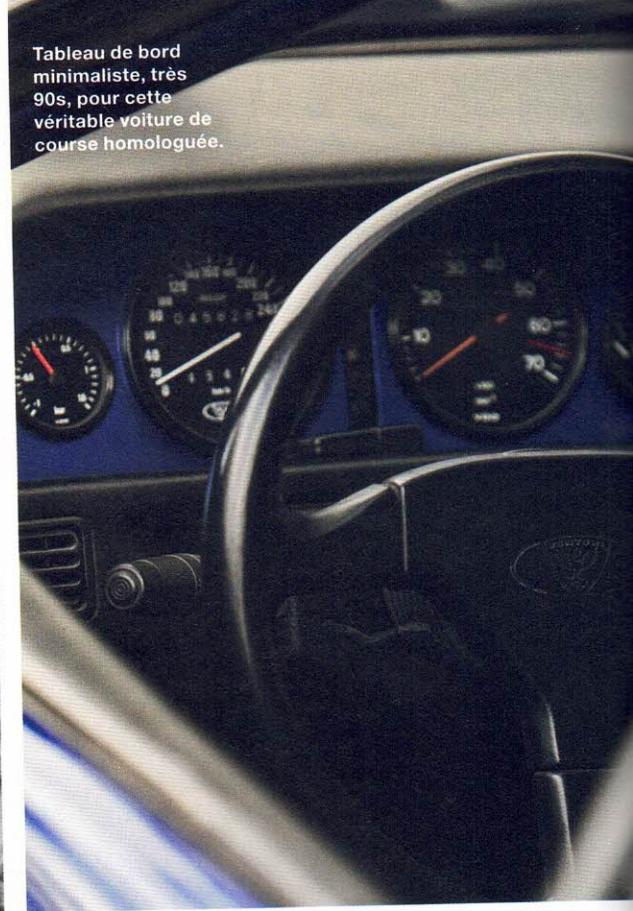


Simon et "Le Chimiste", les deux inséparables, figures incontournables de l'automobile sur la côte basque.

Tableau de bord minimalist, très 90s, pour cette véritable voiture de course homologuée.



L'idée de la chasse à la Venturi mûrit alors dans leur esprit...



Seulement dix exemplaires ont été officiellement homologués dont celui-ci, à l'assaut des petites routes basques.

HERO

SIMON DUCHAUSSIN ET CHRISTOPHE HAURET - VENTURI

# Chasseurs de Trophy

Simon et Chris, alias "Le Chimiste", se sont découvert une passion pour la défunte marque française Venturi. Et plus particulièrement la Trophy, avatar ultra-sportif sorti de l'imagination de Claude Poiraud et de Gérard Godfroy, ses concepteurs.

texte et photos **David Marvier**

**V**enturi, c'est la "GT à la française", le produit d'un rêve un peu fou de l'ingénieur Claude Poiraud et du designer Gérard Godfroy. En 1984, les deux hommes ont conçu de leurs propres mains, dans le sous-sol d'un pavillon, un prototype propulsé par un moteur de Golf GTI, et doté d'un pare-brise de Renault Fuego et d'une coque en polyester. Présenté au salon de l'auto en octobre de la même année, il fera couler beaucoup d'encre et propulsera les deux compères dans une incroyable aventure.

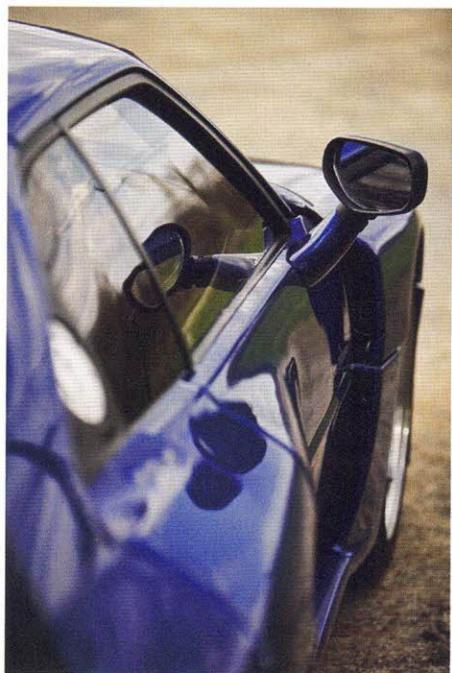
"La" Venturi est ainsi une véritable perle rare pour passionnés avertis. Simon Duchassin de "Cobalt Automobiles" et Christophe Hauret, alias "Le Chimiste", en sont tombés amoureux. Leur mission : dénicher et restaurer les modèles les plus emblématiques. "Le Chimiste" raconte la genèse de cette passion en bleu blanc rouge. « *Un client parisien a expédié sa Venturi chez Simon (Duchassin) pour une virée dans les Pyrénées, raconte-t-il avec les yeux qui pétillent. C'était une 400 GT, la version route de la Trophy, config' bleu marine, intérieur beige, sièges Recaro A8, jantes magnésium Oz, tableau de bord carbone. Nous étions fascinés.* » L'idée de chasse à la Venturi mûrit alors dans leur esprit. Ils dénichent une Trophy, imparfaite, aux enchères. Ils doutent de pouvoir trouver toutes les pièces nécessaires, mais en activant leur réseau, ils mettent la main sur trois Venturi Trophy parmi les dix homologuées au monde. « *Nous avons trouvé la dernière dans le Sud-Est, chez José, un ancien coureur automobile.* » Pour financer l'achat, Simon vend des pièces et quelques voitures. « *La Trophy avait seulement 12 000 kilomètres au compteur, confie Simon. On la sentait bien, même si elle nécessitait beaucoup*



*de travail. Le vendeur appréciait notre expertise. Deux cylindres ne fonctionnaient pas, mais Chris a trouvé la solution. »*

Après une belle négociation, la voiture est à eux et dès la semaine suivante, elle est désossée, sur le pont. Débutent alors les "Jeudi Venturi" : apprentissage et partage, autour d'une supercar française, sans pression de délai. Burgers et discussions mécaniques sont au programme et même s'ils avouent avoir un an de retard, ils ne s'en inquiètent pas. Chris ("Le Chimiste") prépare et personnalise des voitures depuis longtemps et a déjà réalisé de splendides modèles, tant esthétiquement que mécaniquement. « *J'ai passé 17 ans à mon compte en pharma, raconte-t-il, mais j'ai toujours consommé la voiture de manière boulimique. J'ai eu au moins 70 bagnoles depuis mes 18 ans, souvent des trucs à 1 000 balles que je restaurais. Pendant mes*

On adore les détails et les angles saillants du design de cette automobile, vraiment taillée pour le circuit.



**“Le Chimiste”** est très concentré sur sa conduite. La voiture est pratiquement collée au sol.



*études, mes potes faisaient des stages dans le milieu et moi je passais mes étés chez un carrossier. » Christophe a ainsi appris les ficelles du métier auprès d'un vieux maître : redressement, soudure, mastic, ponçage et peinture. Idéal pour la Venturi. « Nous travaillons sur les Venturi chez Laurent Dosba, mon mentor qui me prête ses ateliers depuis plus de quinze ans, réparant la fibre et redessinant les lignes. Pour la mécanique, Maxime, un petit génie de vingt ans, nous aide. Nous avons cru finir plusieurs fois, mais les galères se sont succédé, comme lorsque nous avons perdu une demi-lune de joint de queue de soupe. »*  
 Chris anime la chaîne YouTube Miracle Motorsport où il présente son travail, notamment sur la Trophy : « Nous vulgarisons la mécanique pour rendre les vidéos digestes. Dès le premier épisode, le téléphone n'a pas cessé de sonner. Nous avons compris alors que nous tenions quelque chose. » De son côté, Simon veut lui aussi laisser une trace plus personnelle dans ce monde. Et leur objectif est noble : redonner ses lettres de noblesse à une pièce unique de notre patrimoine. En effet, l'histoire de la Venturi 400 Trophy s'est écrite en trente minutes sur une nappe... Sportive en diable, la bête est dotée d'un châssis retravaillé, d'une coque en carbone et kevlar, d'éléments démontables en fibre et d'un

moteur V6 PRV avec culasses modifiées, suralimenté par deux turbos pour de sérieuses performances. 73 exemplaires seront fabriqués par l'entreprise de Manufacture de Voiture de Sport (MVS) qui produit les Venturi. Une dizaine de modèles “civilisés” sortiront des usines, équipés de sièges plus confortables et de quelques équipements de série. Ils recevront le “kit route” et leur propre carte grise les transformant en 400 GT.

Depuis la première vidéo de Chris sur YouTube, il y a eu un engouement autour de Venturi. De nombreux collectionneurs étrangers appellent, mais il est hors de question que les autos quittent le territoire. « Nous ne voulons pas dilapider le patrimoine national. C'est la démarche de base : restaurer et remettre au goût du jour cet héritage. Si c'est pour le perdre hors des frontières, c'est dénué de sens. Mon rêve était de fabriquer une voiture nommée Hauret, comme Koenigsegg en Suède. J'adore le concept Venturi, fabriqué par deux gars dans leur garage avec vision, courage et persévérance. Si je n'irai probablement pas jusque-là, je redonne vie à leur héritage. » La France est riche en fortes personnalités dans le monde de l'auto, et Simon et Christophe sont fiers d'y ajouter leur contribution. ■

Look de F40, intérieur spartiate, baquets, harnais, kevlar, plexi et tableau de bord carbone, fusibles apparents, un pur produit racing !