



l'Authentique

LA REVUE OFFICIELLE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DES VEHICULES D'EPOQUE



MODELE

Les motos
Vincent 1 000 cm³

GRAND DU SPORT

Gérard Larrousse,
un homme tranquille

EVENEMENTS

Les grands
rendez-vous de la FFVE

MUSEES

La Rue du Temps
qui Passe



HENRY DANGEL

SPECIALISTE DE L'ADHERENCE

LOI ET REGLEMENT

Dématérialisation et attestation FFVE

L 16034 - 19 - F: 7,00 € - RD

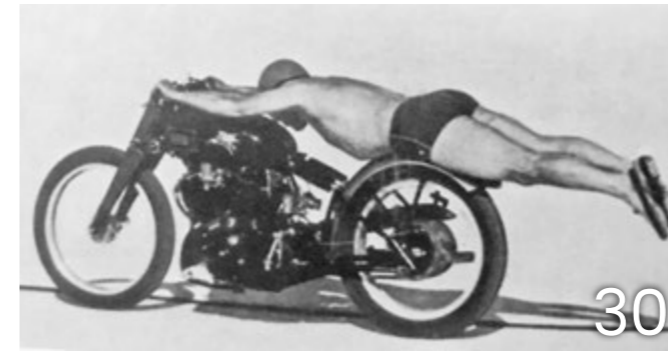


alcyon
media

AVRIL-MAI-JUIN 2023

SOMMAIRE

N° 19 – AVRIL, MAI, JUIN 2023



3 · Editorial

Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 · L'Image Mystère

Le prototype Porsche 530 à quatre places

8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

10 · Pour faire le point

Dématérialisation et carte grise collection

14 · L'Humeur de...

Mathilde Lecœur

16 · Histoire des Marques

Henry Dangel, de l'artisan devenu industriel

24 · Grand du Sport

Gérard Larrousse, un homme tranquille

30 · La Saga des Modèles

Les motocyclettes Vincent 1 000 cm³

37 · Les clubs de la FFVE

Le Vincent-HRD Club - Section de France

39 · Événements

Les rendez-vous de la FFVE

40 · Activité FFVE

L'Assemblée générale annuelle de la FFVE

50 · Abonnements

Recevez *L'Authentique* chez vous

56 · Professionnel

Doizon, des garages pour collectionneurs

58 · Musée

Le Musée de La Rue du Temps qui Passe

64 · La vie de la FFVE

Les Nouveaux Adhérents

66 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel de la FFVE - BP 40068 92105 Boulogne-Billancourt Cédex www.ffve.org

Directeur de la publication :

Jean-Louis Blanc

Président du Comité Editorial :

Pascal Rousselle

Editeur Délégué :

Alcyon Média Groupe

14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris

Tél : 01 45 00 01 60

Directeur de la Rédaction :

François Granet

fgranet@alcyon-media.com

Directeur de la Création :

Charles Guénant

cguenant@alcyon-media.com

Rédacteur en Chef

et réalisation graphique :

Antoine Demetz

ademetz@alcyon-media.com

Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourinet

Rédacteurs Permanents :

François Dauré

fdauré@alcyon-media.com

Laurent Ducastel,

lducastel@alcyon-media.com

Ont collaboré à ce numéro :

(Texte et iconographie)

Jean-François Adnet, Archives

AlcyonMédia, Archives Famille Boom,

Archives Famille Dangel, Archives

Granet-Tegler-Fonds Gérard Crombac,

Archives Gérard Larrousse-Junior-

Conrath, Archives Marie-Louise

Boissard de Beaufort, Automobiles

Dangel, Léna Badin, Jean-Louis Blanc,

Stéphane Bouissou, Sophie Cholet,

Carole Capitaine, Clément Chillet,

Jean-Pierre Condamin, Constructions

Doizon, Albert Delle, Antoine Demetz,

Loïc Duval, François Fouqueville, Fonds

Fouqueville d'Orgebrune, Fonds Granet-

Tegler, François Granet, Fabien Grignat

de Saint Loup, Jérôme Grolleau, Me

Grégoire Halpern, Philippe Kalb, L'Alsace

Automobile - Automobile Club d'Alsace,

L'Aventure Peugeot Citroën DS, Vincent

Lefebvre, Anne-Sophie Nival, Louis Ortega

24, Jean Pirot, Porsche AG, Renault

Communication, Renault Group DPPI

Media, Sophie Rencurosi, Maximilien

Rousselle, Pascal Rousselle, Dany Vincent,

Olivier Weyl et Collection Privée et DR.

Remerciements :

Automobile Club de France, Fédération

Internationale des Véhicules Anciens

(Fiva), Damien Allouis, Hervé Charpentier,

Clément Chillet, Jean-Pierre Condamin, Xavier Crespin, Bernard Dangel, Marie Fawer, Emmanuelle Fuchs-Dangel, Emille Gènesier, Fabien Grignat de Saint Loup, Philippe Hébert, Xavier Hory, Denis Huille, L'Aventure Peugeot Citroën DS, Gérard Larrousse, Anne-Sophie Nival, Louis Ortega 24, Mathieu Pétitgirard, Sophie Rencurosi, Hervé Ringenbach, Olivier Weyl.

Régie publicitaire :

Alcyon Média Groupe

publicite@alcyon-media.com

Impression :

Monterreina

Distribution :

MLP

ISSN :

en cours

CPPAP :

en cours

Copyright :

Alcyon Média Groupe

Tous Droits Réservés 2022.

10-32-3010 / PEFC recyclé / pefc-france.org

LA DEMATERIALISATION DE LA DEMANDE D'ATTESTATION FFVE POUR L'OBTENTION EN LIGNE D'UNE CARTE GRISE COLLECTION

Depuis quelques semaines, pour obtenir une attestation qui permettra de passer son véhicule en carte grise collection, il est possible de faire sa demande via une application en ligne.

PAR LOIC DUVAL, DIRECTEUR GENERAL FFVE

DE PLUS EN PLUS SIMPLE

Grâce à cette toute nouvelle démarche dématérialisée, vous pouvez désormais demander une attestation FFVE en ligne depuis votre smartphone, votre tablette ou votre ordinateur. Fini les impressions de photos, les achats de cartouches d'imprimantes, les dossiers à envoyer par La Poste. Simplifiez-vous la vie !

L'ATTESTATION FFVE ?

L'attestation FFVE est une attestation de datation et de caractéristiques appelée aussi « attestation FFVE », qui confirme l'année de première mise en circulation ou de fabrication de votre véhicule ainsi que ses caractéristiques techniques. Pour la demander, votre véhicule doit avoir plus de 30 ans et elle vous permettra d'obtenir un certificat d'immatriculation

(appelé aussi carte grise) avec un usage « véhicule de collection » auprès de l'ANTS ou par le biais de prestataires habilités par l'Etat, comme FFVE Services. Vérifiez donc dans un premier temps si votre véhicule est bien éligible à la carte grise de collection :

- Un véhicule dit de collection est un véhicule présentant un intérêt historique. Il est décrit dans le Décret n° 2017-208 du 20 février 2017 relatif à la nomenclature des véhicules figurant à l'article R. 311-1 du Code de La Route Selon ce décret, un véhicule de collection :
- a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans ;
- son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, qui n'est plus produit ;
- est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

LA DEMANDE EN LIGNE

Depuis un smartphone, un ordinateur ou une tablette, rien de plus simple. Allez sur le site Internet de la FFVE : <https://www.ffve.org> et cliquez sur le lien *Faire votre demande d'attestation*. A la première demande, vous devrez créer votre compte utilisateur avec votre adresse mail et un mot de passe.

Votre compte vous permettra de :

- faire une demande d'attestation FFVE ;
- suivre votre demande d'attestation ;
- récupérer votre attestation FFVE ainsi que votre facture.

Vous pouvez envoyer vos justificatifs numérisés sous différents formats (photos, textes, images) mais sans excéder 4 Mo. Le règlement s'effectue alors par carte bancaire de façon sécurisée. Une vidéo explicative pour faire votre demande d'attestation FFVE en ligne est disponible en permanence sur le site Internet de la FFVE ou directement sur Youtube. ■



En tant que professionnels de l'automobile, mais aussi collectionneurs nous-mêmes, nous avons testé la dématérialisation pour les demandes d'attestation FFVE. La démarche est vraiment simple et très rapide. Elle s'effectue sur une plateforme Internet claire et intuitive. Qui plus est, cette nouvelle procédure s'inscrit dans une démarche réellement écologique. La dématérialisation nous apporte une plus grande efficacité avec un gain de temps et un traitement rapide des dossiers pour nos clients.

Sophie Rencurosi
www.calvados-autoretro.fr

PUBLICATION JUDICIAIRE

Selon jugement correctionnel rendu le 25 octobre 2022 par le Tribunal judiciaire d'Aix-en-Provence, Monsieur M., notamment prévenu « d'avoir fabriqué une fausse attestation de la Fédération Française des Véhicules d'Époque, cette altération étant de nature à causer un préjudice à la F.F.V.E. », en a été déclaré coupable et a été condamné à un emprisonnement délictuel avec sursis total.

Monsieur M. a également été déclaré responsable du préjudice subi par la F.F.V.E. et a été condamné à lui payer la somme de 1€ en réparation du préjudice moral ainsi que la somme de 1 500 € au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale.

À la demande de la F.F.V.E., le Tribunal a également ordonné « à l'encontre de Monsieur M. la publication judiciaire anonymisée de la décision dans cinq publications spécialisées au choix de la Fédération Française des Véhicules d'Époque pour un montant maximal de 15.000 € ».

Pour la première fois j'ai effectué les démarches de passage en collection de mon Land Rover Defender 110 sur le site de la FFVE. Grâce à la dématérialisation et au suivi des membres de la FFVE les démarches sont vraiment simplifiées et sécurisées. L'espace membre offre une grande facilité d'utilisation et de suivi, les retours sont plus rapides, les échanges avec la FFVE n'en sont que meilleurs.

Le zéro papier et la dématérialisation des démarches vont dans le sens de l'éco-responsabilité et du développement durable prôné par l'Unesco. Un grand merci aux équipes de la FFVE !

Fabien Grignet
de Saint Loup



La dématérialisation permet de pouvoir réaliser la demande d'attestation FFVE pour un véhicule de collection depuis n'importe quel endroit. Il faut simplement disposer d'un ordinateur et avoir effectué les différentes photos de la voiture, on peut procéder à la demande via la nouvelle plateforme qui est très intuitive. Il faut uniquement enregistrer les photos et fichiers en respectant la bonne taille, soit moins de 4 Mo et ensuite les télécharger sur le site, rien à imprimer donc forcément plus simple, plus écologique et plus de sécurité car cela évite d'avoir des courriers qui se perdent dans la nature. Bien entendu, chez

Capots Vintage nous avons régulièrement des demandes à réaliser pour nos autos ou bien pour celles de nos clients. J'ai donc utilisé cette nouvelle plateforme de dématérialisation des dossiers, j'avais même participé à la phase test, je trouve que c'est une véritable réussite. C'est tellement plus simple et rapide que d'imprimer un dossier avec photos pour ensuite l'envoyer par la poste. Je tiens à féliciter toute l'équipe de la FFVE pour leur travail pour la mise en place de cette nouvelle procédure !

Clément Chillet, www.capotsvintage.com



DANGEL 4 x 4

L'ARTISAN DEVENU INDUSTRIEL

Petit constructeur français, Automobiles Dangel, installé à Sentheim près de Mulhouse, développe et produit depuis plus de 40 ans des 4 x 4 sur la base de véhicules du groupe Stellantis. Exportés dans le monde entier, ils sont aujourd'hui particulièrement appréciés par les collectionneurs.

PAR PHILIPPE KALB ET MAXIMILIEN ROUSSELLE, DELEGUE JEUNESSE FFVE
PHOTOGRAPHIES AUTOMOBILES DANGEL ET FAMILLE DANGEL SAUF MENTION PARTICULIERE

Passionné par la mécanique automobile et plus particulièrement par la compétition, Henry Dangel surnommé affectueusement « L'Astérix Alsacien » réalise dès le début des Années soixante avec l'aide de son frère Bernard une première voiture de course sur base de Renault Dauphine. Pour ce fils de garagiste titulaire d'un diplôme d'ingénieur de l'Ecole d'Electrotechnique de Grenoble, c'est le départ d'une belle aventure industrielle automobile. A la sortie de la Renault R 8 Gordini au

mois de septembre 1964, Henry Dangel conçoit une première barquette équipée de son moteur. Bien que le projet soit abandonné, l'idée d'une voiture de compétition de sa conception fait son chemin. Dès 1968, les premières Dangel, officiellement baptisées Mangouste R 1300, sont mises au point et produites à Pfetterhouse dans le sud de l'Alsace. Il s'agit d'une barquette à châssis tubulaire, habillée d'une carrosserie en polyester et équipée du moteur 1 296 cm³ de la R 8 Gordini. Sa puissance passe ici

de 103 à 120 ch pour une vitesse maximale de 190 à 230 km/h. La voiture complète avec son moteur Renault et une boîte de vitesse à cinq rapports coûte 26 000 francs HT à comparer avec les 6 560 francs TTC d'une Renault 4 Luxe au Salon 1968. Faute de moyens financiers, Henry Dangel et son frère Bernard effectuent eux-mêmes les essais, toujours de nuit et sur route ouverte, autour de l'atelier entre Pfetterhouse, Seppois et Moos. Les premières courses locales, courses de côte et autres montées »

1968



La première Dangel Mangouste existe toujours. De 1968 à 1975, elle est engagée en course de côte avec Pierre Favier-Pierret son premier propriétaire.

1970



La Mangouste R 1300 dévoile son châssis afin d'illustrer un document publicitaire destiné aux amateurs de compétition.

1970



L'année de nombreuses victoires de classe pour les barquettes Dangel. Ici Marcel Schlienger au volant d'une Mangouste R 1300.



SAUTS CHEZ LES PARACHUTISTES

© Renault Communication

GERARD LARROUSSE UN HOMME TRANQUILLE

Gérard Larrousse détient l'un des plus beaux palmarès du sport automobile français, victorieux dans toutes les disciplines, du Rallye à l'Endurance en passant par le Tourisme et la monoplace. Portrait d'un homme discret à l'exceptionnelle carrière.

PAR FRANÇOIS GRANET, ARCHIVES GERARD LARROUSSE SAUF MENTION CONTRAIRE

Gérard Larrousse est un sphinx indéchiffrable et élégant. Son visage laisse peu filtrer les émotions. Mais ne prenez pas cette réserve pour du détachement, ni son attitude toujours posée pour du désintérêt. Gérard Larrousse porte avec naturel le calme et la sérénité de ceux qui n'ont rien à afficher pour exister.

Tapez son nom sur un moteur de recherche, ouvrez les magazines sur quatre décennies, scrutez les classements, plutôt en partie haute. Rallye, Endurance, Tourisme, monoplace, dès les Années soixante, il est là. Comme pilote, puis comme patron d'équipes, Gérard Larrousse a écrit des pages majeures de notre histoire des sports mécaniques. Pas mal pour un jeune homme destiné à travailler dans les entreprises textiles lyonnaises dirigée, l'une par son père, l'autre par son oncle. Seulement voilà, son diplôme de la prestigieuse Ecole Supérieure de Commerce

de Paris n'a pas suffi à le détourner d'une passion née à l'enfance. Une incongruité dans une famille où aucun de ses parents ne prend le volant. « *Ma mère avait son permis mais ne conduisait pas. Mon*

père, lui, ne l'avait jamais passé et laissait à son chauffeur le soin de le déplacer au prétexte que "conduire lui faisait mal au bras !" ». Mais, même en l'absence du chromosome automobile dans l'ADN



Rallye de Printemps mars 1961. Gérard Larrousse, au volant de la Simca Aronde de sa mère et navigué par Yves L'Huillier, monte pour la première fois sur le podium en terminant troisième de sa catégorie.

© Archives Gérard Larrousse - Conrath



En 1962 et en 1963, une Dauphine 1093 remplace l'Aronde. Gérard commence à remporter régulièrement sa catégorie en rallyes et en courses de côte.



En 1964, Gérard s'engage de temps en temps avec une des premières Renault 8 Gordini qu'il adoptera en 1965, décrochant de belles victoires de classe.

© Archives Gérard Larrousse - Junior

familial, Gérard a le goût du risque, la fibre téméraire, et est attiré par tout ce qui roule, vite de préférence. Enfant, pendant la Seconde Guerre mondiale, alors qu'il a été envoyé à la campagne pour échapper aux bombardements qui dévastent Lyon, une simple charrette tirée par un âne fait son bonheur, mais pas forcément celui de l'animal. Guidé par son Ben-Hur en herbe, le quadrupède finit les quatre fers en l'air après une entrée manquée dans la cour de la ferme. « *Je voulais passer le plus vite possible sous le porche. Forcément, un jour, ça devait arriver... Mais en dehors de mes exploits en charrette, j'ai surtout appris ce que le mot effort signifiait. J'ai acquis le respect des choses, des tâches à accomplir, des Hommes. Je garde de cette période très enrichissante un souvenir fort. Je pense que j'ai consolidé mes valeurs dans ces champs à faire les moissons, garder les vaches et jouer avec les fils des fermiers du coin...* ».

LA SIMCA ARONDE MATERNELLE

Peu de temps après la guerre, retour à l'école à Lyon, chez les Jésuites. La vie qui semblait l'épargner jusqu'alors lui enlève son père. Il a quinze ans. Il reste seul avec sa mère. Le reste de la fratrie est parti. « *Nous étions une famille de cinq enfants. J'avais quatre sœurs et la plus jeune avait dix ans de plus que moi...* ». La conduite est un refuge pour le même solitaire. « *J'étais adolescent, je faisais du cross dans le jardin avec une Mobylette. Puis, très vite, je passe de deux à trois roues au volant d'une Inter qu'il y avait à la maison, puis d'une Messerschmitt KR. Au lendemain de mon permis, en 1958, j'en ajoute enfin une quatrième en achetant une Vespa 400 !* ». Gérard devient le chauffeur de sa mère qui fait, elle, l'acquisition d'une Aronde Monthéry. Pour Gérard, la Simca est l'outil du passage à l'acte. « *Cette Monthéry, j'en fais ma première voiture de course. Quand je les conduisais, mes copains de promo me disaient que j'avais*

un bon coup de volant. "Tu devrais faire de la compèt", me disaient-ils ». Pas besoin de beaucoup le pousser...

« *En février 1961, au volant de l'Aronde que j'ai débarrassé de ses garnitures de portières et de ses sièges arrière pour l'alléger, je suis au départ de ma première course, le Rallye des Lions* ». S'ensuivent d'autres épreuves dans l'année. La carrière est lancée. « *Je continue mes études mais, dans ma tête, il est clair que je veux devenir pilote professionnel* ».

En 1962, l'Aronde peut récupérer ses sièges arrière et ses garnitures. Gérard achète une Renault Dauphine 1093. Il est au départ de onze épreuves dans la saison (cinq courses de côte, cinq rallyes et une épreuve sur circuit). Il y décroche plusieurs victoires de classe et des podiums. En 1963, toujours au volant de la Dauphine, il s'aligne au départ de six rallyes et d'une course de côte. Il enchaîne victoires et podiums dans sa catégorie. « *Quand s'annonce la saison 1964, je rêve d'être sélectionné pour piloter l'une des 19 Lotus Super Seven de l'opération Ford-Jeunesse Europe n° 1* ». Douche froide ! S'il a moins de vingt-cinq ans comme le règlement l'exige, Gérard a déjà été détenteur d'une

licence internationale et remporté des victoires de classe, ce qui le disqualifie pour participer aux sélections. Il reprend donc ses engagements en rallyes et en courses de côte au volant de sa Dauphine puis en Renault 8 Gordini.

SAUTS CHEZ LES PARACHUTISTES

Diplômé de « *Sup de Co* » en 1964, il est appelé sous les drapeaux l'année suivante. Il choisit les parachutistes ! « *Je voulais de l'action, de l'engagement, j'ai fait 21 sauts sans souci. Lors du 22^e, dans les Pyrénées, par vent trop fort, nous sommes quatre à nous casser à l'atterrissage. Moi, les deux chevilles... Une fois sorti de l'hôpital, je termine mon temps dans des bureaux, à Lyon. Je garde de mon service un fantastique souvenir. Moi qui sortais d'un milieu bourgeois, j'ai rencontré des gens de tous les milieux, de toutes origines. Nos cadres, qui revenaient de faire l'Algérie, nous menaient la vie très dure. Mais j'ai aimé ces mois rudes, dans une ambiance simple, de grande camaraderie, forte, sincère.* » Gérard réussit à glisser entre ses activités militaires quelques courses, décrochant plusieurs très bons résultats au volant ➤

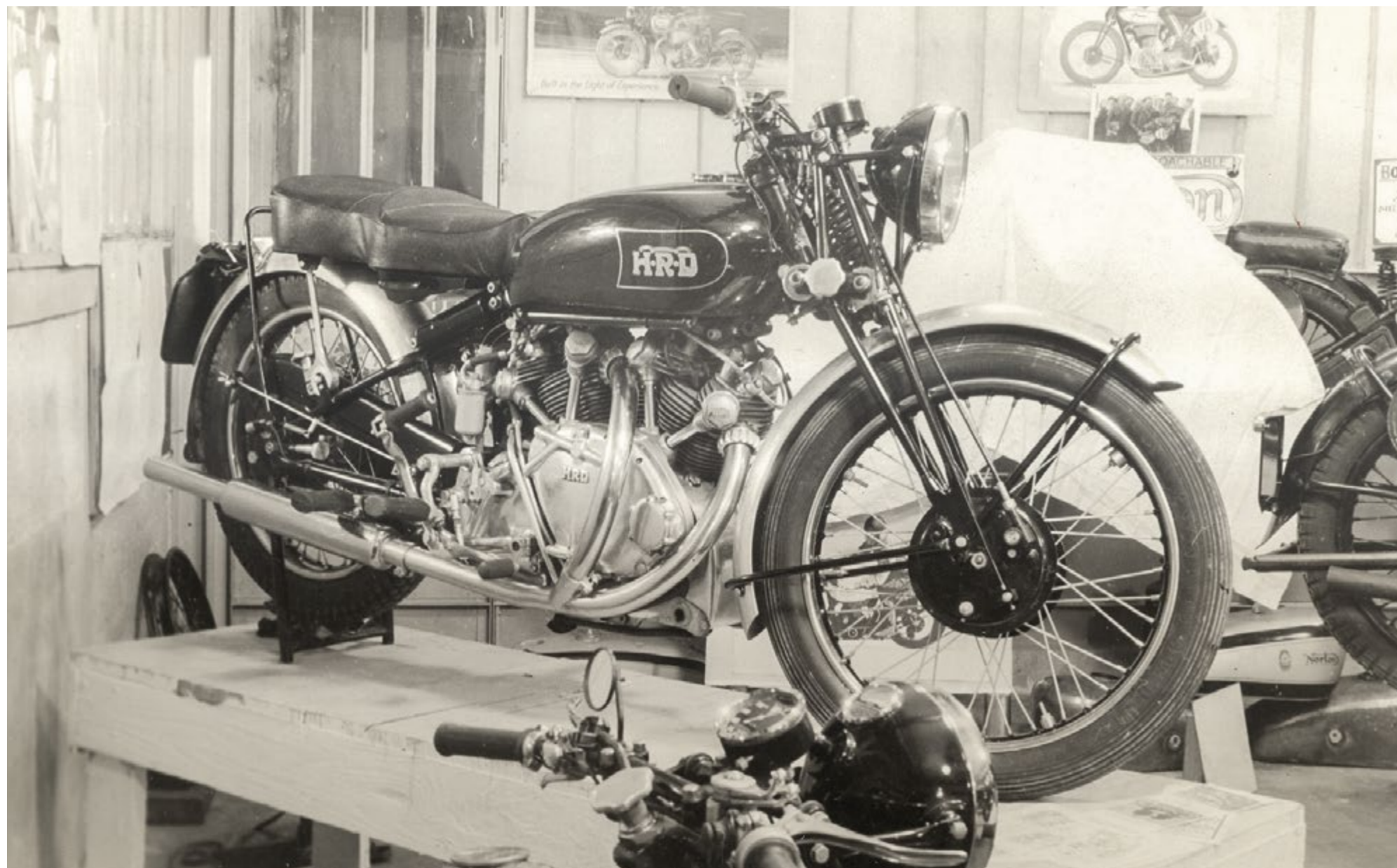
GERARD LARROUSSE, EN BREF

- Né le 23 mai 1940 à Lyon (Rhône)
- Débuts en rallyes en 1961
- Principales victoires toutes disciplines confondues :
- Tour de Corse (1969 Porsche)
- Championnat de France des Circuits, (1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974)
- 12 Heures de Sebring (1971 Porsche)
- 1 000 km du Nürburgring (1971 Porsche)
- Tour de France Auto (1971 Matra, 1974 Ligier)
- 1 000 km de Paris (1972 Lola)
- 24 Heures du Mans (1973, 1974 Matra)
- 1 000 km de Zeltweg (1973, 1974 Matra)
- 1 000 km de Dijon (1973 Matra)
- 6 Heures de Watkins Glenn (1973 Matra)
- 6 Heures de Vallelunga (1973 Matra)
- 1 000 km d'Imola (1974 Matra)

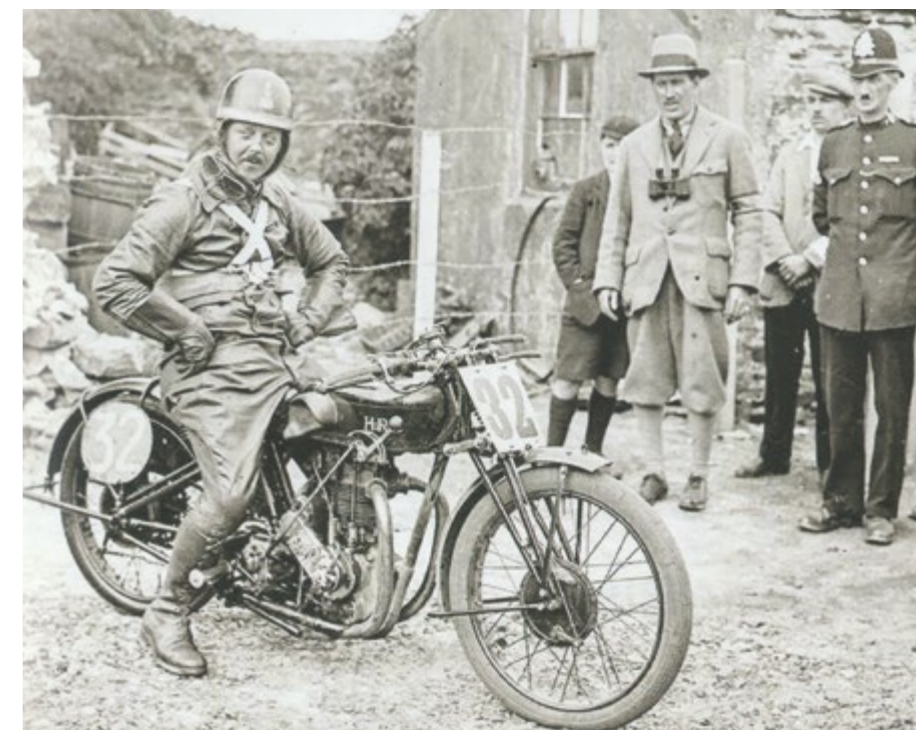


© Porsche AG

- 6 Heures de Kyalami (1974 Matra)
- Targa Florio (1974 Lancia)
- 1 000 km de Mugello (1975 Alpine Renault)
- Championnat de France des Rallyes, 14 victoires.
- www.gerard-larrousse.com



1946, une Rapide Serie B importée en France.



Howard R. Davies vainqueur du Tourist Trophy 1925 sur une motocyclette construite de ses mains. Un cas unique dans l'histoire de cette épreuve mythique.

ce dernier sera utilisé seul. Ce changement coïncidera également avec un voyage de Philip Vincent aux Etats-Unis auprès de ses distributeurs, au cours duquel il découvrira que la clientèle américaine confond Harley Davidson, dont les initiales sont HD, et sa marque HRD. La reprise de la firme par le jeune Philip Vincent apporte un enchaînement d'innovations, de performances spectaculaires et de records à travers le Monde. Certains de ces records sont même toujours d'actualité en 2023 ! Pour caractériser les réalisations de Philip Vincent, il est par exemple comparable à André Citroën tellement il est lui aussi, dans son

domaine, l'adversaire des idées reçues et de l'immobilisme. En effet, dès 1927, les HRD devenues Vincent HRD sont équipées de suspensions arrière. Cela était alors presque inconnu, voire inconcevable, et l'est resté longtemps. Ainsi, après avoir essayé une Vincent HRD en 1936, le coureur français Yves Cauchy expliquera que sa plus grande surprise aura été... en descendant le trottoir ! Néanmoins, les premières années de production restent confidentielles. Seules 24 machines sont vendues la première année en 1927. Philip Vincent, cherchant à se faire connaître, envoie le journaliste Jack Gill et Walter Stevens »

LES VINCENT 1000 CM³

DES ORIGINES DU MYTHE A LA SERIE D

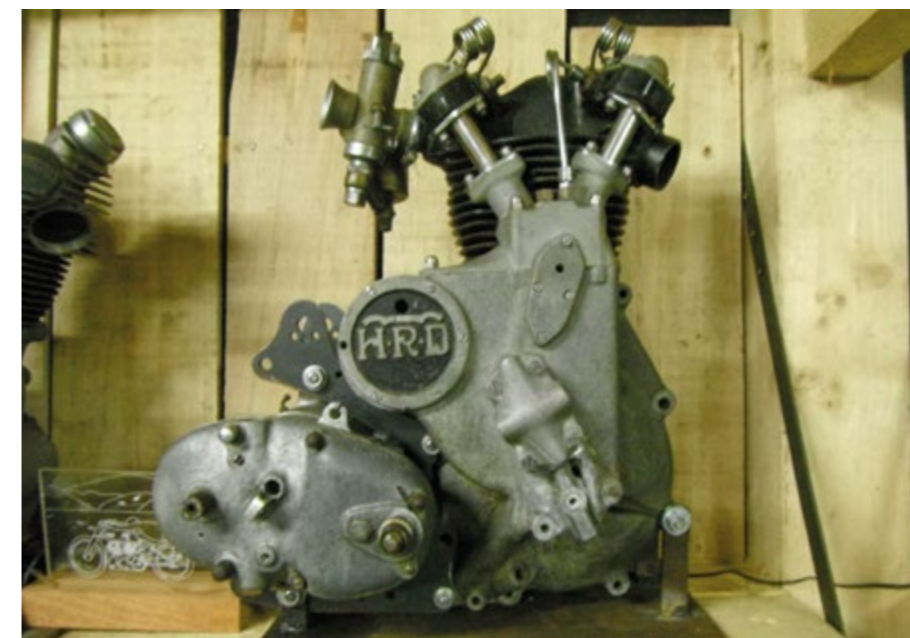
Vincent HRD, est une des marques de motocyclettes les plus mythiques pour les connaisseurs. La mise en production de la déroutante Black Prince, avec sa plastique parfaite cachant une mécanique de pointe, est l'aboutissement d'une longue et patiente évolution qui s'est faite étape par étape.

PAR JEAN PIROT ET DANY VINCENT, ARCHIVES DES AUTEURS SAUF MENTION CONTRAIRE

Parfaitement inconnue du grand public français il y a peu d'années, la marque Vincent HRD se révèle comme légendaire. Tout commence avec la victoire au Tourist Trophy de l'île de Man en 1925 de Howard Raymond Davies sur une machine de sa conception. Ancien pilote du Royal Flying Corps pendant la Première Guerre mondiale, l'homme est

de nature plutôt sportive et intrépide. Sa victoire lui vaut de remporter le trophée Mercury Crest que les motocyclettes qu'il produit depuis 1924 sous les initiales HRD, porteront désormais sur leur réservoir d'essence. Peu gestionnaire, il fait faillite en 1928. Son entreprise est alors rachetée par Philip Vincent qui, à seulement 19 ans rêve alors de devenir constructeur

de motocyclettes. Son père, riche éleveur expatrié en Argentine, se charge de lui fournir les fonds nécessaires. Dès lors, conformément au contrat de vente, les machines désormais produites dans la nouvelle usine de Stevenage doivent porter la marque HRD, associée au nom de Vincent, pendant encore 20 ans. Ce n'est qu'à partir de 1948-1949 que



1934, le premier moteur cent pour cent Vincent, un 500 cm³ culbuté à arbres à cames surélevé, grâce à des tiges de culbuteurs très courtes, délivrant environ 27 ch.



Le Mercury Crest, symbole de victoire de la marque au Tourist Trophy en 1925.



54

LES GRANDS EVENEMENTS DU VEHICULE DE COLLECTION

- 40 - Assemblée générale annuelle de la FFVE
- 42 - 43^e Salon Rétromobile
- 46 - Exposition Permis de Conduire ? au Cnam
- 48 - 30^e Salon du 2 Roues-Lyon
- 52 - Exposition Lumières sur 60 ans de Porsche 911
- 54 - 35^e Salon Champenois du Véhicule de Collection



40



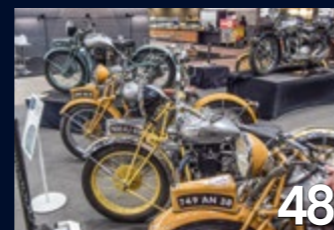
42



46



52



48

ILS SONT LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FFVE, N'HESITEZ PAS A LEUR FAIRE CONFIANCE !



DEVIS IMMEDIAT
01.42.46.52.52
collection@carene.fr

L'assurance
de vos passions



Partenaire Officiel

Mes points forts

- Assistance Prestige + sans franchise kilométrique incluant le remorquage du véhicule jusqu'au garage de votre choix, 24h/24 et 7j/7.
- Tous véhicules de collection, autos, motos, cycles, véhicules militaires, tracteurs, engins de plus de 3,5 T, remorque...
- Formules de garanties avec ou sans expertise
- Plafonds de 7.500 € à 30.000 € pour les formules sans expertise des 4 roues et plus
- 4 plafonds pour le bris de glace de 500 à 1075 €
- Pas de franchise en vol incendie (jusqu'à 150.000 €)
- Aucune franchise en bris de glaces
- Tarif dégressif flotte

www.carene.fr
PARIS - LYON - VALENCE

carene
assurances

**AUTOSUR
Classic**

UNE SÉLECTION DE CENTRES AGRÉÉS POUR LE CONTRÔLE
TECHNIQUE DU PATRIMOINE AUTOMOBILE

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE
AUTOSUR CLASSIC
le plus proche : WWW.AUTOSUR.FR
N° Vert 10 800 55 5657

Partenaire de la FFVE

MOTUL
SINCE 1953

**MOTUL GAMME CLASSIC
LA ROUTINE ANTI-ÂGE
POUR VOTRE ANCIENNE**

UNE GAMME COMPLÈTE POUR ENTREtenir
ET SUBLIMER VOTRE VOITURE DE COLLECTION.
RETRouVEZ-LA SUR MOTULCLASSIC.COM

SUIVEZ-NOUS SUR :
MOTUL FRANCE @MOTUL MOTUL FRANCE

**AVEC DEBEER
L'EXPERIENCE
FAIT LA DIFFERENCE**

RENDEZ-VOUS DÈS À PRÉSENT SUR WWW.DE-BEER.COM

Forte de 100 ans d'existence, DeBeer Refinish est toujours aussi engagée pour vous fournir des produits de qualité, ainsi qu'un niveau inégalé de services et d'accompagnement. Notre expertise, fondée à l'origine, fait désormais partie intégrante du groupe Valspar leader mondial en peinture et revêtement. Nous combinons une approche novatrice avec des technologies de pointe et une démarche de partenariat unique, pour offrir des solutions de peinture de réparation carrosserie plus simples au service d'une croissance rentable. La Vêre.

Des marques de **valspar**

**DEBEER
REFINISH**
Développez la différence DeBeer

CLASSIC EXPERT

VOUS SOUHAITEZ FAIRE EXPERTISER VOTRE VÉHICULE
DE COLLECTION ET ESTIMER SA VALEUR ?
VOUS AVEZ BESOIN D'UNE EXPERTISE
DANS LE CADRE D'UN ACHAT OU D'UNE VENTE ?

09 72 54 15 12
Pas de réservation en prépaiement

Rejoignez-nous sur
Facebook YouTube Instagram

LES DELEGATIONS REGIONALES DE LA FFVE

Maillons essentiels au contact des collectionneurs, les délégués régionaux se caractérisent par leurs compétences et missions au sein de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

PAR ESTHER GRANGEON, COORDINATRICE NATIONALE DES DR FFVE

Les missions des délégués régionaux ont fortement évolué du fait de l'attrait croissant du grand public pour les véhicules de collection, de la nécessité de renforcer les actions de la FFVE pour pouvoir continuer à rouler, et pour assurer la défense et la promotion du patrimoine industriel français.

Aujourd'hui, la FFVE compte 45 délégués régionaux regroupés en cinq grandes zones, Ile-de-France, Ouest, Sud-Ouest, Sud-Est, Nord-Est, à l'intérieur desquelles l'un d'eux, le coordinateur de grande région, assure leur coordination. A leur tête, une coordinatrice nationale a pour mission de fédérer et coordonner les actions des délégués. Les délégués régionaux sont les ambassadeurs de la FFVE au sein de leurs territoires respectifs. Ils y portent les actions et les valeurs de la FFVE voire même au-delà, auprès des clubs et des professionnels adhérents et des institutionnels. Ils promeuvent ses programmes et ses nouveautés. Ils sont amateurs de véhicules anciens eux-même. Ils sont bénévoles, rassembleurs et animateurs. Ils motivent les clubs, musées et professionnels non adhérents à rejoindre et à soutenir les actions de la Fédération.

Les délégués régionaux sont des femmes et des hommes de terrain, engagés et disponibles. Ils connaissent bien le milieu des collectionneurs sur leur territoire qu'ils fréquentent régulièrement.

Très attaché à la FFVE, ils en partagent les valeurs, les combats et les actions.

N'hésitez pas à les solliciter. Très investis et à l'écoute, les délégués régionaux sauront en effet prodiguer de précieux conseils aux collectionneurs et les guider dans leurs démarches.

PARIS ET LA PETITE COURONNE

Christophe BERNARD
christophe.bernard@ffve.org

Jean-Paul LE BUZITH
jean-paul.lebuzith@ffve.org

Jacques d'ANDREA
jacques.dandrea@ffve.org

DEPARTEMENTS ET COLLECTIVITES D'OUTRE-MER

Jacques COSSERAT
jacques.cosserat@ffve.org

Pascal ROUSSELLE
pascal.rouselle@ffve.org

Philippe THOMAS
philippe.thomas@ffve.org

Dominique DANGER
dominique.danger@ffve.org

Marc AUMONIER
marc.aumonier@ffve.org

Esther GRANGEON
esther.grangeon@ffve.org

Thierry Decerisy
thierry.decerisy@ffve.org

Alain Guillaume
a.guillaume@ffve.org

Daniel PALENI
daniel.paleni@ffve.org

Jean-Luc DEJY
jean-luc.dejy@ffve.org

Bernard POSTAIRE
bernard.postaire@ffve.org

Gilbert MARCHINI
gilbert.marchini@ffve.org

Fabrice REITHOFER
fabrice.reithofer@ffve.org

Arnaud LAVAL
arnaud.laval@ffve.org

Michel PISSARD
michel.pissard@ffve.org

Yves BERGERET
yves.bergeret@ffve.org

Alain SIMMEN
alain.simmen@ffve.org

Rémi BILLET
remi.billet@ffve.org

Roger PELUS
roger.pelus@ffve.org

Serge GROSS
serge.gross@ffve.org

Jocelyne DENIS
jocelyne.denis@ffve.org

Christian SIMONETTI
christian.simonetti@ffve.org

Régis DEWEER
regis.deweer@ffve.org

Jean-Charles RICCI
jean-charles.ricci@ffve.org

Marc SOITEUR
marc.soiteur@ffve.org

Camille KERHARO
camille.kerharo@ffve.org

Francis PIQUERA
francis.piquera@ffve.org

Charles HERVOUET
charles.hervouet@ffve.org

Dominique AUDEMARD
dominique.audemard@ffve.org

Jean-Luc GIRARD
jean-luc.girard@ffve.org

Jean-Gabriel MARTIN
jean-gabriel.martin@ffve.org

Charles-Antoine BONZON
charles-antoine.bonzon@ffve.org

Serge BONGIOVANNI
serge.bongiovanni@ffve.org

Benoit JOYEUX
benoit.joyeux@ffve.org

Jean-François ADNET
jean-françois.adnet@ffve.org

Yves CLAVAL
yves.claval@ffve.org

Dominique BEL
dominique.bel@ffve.org

Samuel TAGUENA
samuel.taguena@ffve.org

Bruno VUILLERMOZ
bruno.vuillermoz@ffve.org

Vincent LEFEBVRE
vincent.lefebvre@ffve.org

Pierre MOREL à L'HUISSIER
pierre.malh@ffve.org

Bernard FAUCHER
bernard.faucher@ffve.org

Yvon GASCOIN
yvon.gascoin@ffve.org