

1971 1000 cc 4x4

LE PROTOTYPE



DE LA MONTAGNE

les rares
trappeurs
itinérants qui
se déplacent sur
le grand désert
blanc auront
cette année
un nouveau-né
dans la crèche:
le Snow Gott!

« La neige est tombée avant-hier sur le Vercors, tu sais, c'est très chouette. Oui, les vendanges sont finies mais, à Saint-Jean-en-Royans, on mange des châtaignes avec du vin nouveau. Ça peut encore faire une bonne Spéciale... » C'était il y a un mois, au téléphone, Vic Elford retournait le passé et s'amusait à jouer avec l'avenir : « Tu retrouveras les Gotti, Camille et son père, tu sais, le vieux Baptista qui fait du hors-bord sur le Rhône, et puis il y aura aussi Serge Aziosmanoff. Non, on ne parlera pas chrono, mais on te présentera au Snow Gott » ! J'imaginai un yeti dans un parc national, mais, comme à « L'Automobile » on aime le canular, surtout quand il a l'humour anglais, nous étions à Valence le lendemain. La préfecture de la Drôme est aux portes du midi ; le vent du sud y est chaud, il dérape sur la peau comme un chien fou. Quand nous sommes arrivés, le Rhône avait un troupeau de moutons sur le dos. La société Gotti-Meca est installée au bord du fleuve, et, ce soir-là, sous le hangar de tôle qui vibrerait dans le vent, quelques hommes veillaient encore autour d'un prototype qui attendait les derniers tours de vis, les derniers réglages. Autour du nouveau-né, il y avait Serge Aziosmanoff, Camille et Baptista Gotti, deux mécaniciens et Vic Elford.

« Tu vois, ce n'est pas une blague, ça fait six mois qu'on travaille là-dessus. Avoue que tu es un peu surpris. Ça te change de la MT 20, évidemment, mais il a fallu choisir. Grac et Gotti sont associés, tu le sais. Un constructeur de voitures de course et un constructeur de jantes, ça fait beaucoup dans un panier que la conjoncture risque de percer dangereusement. C'est surtout pour diversifier les ventes, sortir de la course automobile qu'on a eu cette idée. D'autre part, la proximité de la montagne, nos relations avec le milieu du ski ont provoqué l'étincelle. Les Gotti ont accepté d'emblée la mise à l'étude de ce projet. Bien sûr, on a regardé ce que faisait la concurrence, Prinoth, Bombardier et compagnie, mais on a aussi tout repensé par nous-mêmes. Notre point de départ a été la base mécanique Citroën, un moteur de Dyane, strictement de série, auquel on a adopté un carburateur tout-terrain. Tu t'en doutes, il y a eu des problèmes ;

depuis la mise au point du barbotin entraîne les chenilles jusqu'au poste de pilotage, l'une des principales difficultés a résidé dans la mise en place du moteur de 70 cm dans 50 cm, ce qui est l'élément des chenilles, c'est presque un match de catch, mais enfin, ça y est, main, tu verras si on a eu raison ! »

Serge Aziosmanoff, le père de la piste, n'a pas la nostalgie de la piste. Une autre est tournée. Il a changé sa passion d'épave comme Gotti, dont l'histoire, aussi, est un exemplaire. Baptista Gotti avait autrefois un petit atelier mécanique dans le sixième arrondissement de Paris. Il y travaillait avec ses deux fils passionnés de courses automobiles qui, le soir, après le travail, « élargissaient » les jantes de leurs copains rallymen. D'une jante à l'autre, le métier s'est affirmé et, un jour, il y eut un miracle. Gérard Larrousse a téléphoné demandant si l'on pouvait lui préparer quatre jantes pour sa course du lendemain à Monthéry. Cette nuit-là, personne n'a dormi, mais vingt-quatre heures après, Gérard anenait la première victoire à l'Alpine Gotti qui, peu de temps après, avec ses commandes d'Alpine Renault, devenait la Société Gotti.

De piste en piste

Le troisième personnage est Vic Elford. Tous nos lecteurs le connaissent. Ce mécanicien ingénieur des Ponts et Chaussées français a commencé, en 1956, ses débuts dans la course automobile qu'il a définitivement abandonnée depuis deux ans. L'année dernière, il a piloté une Citroën, mais c'est la dernière entorse. Aujourd'hui, il vit dans un petit village, à 15 km de Valence et à 1 km de l'usine Gotti où il est directeur des ventes. A 40 ans, il est toujours aussi sympathique, distingué et maintenant, il parle aussi de ski, de photographie et de ses lectures. C'est un individu qui vit en accord avec les autres, aime le travail d'équipe, mais avec la sagesse humaine de ceux qui ont découvert que l'essentiel s'apprend seul, avec un volant ou une truelle.

Le lendemain, après les dernières vérifications, le Snow Gott était sur le can-



Vic Elford et le Snow Gott :
au rendez-vous de la piste

roquer la route pour la piste t les roues pour la chenille est la métamorphose ue l'hiver et la neige proposent au cheval vapeur!

Comme le vent du sud avait beaucoup soufflé, il a fallu monter plus haut sur la montagne, car la neige avait un peu fondu. On est arrivé au bas d'une descente de ski, au milieu des sapins, il y avait des plaques de 30 cm de neige tassée, dure. On n'attendait rien, le silence était partout, au milieu des taches vertes et noires qui s'inclinaient avec le vent. On a détaché les skis qui retenaient le Snow Gott et le cheval s'est mis au volant. Il voulait reconquérir le terrain et l'enfant. Tous ceux qui avaient participé à l'élaboration du Snow Gott étaient là. Quand le moteur a démarré avec son ronronnement caractéristique, le bruit s'est répercuté, mat, sur le vaste tapis blanc. On avait l'impression qu'il rentrait dans les cristaux, qu'il souffrait dans le sol. Serge a enclenché la première, le Snow Gott s'est cabré comme un bouquetin et puis il a avancé, glissé plutôt. Très vite, il s'est enfoncé dans un petit chemin et il a disparu derrière les sapins. L'écran forestier nous a longés aussitôt dans le silence. Après les interdictions faites au scooter des neiges par son bruit, le Snow Gott venait de subir la première censure. D'autre part, la conduite est simple. Il y a deux pédales, une pédale d'embrayage et une pédale d'accélération. Pour tourner, on bloque, à l'aide d'une manette, l'un des tambours de direction qui commande un barbotin. La chenille correspondante s'immobilise et le véhicule tourne. Il y a quatre vitesses et une marche arrière.

Sur terrain sec, empierré ou sableux, on peut atteindre 70 km/h et monter des pentes de 70 %. Le réservoir de 40 litres donne 5 heures d'autonomie.

Du loisir au service public

Après les premiers essais, il y avait des moniteurs de ski de fond venus en curieux et en critiques. Un médecin de la Lozère avait aussi été annoncé, mais il n'avait pu être au rendez-vous. Ce sont les avantages potentiels. Tous ceux qui, en hiver, luttent ou luttent avec la neige, et qui peuvent intervenir rapidement dans des conditions météorologiques difficiles sont intéressés par ce projet. Le Snow Gott est proposé en deux versions : une transmission mécanique quatre vitesses et une trans-

mission hydrostatique. D'autre part, une version sans cabine est à l'étude. Le conducteur bénéficie d'un siège baquet et les chenilles suspendues lui assurent un bon confort. La cabine étanche, chauffée, a une bonne visibilité et l'arceau de sécurité et le plateau porte-charge lui confèrent sécurité et efficacité. Un ski ventral augmente la pression au sol pour une meilleure glissance sur la poudreuse. Il est joli, compact, et l'intérieur bénéficie d'une recherche esthétique certaine. Pour cela, l'expérience de la course est venue épauler l'inspiration. Si le prix atteint quand même 50 000 F, son coût d'entretien reste relativement modeste.

Evidemment, les premiers tours de roues d'un prototype ne permettent pas de définir sa fiabilité. Ce qui est certain, c'est que ce type d'engin intéresse beaucoup de monde ; il y a un marché, et Vic Elford, qui est chargé de sa promotion, est serein. Quand il réapparut derrière nous, aux manettes du Snow Gott entouré par les aboiements des chiens, on avait l'impression d'assister à une chasse mythique, celle dont on parle dans les contes encore inédits où les chenilles deviennent des chevaux.

Jean-Yves MONTAGU.

CARACTERISTIQUES

- Moteur Méhari AK 400 - type M 28
- Longueur hors-tout : 3 000 mm
- Largeur hors-tout : 1 500 mm
- Hauteur hors-tout : 1 500 mm
- Largeur cabine maxi : 1 040 mm
- Ecartement chenilles : 500 mm
- Hauteur du plateau : 1 050 mm
- Poids du véhicule à vide : 600 kg
- Poids du véhicule en charge : 900 kg
- Largeur chenille :
 - damage piste de fond : 500 mm
 - déplacements, travaux divers : 700 mm
- Pression spécifique unitaire au sol : 35 g/cm²
- Vitesse maxi : 40 km/h





Le Snow Goff se conduit comme un char d'assaut : pour tourner, on tire une manette qui agit sur le barbotin. La chenille correspondante est freinée et l'engin tourne sur lui-même. Le tableau de bord a des inspirations de monoplace et les portes s'ouvrent en ailes de papillon. Ajouter à cela, un siège baquet et un levier de vitesses style compétition : c'est l'héritage d'un passé qui a trouvé sa reconversion.

