

PEUGEOT 905 SPIDER

Mais que peuvent bien avoir en commun la Peugeot 905 et sa petite sœur la 905 Spider ? Un sacré numéro bien entendu, un ADN sportif sans aucun doute, mais surtout une ligne immédiatement identifiable. **ELIO RIDET/PHOTOS HPA MOTORS**

Au début des années 1990, Jean Todt a l'intime conviction que la nouvelle réglementation 3.5L, qui succède aux Groupe C, représente l'avenir de la course automobile sur circuit. Il a repéré, dans l'atelier course d'un certain Gérard Welter, un drôle de prototype monoplace aux lignes troublantes. Une mini 905 ! Pour cause, si Welter est l'artisan-constructeur connu pour détenir le record de vitesse aux 24 Heures du Mans avec une pointe à 405 km/h de sa WR dans les Hunaudières, il est surtout responsable du style chez Peugeot et père du design du premier prototype 905. Décision est prise de créer la Peugeot Spider Cup, formule de promotion sport-prototype destinée à former de jeunes pilotes et les mener en Championnat du Monde d'Endurance. La formule n'est pas totalement monotype, car si Peugeot fournit la carrosserie, le moteur de la 405 Mi16 et les freins Brembo, le châssis reste libre, mais doit répondre à un strict cahier des charges en termes de qualité et de coût. Cinq constructeurs se lanceront dans l'aventure : Alba, Extec, Orion, Martini et bien entendu WR.

Dès les premiers tours de roues, le kit aérodynamique à effet de sol fourni par Peugeot se révèle diabolique d'efficacité avec une charge presque 4 fois supérieure à celle d'une F3 et des passages en courbes à 2,5 G. Il faut donc un savoir-faire certain pour l'exploiter, et fort de son expérience en monoplace, Martini tire son épingle du jeu. Les châssis de Tico, notamment ceux exploités par Danielson et Oreca, vont truster pendant deux saisons les premières places, dégoûtant l'un après l'autre ses concurrents.

UN TRIPLÉ HISTORIQUE

Pour la première saison en 1992, deux pilotes sortent du lot, Éric Hélary et Christophe Bouchut. La formule de promotion est respectée et Peugeot tient parole en associant en 1993 ces deux jeunes pilotes à Geoff Brabham pour participer aux 24 Heures du Mans et... remporter de façon magistrale devant les deux autres 905 Evo pour un triplé historique. La suite est connue. Peugeot se retirera en pleine gloire du Championnat du monde et les Spider 905, faute de concurrents, quitteront les circuits.

Le Spider présenté par la jeune et ambitieuse société HPA Motors dirigée par Pierre Cave est l'un des six châssis Martini MK68 produits en 1993. Il a terminé le championnat à la 3^e place sous la bannière de la prestigieuse écurie Oreca qui l'a longuement conservé après sa retraite avant de lui offrir une remise à niveau complète. Il est aujourd'hui prêt à retrouver les pelotons de l'Historic Tour ou donner du fil à retordre à des prototypes plus récents en Endurance Classique. ■

TECHNIQUE

Type du moteur	4 cylindres en ligne turbo
Soupapes	24
Disposition	Longitudinale centrale arrière
Cylindrée	1905 cm ³
Puissance	230 ch
Boîte de vitesses	Hewland manuelle 5 rapports
L x l	4300 x 1850 mm
Poids	525 kg
Vitesse max	250 km/h



EN PARTENARIAT AVEC



La Banque Privée BPE fait aussi partie du patrimoine...

