, un grand bravo de l'équipe d'échappement à l'équipe de BBM. Elle le mérite bien.

Pierre Pagani

Quelques conseils avant l'essai.



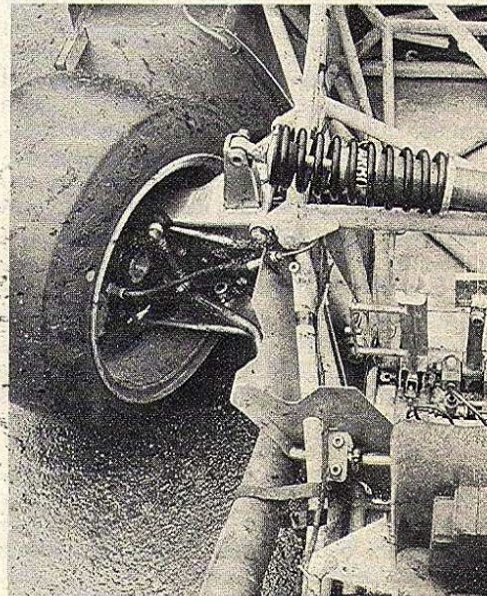
Les quatre productions de BBM

Type	Suspension	Moteur	Prix
R2	Renault 8	Renault 8	kit : 9 800 F TTC
RS2	AV : Renault 8 AR : Monoplace	Renault 8 G	kit : 12 500 F TTC prête à rouler : 23 500 F TTC
RS3 (pour chass. Simca)	AV/AR monoplace	Chrysler-180	prête à rouler : 30 000 F TTC
C2	AV/AR monoplace	tous moteurs	prête à rouler : 40 000 F TTC



Confort relatif à l'intérieur de la R2.

Train avant de la C2 : le triangle supérieur fait basculer et agit sur le combiné ressort-amortisseur renvoyé à l'intérieur.



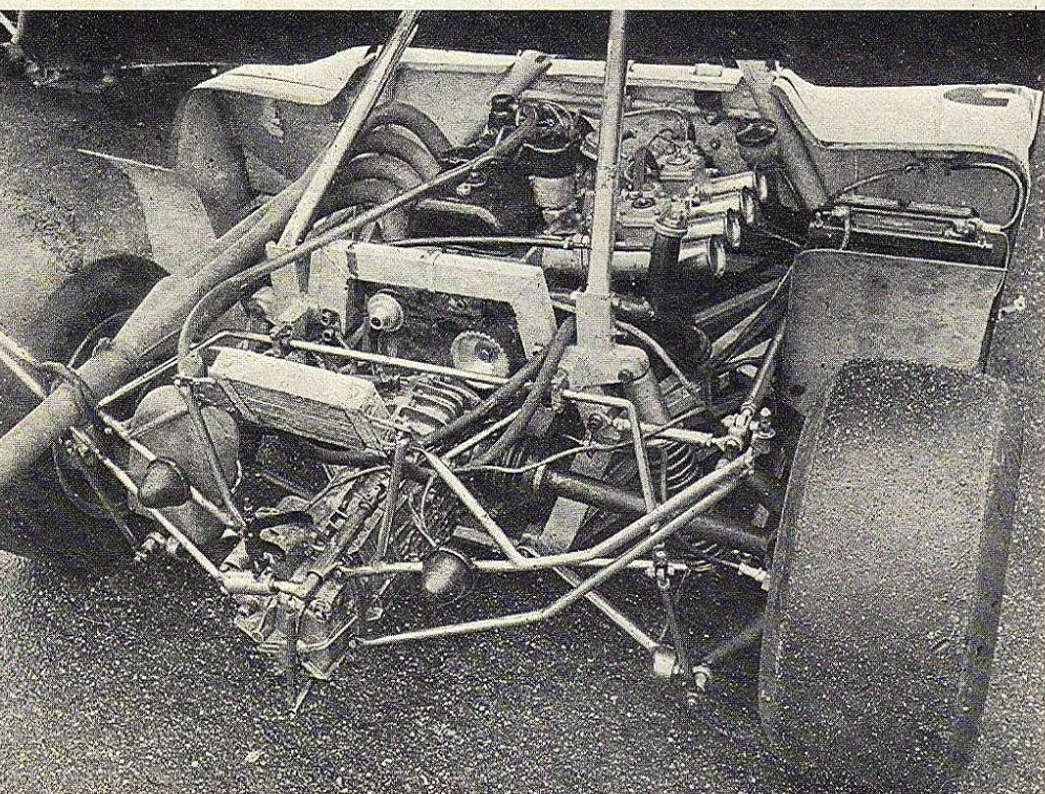
Adresse du constructeur

BBM

93, route de Rouen

80 SALOUEL-LES-AMIENS

(Tél. : 43-70-80)



Fiche technique de la C2

Chassis multitubulaire (tubes ronds)

Suspension triangulée avec amortisseurs De Carbon horizontaux à l'avant. Porte moyeu en acier aviation, moyeu léger BBM.

Freins à disques ventilés BBM, démontables. Pincas Girling Mark 3.

Réservoirs souples de 120 litres dans les flancs en alu.

Jantes BBS de 10 et 14 pouces par 13 de diamètre.

Moteur Porsche 2,4 litres 6 cylindres double allumage développant 250 chevaux (préparation Jacky Dechaumel)

Boîte Porsche 5 vitesses à rapports rapprochés.

Poids 600 kilos (en groupe 5).

Dimensions : longueur 3,45 m - largeur 1,86 m - empattement 2,20 m - voies AV/AR 1,48/1,50 m.

Performances : kilomètre départ arrêté : environ 21 secondes. Vitesse maxi : 300 km/h rapport adéquat.

Fiche technique de la RS2 de Monconduit

Mêmes caractéristiques que C2 sauf...

Chassis en tube carré.

Suspension avant Renault 8G. repositionnée arrière triangulée.

Freins à disques d'Alpine groupe 4 avec pincas R16 TS à l'avant, R12 à l'arrière.

Dimensions : longueur 3,15 m - largeur 1,69 m - empattement 2,20 m - Poids : 410 kgs.

Performances : kilomètre départ arrêté : environ 25 secondes, vitesse maxi avec rapport adéquat : environ 250 km/h.