

Martini F3 de 1983



1934-1959 : LA NAISSANCE D'UNE PASSION

Son enfance...

Renato MARTINI, surnommé plus tard « Tico » par les anglais, est né le 6 décembre 1934 à Pigna, en Italie. Forcé à l'exil avec sa famille par la seconde Guerre Mondiale, Tico passe son enfance sur l'île de Jersey, dépendance de la couronne britannique.

A 17 ans, il passe son permis et son père, maître d'hôtel, lui offre son « vieux tacot », une Landcaster à boîte présélective dont le démarrage se fait en première ! C'est la naissance d'une passion pour la mécanique et l'automobile.

Ses débuts en pilotage...

L'île étant sous régime britannique, chaque nationalité est affectée à un secteur d'activité bien distinct. C'est ainsi que les italiens avaient l'autorisation de travailler seulement dans l'hôtellerie. Voulant assouvir sa passion, Tico retourne en 1952, avec le soutien de ses parents, dans son pays natal à San Remo. Il devient l'homme à tout faire d'un concessionnaire Alfa Romeo.

En 1955, son père le persuade de revenir sur l'île de Jersey pour travailler dans l'hôtellerie en attendant que les réglementations soient libéralisées. Tico n'attend pas l'abrogation des règles pour devenir membre de l'Automobile Club local. En 1957, il s'inscrit à sa première course automobile sur sable, avec sa Cooper F3, achetée l'année précédente. Malgré un très beau duel avec Bill Knight, le favori, Tico n'arrivera pas à le dépasser.

1960-1966 : TICO PILOTE-INSTRUCTEUR

La notoriété...

En 1960, Tico Martini construit son propre kart et devient alors champion des îles de la Manche. Après avoir roulé avec sa Cooper F3 sur un mini circuit de karting, il décide de « construire une voiture toute petite, puissante, ayant les avantages de la Cooper en ligne droite et ceux du kart en virage ».

Ainsi naît la première « Martini », conçue avec un moteur Triumph de moto et des pneus de scooter. Cette voiture hybride permet à Tico de remporter, à Pâques et en juillet 1961, la course de côte de Bouley Bay.

1967-1972 : TICO MARTINI CONSTRUCTEUR

La solution...

Les problèmes financiers touchent également l'école. Les voitures sont trop fragiles et les pièces de rechange trop chères. Tico propose alors à ses deux associés, Mike et Richard, de réaliser lui-même les monoplaces destinées à l'école. Les deux frères acceptent et en 1967 naît la MW1 (Martini Winfield), très proche de la Brabham F3 et destinée à l'école de pilotage. « Je ne pouvais absolument pas me permettre de me louper, nous accorde Tico, sinon cette Martini était la première et la dernière. »

a formule 3...



Cette même année, Automobiles Martini construit la MW 1B qui débute, le 1 mai 1968, en Formule 3, aux mains d'Etienne Vigoureux.

< La première F3
de Tico Martini avec à son
volant Etienne Vigoureux
(avril 1968)

La qualité de ses voitures permet à Tico Martini de remporter le Challenge XAS 1969, qui récompense les constructeurs, et de renforcer la notoriété de l'école. Cette année-là, c'est José Dolhem, plus connu comme étant le cousin de Didier Pironi, qui obtient le Volant Shell. La MW3 F3 de Jacques Laffite sera la dernière MW, puisque dès 1970 sera produite la MK4, pour Martini Knight.

Dès 1970, 26 monoplaces sortent des ateliers de Magny-Cours et les bons résultats se succèdent pour Jacques Laffite avec deux victoires et une cinquième place au championnat Formule France.

L'écurie B.P. Racing Formule Renault...

En 1972, le pétrolier B.P. crée l'écurie B.P. Racing Formule Renault, dont les deux pilotes sont Jacques Laffite et Jean-Pierre Paoli. Sous les couleurs jaune et verte, Jacques Laffite remporte le championnat avec une MK 8.

Quant à la rencontre avec Paoli, Tico témoigne: « Je fus surpris par sa vitesse et son sens de l'attaque en course. (...) Mais ses qualités ne se bornaient pas au seul domaine sportif, car, avec le recul du temps, je me suis aperçu que sa présence a joué un rôle très important dans ma carrière de constructeur. »

Une véritable amitié est née entre ces deux hommes. Paoli raconte:

**« J'ai une très grande admiration pour lui
car le rôle de constructeur est ingrat. (...)
La construction d'une monoplace est une opération dure
et difficile à rentabiliser. Seule, une passion immense justifie un tel choix. »**

Avec la création de l'écurie B.P., Tico bascule dans le professionnalisme et propose à Jacques Laffite de devenir pilote-essayeur Martini. Pour Tico, le bilan de la saison 1973 est très positif : huit victoires de Laffite, dont le titre de champion de France, la victoire de Paoli sur le circuit de La Châtre et 38 voitures construites dans les ateliers de Magny-Cours. De plus, les titres de Volant Shell continuent de défiler à l'école Winfield : Guy Dhotel (1970), Bernard Beguin (1971), René Arnoux (1972) et enfin Patrick Langlois (1973).
Il est temps d'aborder la Formule 2...

La suite sur le site : http://www.classic-days.fr/2009/pages/fr/hommage_bio.html