



NOUVELLE FORMULE

TRIMESTRIEL

N°1

l'Authentique

LA REVUE OFFICIELLE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE



À LA UNE : MENACE

Les véhicules militaires bientôt interdits ?

GRAND DU SPORT

Jean-Pierre Jaussaud, une histoire de jeunesse

HISTOIRE DE MARQUE

Emile Mathis, constructeur et industriel

ENQUÊTE FFVE

30 000 collectionneurs français donnent leur avis



RENAULT 4CV

FILLE AÎNÉE DE LA RÉGIE

CARTE GRISE DE COLLECTION

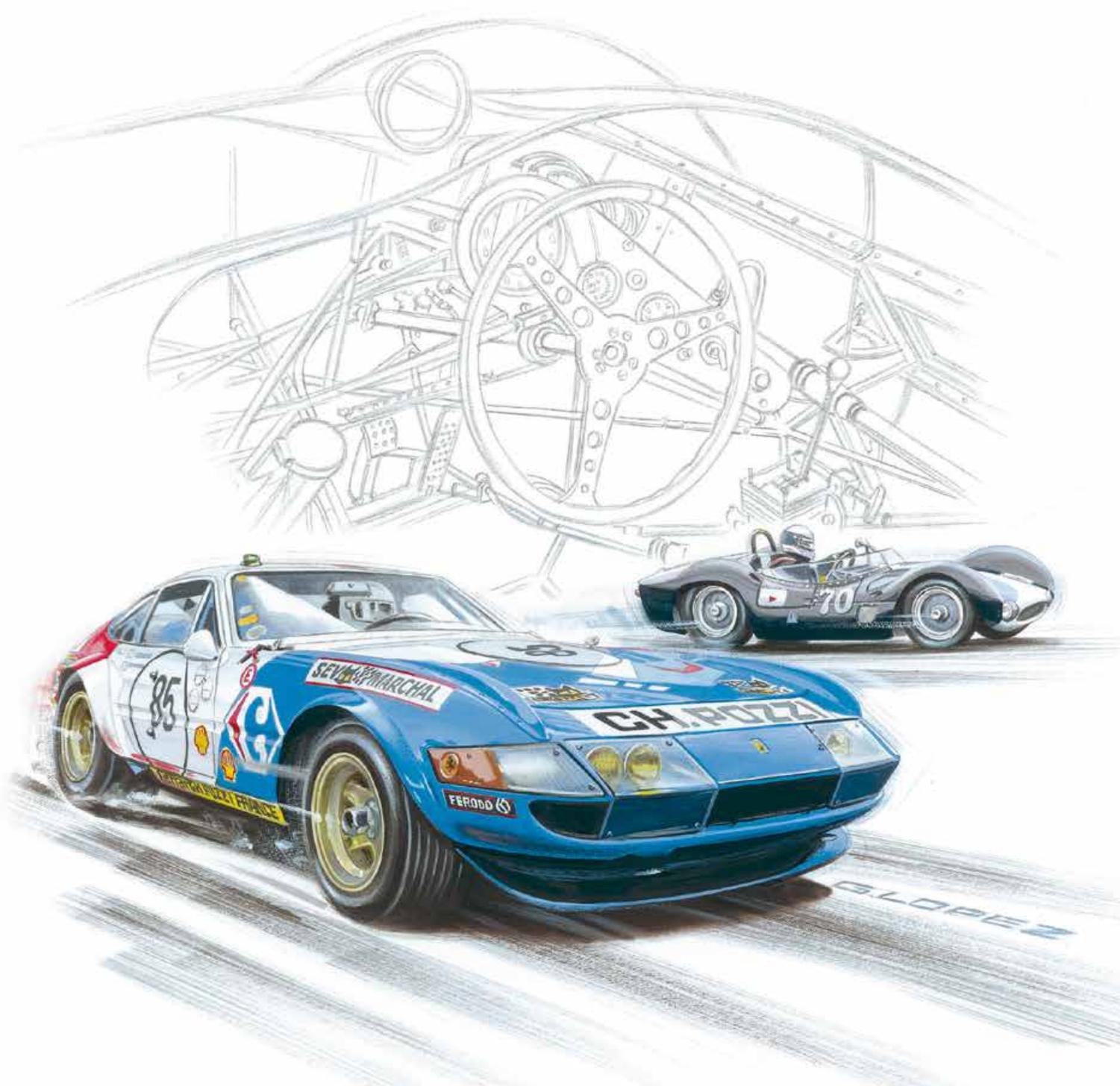
Fraude, fausse déclaration, tout ce que vous risquez...

L 16034 - 1 - F : 7,00 € - RD



alcyon
media

FÉVRIER - MARS - AVRIL 2018



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

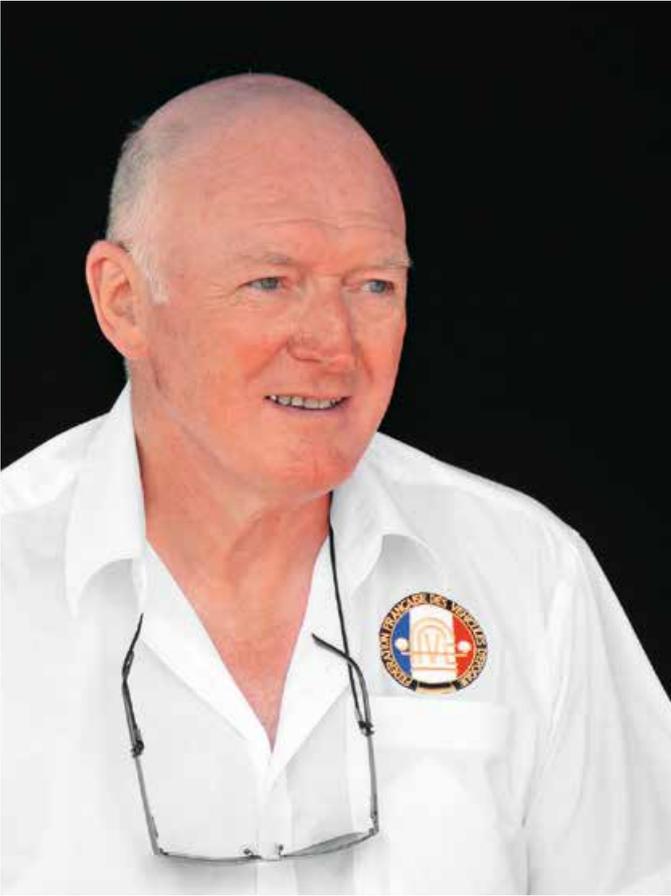
POUR CONNAÎTRE LE CENTRE
AUTOSUR CLASSIC
LE PLUS PROCHE :

WWW.AUTOSUR.COM

 N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE
DE LA FFVE





C'est exact, mais complètement dépassé ! Peut-être aurait-il fallu négocier auprès des Pouvoirs Publics pour changer cette dénomination, et adopter comme beaucoup d'autres pays le terme de véhicule Historique ? Car, quand nous parlons aujourd'hui de carte grise de Collection, nous évoquons quelque chose de foncièrement différent de ce qu'elle était au moment de sa création il y a maintenant plus de 30 ans !

Depuis, le mouvement des collectionneurs s'est structuré dans tous les pays. La Fiva compte aujourd'hui 64 pays adhérents dont la totalité des états membres de l'Union Européenne.

C'est d'ailleurs l'Europe, au travers de ses institutions bruxelloises, qui, de façon unanime, a souhaité différencier les véhicules historiques des vieux véhicules. Et, pour leur conférer un statut qui leur soit propre, il a été offert aux états membres la possibilité de créer une catégorie qui leur est exclusivement destinée. Elle est appelée Historic chez les Allemands avec un H à la fin de l'immatriculation, Oldtimer avec la lettre O chez les Belges, etc. Chez nous, on utilise la mention Collection qui est apposée sur la carte grise.

Ne considérez surtout pas que notre carte grise Collection soit un piège. C'est même tout le contraire car les pouvoirs publics sont conscients de l'obligation qu'ils ont de protéger cette partie de notre Patrimoine Industriel. Ceux d'entre vous qui, en vrac, prédisaient des restrictions de circulation, une imposition spécifique ont tout faux. La preuve en est que, depuis quelques mois, nous avons vu les véhicules possédant une carte grise de Collection bénéficier de libertés de circuler refusées aux autres et, tout récemment, les grosses cylindrées exclues de l'application de la taxe sur les voitures de plus de 36 chevaux fiscaux. Prochainement, en mai 2018, sera donc mis en place le nouveau contrôle technique renforcé. Mais les véhicules possédant une carte grise de Collection bénéficieront d'une formule alléguée ! Quelles autres preuves faut-il aux irréductibles de la carte grise dite « normale » pour comprendre où est leur intérêt ?

ÉDITORIAL

TOUS NOS GRANDS CHANTIERS AVANCENT

POUR UNE PLUS GRANDE LÉGITIMITÉ

Le numéro de *L'Authentique* que vous avez entre les mains a de quoi vous surprendre. En effet, portant le numéro un, il correspond à une toute nouvelle présentation de notre revue. Il ne vous a pas échappé que, depuis l'automne dernier, nous en avons confié la réalisation à une nouvelle équipe, ce sont donc de nouvelles rubriques que vous allez pouvoir découvrir et que vous retrouverez dans chacune des futures parutions.

Autre nouveauté, il vous sera dorénavant possible de trouver *L'Authentique* en kiosque et de vous y abonner. La fréquence de parution sera de quatre numéros par an plus un hors-série. Bonne lecture !

Nous venons de présenter à la presse les résultats de notre grande enquête auprès des collectionneurs dont le nombre des réponses, 30 602 en six semaines et près de 7 000 commentaires, témoignent des attentes des collectionneurs et même d'une certaine anxiété face aux menaces qui nous guettent. Fort heureusement, cette mobilisation de tous nous confère une légitimité certaine dans les démarches que nous allons entreprendre auprès des ministères. D'entrée de jeu, une remarque me frappe. Certains d'entre vous rappellent que la carte grise de Collection a été créée pour offrir une légitimité aux véhicules dépourvus de papiers.



L'ATTESTATION, UN ENGAGEMENT SUR L'HONNEUR

Bien sûr, on va me rétorquer le fait que depuis le mois de juin 2017, il est nécessaire pour obtenir une carte grise de Collection de fournir une attestation délivrée par le constructeur ou la FFVE. C'est vrai, mais ce n'est en aucun cas de notre fait ! Le ministère des Transports, constatant qu'un nombre conséquent de véhicules possédant une carte grise de Collection, n'étaient plus conformes à l'origine, a souhaité un niveau de contrôle supplémentaire. Contrairement

à ce que certains affirment, en particulier sur les réseaux sociaux, cette attestation ne se contente pas de recopier les caractéristiques qui figurent sur la carte grise, ni de dater le véhicule. Les photographies que vous fournissez et votre signature sur la demande, vous engagent sur l'honneur et attestent que votre véhicule, à votre connaissance, n'a pas été modifié et qu'il ne le sera pas...

Ce n'était pas le cas auparavant où il suffisait de passer en préfecture pour faire modifier le titre de circulation. Bien sûr, le contrôle technique permettait de mettre en garde ceux qui avaient découpé leur 2 CV pour en faire un joli cabriolet, mais les véhicules antérieurs à 1960 n'y sont maintenant plus soumis... Et c'est certainement cela qui a motivé cette décision du ministère des Transports.

Aujourd'hui, un véhicule bénéficiant d'une carte grise de collection, dans la configuration qui était la sienne lors de sa sortie d'usine,

fait partie de notre Patrimoine, et c'est la meilleure garantie du maintien de son statut privilégié.

Loin de moi l'idée de vouloir vous imposer le passage en Collection. Cependant, je suis pour ma part convaincu de son intérêt, mais vous êtes libres de vos choix. La décision vous appartient, et à vous seul !

Alain Guillaume
Président de la FFVE

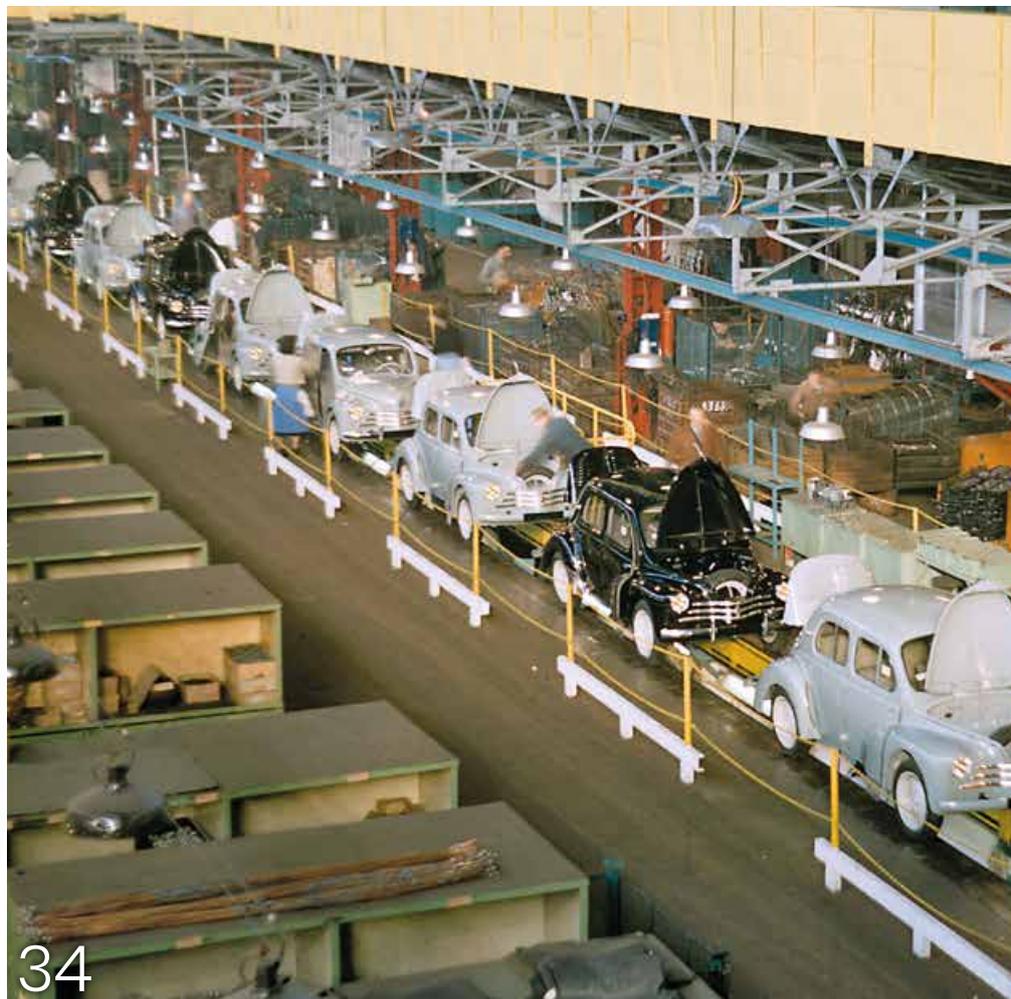
SOMMAIRE

N° 1 - FÉVRIER 2018

6



14



34



17

3 · Éditorial

Le mot du Président Alain Guillaume

6 · Façon Puzzle

L'écorché d'une Renault Type A 1888

8 · À la une

Les véhicules militaires anciens menacés

10 · Actualités

Les événements passés et à venir

12 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

14 · Lois et règlements

La fraude à la carte grise de Collection

17 · Enquête FFVE

Les pratiques des collectionneurs

28 · Grand témoin

L'interview de Patrick Peter

34 · Modèle

La Renault 4 CV, fille aînée de la Régie

40 · L'Humeur de...

Robert Panhard : l'éloge de la panne

42 · Histoire des Marques

Emile Mathis, constructeur et industriel

54 · Grand du Sport

Jean-Pierre Jaussaud et ses chevaleresques

58 · Histoire

La première course de côte du monde

63 · Événements

Les activités des clubs de la FFVE

78 · Les concours

d'État ou d'élégance, on vous dit tout

82 · Abonnements

L'Authentique chez vous à chaque parution

84 · Musée

Le Musée de l'Automobile de Lorraine

88 · Les clubs de la FFVE

Les Vieux Clous

28



42



54



58



100

92 · Sur le terrain

Yvon Gascoin, la passion du sport

94 · Les clubs de la FFVE

Le Fiat Fan Club

98 · Partenaire de la FFVE

Motul, l'exception française

100 · Professionnels

Hubert Habermusch, Maître d'Art

104 · Nouveaux adhérents

Ils rejoignent la FFVE

106 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel

de la FFVE - B.P. 40068

92105 Boulogne-Billancourt Cédex

Fax : 01 46 21 94 99 - www.ffve.org

Directeur de la publication :

Alain Guillaume secretariat@ffve.org

Président du Comité Éditorial :

Pascal Rousselle pascal.rousselle@ffve.org

Éditeur Délégué :

Alcyon Media 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 :

Antoine Demetz ademetz@alcyon-media.com

Directeurs Artistiques :

Olivier Girousse, Patrick Bénard

Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourrinet

Rédacteur Permanent :

Jean-Baptiste Berthon jberthon@alcyon-media.com

Ont collaboré à ce numéro :

Philippe Aubry, François Beau, Jean-Baptiste Berthon, Ycar Projects, Marie-Louise

Boissard de Beaufort, Gilles Bonvin, Florent Bourges, Robert-Louis Brezout-Fernandez, Comexposium, Jean-Paul Decreton, Antoine Demetz, Gilles Destailleur, Pierre Dinier, Thierry Dubois, Bernard Dumas, François Fouqueville, Yvon Gascoin, Bruno des Gayets, François Granet, Jeep Village, Kimble, Patrick Le Parc, Mélanie Kuhlmann, LAT-Photographics, Patrick Lucko, César Maillard, Me Grégoire Marchac, archives Motul, Etienne Musslin, Olivier d'Orgebrune, Robert Panhard, Peugeot, archives Porsche, Isadora Rousselle, Pascal Rousselle, Dominique Stempf, Sutton, Michel Tisserand, Alexis Tissier, Pierre Vieuille, DR.

Remerciements :

Xavier Crespin, Jean-Louis Maitron, Stéphane Nerrant, Hugues Portron et Renault Classic.

Régie publicitaire :

Morgan Fonteneau morgan@dariusmedia.fr
Darius Media - 7 rue Saint Eloi 49300 Cholet
Tél direct : 06 22 04 17 83

Photogravure : Point 11 Paris

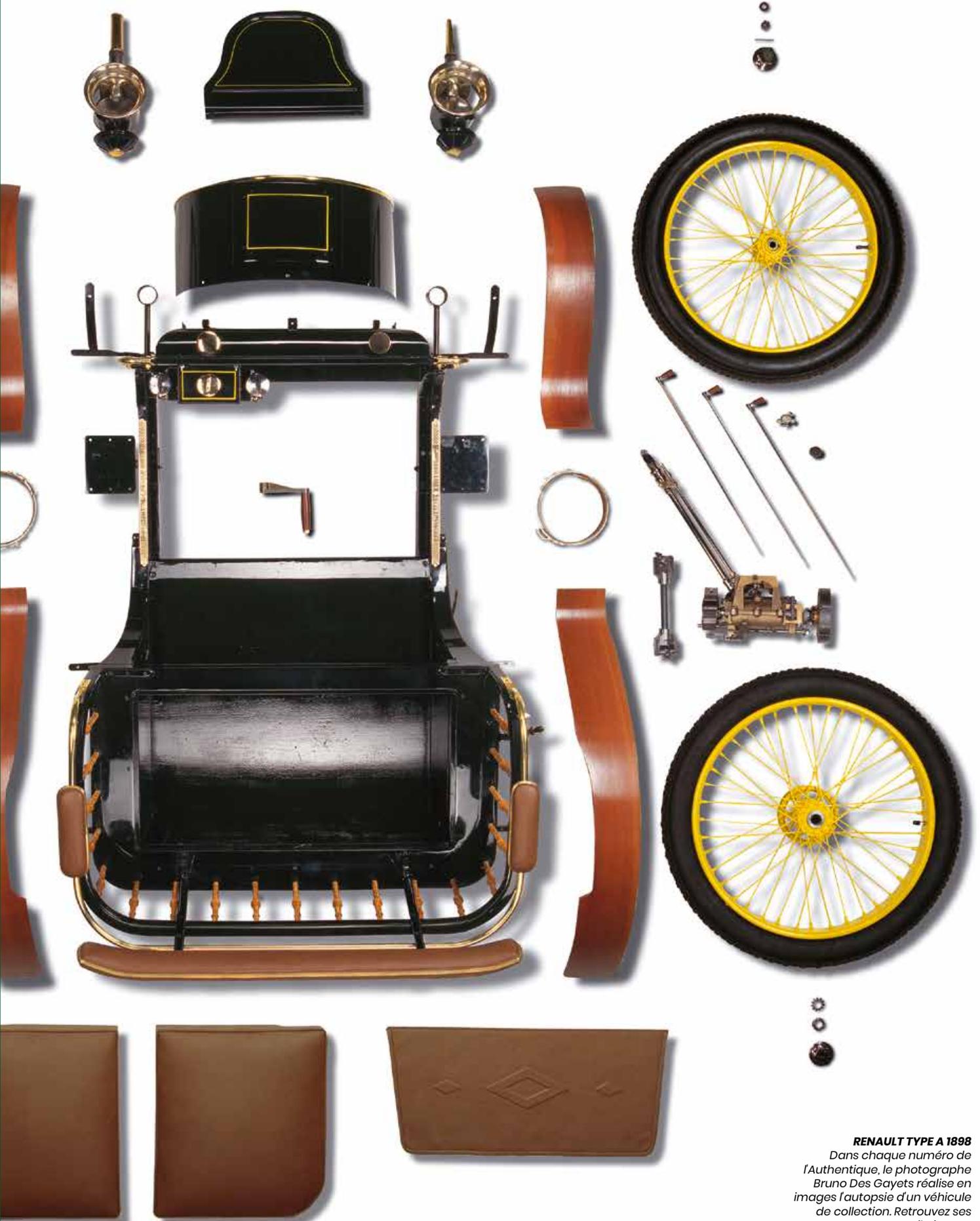
Impression : Imprimerie Pollina

Distribution : MLP - ISSN : en cours

CPPAP : en cours - **Copyright :** Alcyon Media Groupe - Tous Droits réservés.

FAÇON PUZZLE PAR BRUNO DES GAYETS



**RENAULT TYPE A 1898**

Dans chaque numéro de
l'Authentique, le photographe
Bruno Des Gayets réalise en
images l'autopsie d'un véhicule
de collection. Retrouvez ses
oeuvres : www.nikoja.com

À LA UNE

LE SUJET QUI INQUIÈTE



Véhicules militaires anciens : Sauvés pour la seconde fois !

Après plusieurs mois d'angoisse, les collectionneurs de véhicules militaires respirent : lundi 5 février, Sénateurs et Députés ont confirmé que leurs voitures, motos, camions et engins de toutes sortes étaient bien des objets de collection et non des armes. Victoire ou simple répit ?

TEXTE : FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE

Depuis le 6 février dernier, les collectionneurs de véhicules militaires respirent mieux. Ce n'est pas encore le grand souffle d'allégresse, mais le texte diffusé ce matin-là par les bureaux du Parlement leur a enlevé un poids. Suite à une réunion la veille au soir, 7 Députés et 7 Sénateurs réunis en Commission Mixte Paritaire ont en effet décidé que les dispositions d'une nouvelle Loi sur la Sécurité ne devaient pas les empêcher de détenir et d'utiliser des véhicules militaires anciens. Un renversement de situation auquel les collectionneurs et les clubs n'osaient plus croire.

LES VÉHICULES MILITAIRES SOUVIS À L'ARBITRAIRE

Depuis des semaines en effet, malgré de nombreuses tentatives, leurs voix semblaient inaudibles des membres du gouvernement qui poussaient le texte : le ministre

de l'Intérieur, Gérard Colomb, et sa ministre déléguée, Jacqueline Gourault. Seul l'un des deux rapporteurs du projet de loi, le Sénateur Philippe Bonnacarrère, avait accepté de recevoir les représentants des fédérations. Cependant, malgré une écoute que les proches du dossier considéraient comme « intelligente et bienveillante » et si la Commission des lois du Sénat avait retenu un amendement, l'Assemblée Nationale l'avait supprimé en revenant au texte initial, ce qui faisait planer sur les véhicules militaires de lourdes menaces.

Pour résumer, la nouvelle loi revoyait le classement des différentes catégories d'armes, retirant aux équipements militaires, quels qu'ils soient et quel que soit leur âge, la protection de la loi qui les classait jusqu'alors par niveau de dangerosité. Le nouveau texte repensait juridiquement le dispositif précédent, en particulier à travers son article 16. Il permettait au Gouvernement, par

simple décret, d'interdire définitivement aux véhicules militaires de circuler et aux collectionneurs de les détenir ! Cette disposition ne figurait pas expressément dans le texte, mais les intentions ministérielles avaient été exprimées en coulisse et l'issue était claire : plus aucun véhicule militaire ancien sur les routes, plus aucun véhicule militaire ancien en mains privées.

PAS DE COMPROMIS, PAS DE DIALOGUE

Les événements s'étaient précipités entre le 20 novembre au Sénat et le 31 janvier à l'Assemblée Nationale. La « procédure accélérée » choisie par le Gouvernement pour faire passer le projet de loi (voir notre encadré « Résumé des épisodes précédents... ») envoyait un signal préoccupant. Conscient du péril, l'ensemble des fédérations de collectionneurs, au premier rang

desquelles la FFVE, s'étaient mobilisées pour défendre leurs droits (droit de propriété et d'héritage, droit aux loisirs et à la vie culturelle, droit de circuler librement, ...). Une sensibilisation auprès des parlementaires qui avait porté ses fruits. La vigueur des échanges dans l'Hémicycle et le nombre des amendements avaient d'ailleurs surpris Christophe Euzet, député La République en Marche de la 7^e circonscription de l'Hérault et rapporteur de ce projet de loi à l'Assemblée Nationale.

70 DÉPUTÉS AUX CÔTÉS DES COLLECTIONNEURS

Un compromis rédactionnel voté par la Commission de lois du Sénat avait finalement modifié l'article 16 tant redouté et maintenant dans la loi la mention de la détention libre de la catégorie D pour les armes et matériels historiques et de collection visés à l'article L.311-3 du Code de la Sécurité Intérieure.

Mais, lors du vote au Sénat, le 19 décembre 2017, Madame Jacqueline Gourault, ministre déléguée auprès du ministre de l'Intérieur, déclarait que le Gouvernement entendait supprimer ce compromis rédactionnel devant l'Assemblée Nationale. Ayant compris la forte opposition des collectionneurs, le Gouvernement essayait de déminer le terrain en réunissant les fédérations de collectionneurs au Service Central des Armes le 15 janvier 2018 – sans résultat.

À ce stade, chacun savait que le débat du texte le 31 janvier à l'Assemblée Nationale allait être difficile... et ce fut le cas. Sur cinq heures consacrées au projet de loi, presque deux heures le furent exclusivement aux collectionneurs et reconstituteurs (organismes de reconstitutions historiques). Les mots « collection » ou « collectionneur » étaient prononcés 166 fois et le mot « recons-

tituteur » neuf fois. Leur sort était au centre des débats. Attentif en tribunes publiques, les collectionneurs et leurs représentants pouvaient entendre monter de l'hémicycle les voix des défenseurs de leur cause, en particulier Mesdames Bazin-Malgras (LR), Lorho (non-inscrit) et Ménard (non-inscrit), Messieurs de Courson (UDI), Cordier (apparenté LR), di Filippo (LR), Lurton (LR), Castellani (non-inscrit), Dunoyer (UDI) et Dive (LR). Au total près de 70 députés déposaient ou cosignaient les presque 60 amendements en faveur des collectionneurs et reconstituteurs. Ceux-ci étaient cependant rejetés par la Ministre, le Rapporteur et les députés de La République en Marche. Le projet de loi était voté conformément à ce qu'avait décidé l'Administration.

LE SAUVETAGE DU 5 FÉVRIER

L'agitation des débats et la mobilisation des fédérations avaient cependant alerté le Gouvernement et les présidents des deux Assemblées. Pour éviter qu'une importante contestation ne prenne forme, une Commission Mixte Paritaire était donc réunie lundi 5 février avec pour mission de revoir le texte, en particulier l'article 16 objet de toutes les crispations. A l'issue des débats entre Députés et Sénateurs, la décision tombait : l'article 16 était détricoté et la menace qui planait sur les véhicules militaires anciens s'évanouissait. Il faudra cependant, pour être complètement rassuré, attendre de lire la loi dans son ultime mouture et s'assurer qu'elle sera ainsi votée et promulguée. Au-delà, il pourrait ne s'agir que d'un répit le temps de célébrer les commémorations de la fin du premier conflit mondial en 1918. Après, un nouveau texte destructeur pour les véhicules militaires historiques pourrait ressortir des cartons législatifs. Vigilance donc ! □

Résumé des épisodes précédents... et suivants !

Le feu aux poudres a été mis par la publication d'une Directive du Parlement Européen et du Conseil le 17 mai 2017. Rédigée à la demande de la France en réaction à un contexte international tendu et à la crainte des attentats au sein de l'Union, celle-ci, préconise de restreindre drastiquement les libertés en matière de détention et d'utilisation d'armes de certaines catégories, qu'elles soient actuelles – ce qui est compréhensible – ou anciennes voire très anciennes – ce qui l'est moins.

Les États membres ayant obligation de transposer lesdites Directives dans leur propre Droit, le gouvernement français enclencha logiquement un processus législatif. Mais, le 22 novembre, il annonçait avoir choisi pour cela non pas la marche normale, faite de navettes entre le Sénat et la Chambre des Députés et de « lectures » (discussions), mais la procédure dite « accélérée ». Un moyen généralement uti-



lisé pour couper court aux discussions sur un sujet que l'on veut traiter rapidement en évitant les modifications au texte présenté. Le projet de loi ayant été adopté à la suite d'une séance très houleuse à Assemblée le 31 janvier, une Commission Mixte Paritaire a été réunie le 5 février. Le texte qu'elle a élaboré repousse tout risque pour les collectionneurs de véhicules militaires. Le Gouvernement conserve le droit de ne pas faire voter le texte en l'état ou de permettre qu'il le soit – ce qui est généralement le cas.



CE QUE DISAIT JUSQU'À PRÉSENT LA LOI

Jusqu'en 2012, l'article L.2331-1 du Code de la Défense définissait et classait les matériels de guerre, armes et munitions, en 8 catégories :

I.- Les matériels de guerre :

1^{ère} catégorie : armes à feu et leurs munitions conçues pour ou destinées à la guerre terrestre, navale ou aérienne.

2^e catégorie : matériels destinés à porter ou à utiliser au combat les armes à feu.

3^e catégorie : matériels de protection contre les gaz de combat.

II.- Les armes et munitions non considérées comme des matériels de guerre :

4^e catégorie : armes à feu dites de défense et leurs munitions.

5^e catégorie : armes de chasse et leurs munitions.

6^e catégorie : armes blanches.

7^e catégorie : armes de tir, de foire ou de salon et leurs munitions.

8^e catégorie : armes et munitions historiques et de collection.

L'énumération précise des différents types de matériels, armes et munitions entrant dans chacune des catégories devaient être strictement définies par la loi (voir l'article 2 du décret du 6 mai 1995). Tandis que l'article L.2336-1 du Code de la Défense indiquait que l'acquisition et la détention des matériels, des armes et des munitions des 1^{ère}, 2^e, 3^e, et 4^e catégories étaient soumises à autorisation, celles des 5^e et 7^e catégories étaient soumises à déclaration et celles des 6^e et 8^e catégories étaient libres. Il existait donc ici une double garantie quant à la définition des armes contenues dans chaque catégorie et à leur régime d'acquisition et de détention.

Mais à partir de 2010 (l'arrêt dit "Tazer", Conseil d'Etat, 3 décembre 2010, Société SMP Technologie - Association de tireurs et autres, N°332540, 332679), l'Administration a obtenu le pouvoir de définir ce qu'est une arme à feu et à quelle catégorie elle appartient par simple Décret. La classification des armes relevait dès lors uniquement du Règlement et du pouvoir exécutif et non plus de la Loi et du pouvoir législatif.

C'est ainsi que l'article L.2331-1 du Code de la Défense et l'article L.311-2 du Code de la Sécurité Intérieure (CSI) ont supprimé tout encadrement par la loi en disposant désormais que les matériels de guerre, armes et munitions sont classés 4 catégories :

Catégorie A : matériels de guerre et armes interdits à l'acquisition et à la détention.

Cette catégorie comprend :

-A1 : les armes et éléments d'armes interdits à l'acquisition et à la détention ;

-A2 : les armes relevant des matériels de guerre, les matériels destinés à porter ou à utiliser au combat les armes à feu, les matériels de protection contre les gaz de combat ;

Catégorie B : armes soumises à autorisation pour l'acquisition et la détention ;

Catégorie C : armes soumises à déclaration pour l'acquisition et la détention ;

Catégorie D : armes soumises à enregistrement et armes et matériels (dont les véhicules militaires) dont l'acquisition et la détention sont libres.

ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



Une avancée suédoise

La Fiva (Fédération internationale des véhicules anciens) se félicite de l'avancée négociée par la Fédération suédoise du véhicule historique en matière de contrôle technique. En effet, après une longue discussion avec tous les partenaires institutionnels, elle a obtenu des autorités Suédoises que les véhicules historiques de 50 ans et plus soient désormais exemptés du contrôle technique obligatoire.



Allopneus.com et la collection

Présent pour la troisième année consécutive à Rétromobile, la société Allopneus.com a présenté sa nouvelle offre de pneumatiques permettant désormais d'équiper toutes les voitures construites après 1900, des ancêtres aux supercars en passant par les youngtimers. Elle affirme ainsi sa volonté d'être présente sur tous les segments de marché et d'être également leader sur les marchés de niche. Elle s'appuiera aussi désormais sur un réseau de garages partenaires spécialistes des véhicules historiques dont le réseau Top Garage Classic.



C'est dans le besoin que l'on reconnaît ses amis...

Denis Le Priol est le P-DG de la société Jeep Village installée à Saint-Germain-Les-Arpaçon et spécialisée dans la vente de pièces détachées pour ce célèbre 4 x 4 américain. Lors des inondations intervenues dans le courant du mois de janvier 2018, il n'a pas hésité à se mettre, avec sa Jeep amphibie GPA de février 1943, à la disposition des différents services de secours de l'Essonne et du Val-de-Marne. Leurs premières missions ont été de porter secours et

évacuer habitants bloqués par la montée des eaux. Ensuite, ils ont effectué des opérations de ravitaillement en produits de première nécessité auprès de ceux qui avaient décidé de rester chez eux. Enfin, Denis et sa Jeep amphibie ont participé à la sécurisation des habitations inoccupées afin de prévenir tout pillage. On imagine la surprise des sinistrés lorsqu'ils ont vu venir à eux ce véhicule militaire de collection âgé d'exactement 75 ans !

30 602

C'est le nombre de réponses de collectionneurs totalisées par la grande enquête de la FFVE du 27 octobre au 4 décembre 2017. (voir page 17)

À la tête de Rétromobile

Impliqué dans l'organisation du Salon Rétromobile depuis 43 ans, François Melcion a cédé sa place de directeur à Denis Huille (photo). Sous son impulsion, le célèbre salon parisien avait connu ces dernières années une augmentation de sa fréquentation particulièrement remarquable. Il est en effet passé

de 70 184 visiteurs en 2012 à quelques 118 266 en 2017 ! La transition entre les deux hommes se fera en douceur. François Melcion continuera en effet à travailler aux côtés de son successeur et restera impliqué pour que le grand rendez-vous parisien du véhicule de collection poursuive son développement.



J'ai vu naître et grandir Rétromobile. Aujourd'hui, je suis heureux de transmettre le flambeau. Je serai toujours présent dans les allées de ce salon qui m'est cher, et je resterai actif auprès de ses équipes.

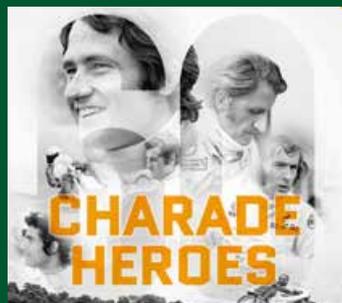
François MELCION

Directeur du salon Rétromobile



Oser Joséphine sur l'Autodrome

Du 31 mai au 2 juin 2018, nos confrères Jean-Claude Amilhat et Igor Biétry, l'illustrateur-historien Thierry Dubois et Jean-Claude Lesage, pilote et collectionneur de voitures anciennes, rendront hommage aux records établis sur l'autodrome de Linas-Monthéry du 29 au 31 mars 1938 par une Juvaquatre entièrement de série. Quatre-vingts ans plus tard, ils remettront ainsi en piste une voiture du même modèle pour une ronde de trente heures. Baptisée Joséphine, leur Juvaquatre n'aura pas pour objectif de battre des records, mais plutôt de leur permettre de vivre une belle aventure entre passionnés.



Des héros en Auvergne

Les 22 et 23 septembre 2018, un grand rassemblement baptisé Charade Heroes célébrera les 60 ans du fameux circuit auvergnat. Situé au cœur de la région des volcans, celui-ci a toujours offert un tracé réputé et très apprécié des grands pilotes dès ses débuts

en 1958. Le grand Stirling Moss avait même dit de lui qu'il était « *le plus beau du monde* » ! Cet événement sera donc l'occasion de faire revivre les grandes heures de ce tracé mythique avec le souvenir des voitures et des pilotes qui ont écrit sa légende.

28

numéros de **L'Authentique première version** sont disponibles en consultation gratuite sur le site www.ffve.org, rubrique **Publications**.



Une vie pour Peugeot

Gérard Welter était de ceux qui avaient la marque Peugeot dans le sang. Entré chez le constructeur de Sochaux à l'âge de 18 ans, il y avait effectué un parcours d'autodidacte hors du commun. C'est lui qui avait dessiné les lignes géniales de la 205 et de ses fameuses versions sportives. Il prendra d'ailleurs la direction du centre de style Peugeot de 1998 à 2007. Il était aussi un grand amateur de compétition. Au Mans de 1976 à 2010, avec ses WM puis WR, il tenait régulièrement le rôle de David face à Goliath. Gérard Welter est décédé le 31 janvier 2018 et laisse derrière lui l'image d'un véritable passionné.



1948-2018, les 70 bougies de la première Porsche

Tout a donc commencé le 8 juin 1948 lorsque le tout premier roadster 356 a été immatriculé. C'est ce jour-là que la marque Porsche est officiellement née ! Diverses célébrations auront lieu tout au long de cette année pour célébrer cet événement. Après l'ouverture de l'exposition The Porsche Effect au Petersen Automotive Museum de Los Angeles, le 3 février dernier, une exposition se tiendra du 20 au 31 mars à Berlin au Drive, le forum du groupe Volkswagen. Le musée Porsche organisera pour sa part ses propres célébrations

avec une exposition dès le 9 juin, mais aussi, à la même date, des rassemblements pour tous les inconditionnels de la marque à travers le monde. Le constructeur allemand sera par ailleurs officiellement présent au Festival of Speed à Goodwood du 12 au 15 juillet en Grande-Bretagne et à la Rennsport Reunion en Californie du 27 au 30 septembre aux États-Unis. Enfin, ces célébrations s'achèveront le 13 octobre 2018 avec la Sound Night qui se tiendra pour la première fois à la Porsche Arena de Stuttgart.



Dan Gurney l'Américain

L'Indianapolis Motor Speedway a annoncé la disparition le dimanche 14 janvier 2018 du pilote américain Dan Gurney.

Si son nom n'est pas forcément connu des jeunes générations de ce côté-ci de l'Atlantique, Dan Gurney était un pilote de grand talent, mais aussi un directeur d'écurie et un constructeur. Né le 31 avril 1931, il avait commencé sa carrière derrière un volant en 1955 et n'avait pas tardé à se faire remarquer en Europe. En 1959, il est ainsi engagé par Enzo Ferrari puis par Porsche ! Il courra en F1 jusqu'en 1970 et participera aux 24 Heures du Mans de 1958 à 1967, année de son unique victoire dans la Sarthe sur Ford Mark IV.

CINQUANTAIRE DE LA TRACTION UNIVERSELLE



Le club la Traction Universelle invite tous les passionnés de Traction à venir célébrer ses cinquante premières années d'existence du 10 au 12 mai 2018 sur les sites du circuit de Nevers - Magny-Cours et de la Ferme du Marault. Informations et bulletin d'inscription sont en ligne sur son site : www.la-traction-universelle.org.

C'EST BIEN REPARTI POUR LA LOCO !



Après trois années d'interruption, la Locomotion en Fête avait repris du service en 2017 sur un nouveau site avec le succès que l'on sait. L'édition 2018 de cet événement hors norme s'annonce très prometteuse. Elle se déroulera le 9 et 10 juin 2018 sur l'aérodrome de Melun-Villaroche.

L'INTERNATIONALE DES FORD T



Après l'Eure-et-Loir et Brou en 2017, la 2^e édition de la Concentration Internationale des Ford T aura lieu cette année à Blois dans le département du Loir-et-Cher. Cet événement qui se déroulera du 22 au 24 juin est destiné à accueillir tous les passionnés de cette voiture plus que centenaire.

LE CENTENAIRE DES DEUX CHEVRONS



Le constructeur automobile Citroën célébrera son premier siècle d'existence du 19 au 21 juillet 2019 sur le site historique de La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir) où il possède depuis 1938 son centre d'essais. Tous les inconditionnels de la marque parisienne sont invités à ce rassemblement qui s'annonce déjà mémorable !

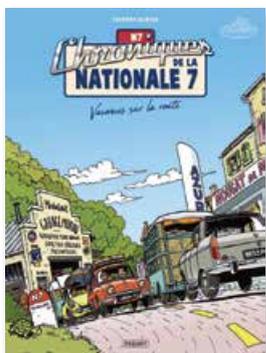
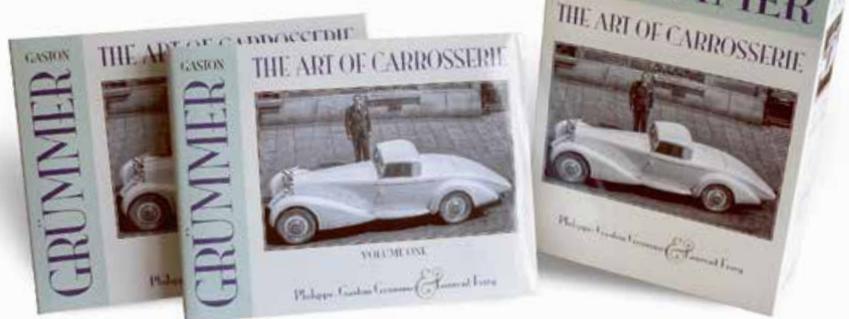
LECTURES

POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

GASTON GRUMMER, THE ART OF CARROSSERIE

Signé par le fils du carrossier Grümmer et Laurent Friry, cet ouvrage en deux volumes sous coffret retrace en anglais le parcours de ce grand carrossier français des Années Vingt et Trente. Les illustrations sont constituées de photographies d'époque et actuelles, mais aussi de plans, de reproductions de catalogues et d'articles de presse. Elles feront le bonheur des amateurs d'archives inédites.

Philippe-Gaston Grümmer et Laurent Friry
Dalton Watson Fine Books, www.daltonwatson.com
Deux volumes en coffret, 192 pages
736 illustrations, 295 \$



CHRONIQUES DE LA NATIONALE 7

Tout à la fois illustrateur et historien automobile, mais aussi spécialiste incontournable de la Nationale 7, Thierry Dubois évoque ici en bande dessinée l'histoire de la Nationale 7 et son quotidien aux travers de sept histoires courtes. La plus célèbre des routes de France revit ainsi au fil des pages de cet album avec les pionniers de l'automobile, les routiers et les vacanciers, mais aussi ses riverains.

Thierry Dubois
Éditions Paquet
www.groupepaquet.net
240 x 325 mm, 48 pages, 14 €



LE VÉHICULE DE COLLECTION

Ce guide fait par des passionnés est le premier ouvrage du genre à proposer une approche du véhicule de collection sous toutes ses facettes. Il s'adresse autant aux particuliers qu'aux professionnels en tous genres. Son but est avant tout de répondre à toutes les questions que peuvent se poser tous ceux pour qui le véhicule de collection suscite un intérêt en abordant les thèmes les plus variés.

Wanda Hannecart-Weith, Delphine Pomin,
Lucien-François Bernard, Jean-Baptiste
Le Dall, Joël Fleury et Christophe Lièvre
Les Éditions de L'Argus de L'Assurance
www.argusdelassurance.com
170 x 240 mm, 334 pages, 39 €



LA VÉRITABLE HISTOIRE DE LA CX

Pour tout savoir sur l'histoire de la CX lancée en 1974. Les études, les modèles et versions, les finitions, tout est passé en revue.

Michael Buurma
Citrovisie, www.citrovisie.nl
220 x 240 mm, 360 pages, 42 €



LA COPPA VINCI E I SUOI PROTAGONISTI

Cet ouvrage en italien retrace toute l'épopée de la Coppa Vinci et de la Coppa Messina courues à cinq reprises entre 1925 et 1932.

Nuccio Rubino
Automotoclub Storico Italiano
www.asiservice.it
210 x 297 mm, 416 pages, 25 €

UNE AMIE EST PARTIE



La BD vient de perdre un grand talent avec la disparition d'Annie Goetzinger.

Annie était d'abord connue pour son goût de la mode, mais elle avait aussi une attention particulière pour l'automobile, en particulier de haut de gamme. Sa série *Agence Hardy* faisait ainsi la part belle à la Ford Vedette de l'élégante détective Edith Hardy, mais on y trouvait aussi moult Américaines, TrACTION Avant et premières DS. Son ouvrage sur Christian Dior reproduisait également avec soin l'Austin Princess du maître de la mode. Assidue du Club Vedette France, elle demandait régulièrement des précisions pour représenter les voitures le plus fidèlement possible. Edith Hardy, dont elle dessinait une nouvelle aventure, est orpheline. Son fidèle éditeur, Dargaud, devra trouver un nouveau crayon pour reprendre le trait et l'esprit d'une dame que nous aimons.

Jean Lamprière,
administrateur FFVE

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

ENTRETENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET

DEPUIS 1900 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES*

6000 CENTRES PARTENAIRES
& MONTAGE À DOMICILE

SALON
**RÉTRO
MOBILE**

**HALL 1
STAND C7**



*À partir de 2 pneus - RCS Aix 327 125 878

www.allopneus.com

0 892 460 900

Service 0,40 € / min
+ prix d'appel

allopneus.com
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

ME GRÉGOIRE MARCHAC



Avocat à la Cour de Paris et Administrateur de l'Association des Avocats de l'Automobile, il assiste et conseille régulièrement les professionnels et les collectionneurs.



FRAUDES À LA CARTE GRISE DE COLLECTION : CE QUE VOUS RISQUEZ

Mieux vaut y réfléchir par deux fois avant de tenter d'obtenir frauduleusement une carte grise de collection, car cela peut avoir bien des conséquences tant sur le plan civil que sur le plan pénal !

Lorsque les collectionneurs sollicitent auprès de la FFVE la délivrance d'une attestation pour leur véhicule de collection en vue d'obtenir auprès du ministère de l'intérieur un certificat d'immatriculation portant la mention véhicule de collection, dite « carte grise de collection », ils font des déclarations qui doivent correspondre à la réalité et aux caractéristiques du véhicule. En cas de fausses déclarations, de déclarations frauduleuses, de production de faux documents ou de documents falsifiés, ils s'exposent à des poursuites pénales.

DES INFRACTIONS PÉNALES GRAVES

Le Code pénal prévoit plusieurs infractions qui punissent de tels agissements frauduleux. L'article L. 441-1 du Code pénal, dispose que : « Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques.

Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende ».

En pratique, cette infraction est établie lorsque le propriétaire du véhicule a sciemment fait de fausses déclarations lors de la demande de délivrance d'une attestation

auprès de la FFVE, par exemple en fournissant dans le formulaire de demande des indications fausses relatives à la marque du véhicule, à son numéro de série ou à sa date de construction ou de faux documents sur l'origine de propriété du véhicule. La fraude peut parfois consister à faire passer une réplique pour un véhicule ancien, afin de tenter d'établir qu'il a au moins trente ans d'âge, en produisant des documents falsifiés. Généralement, l'usage de faux est réitéré lors de la demande de délivrance d'un certificat d'immatriculation auprès du ministère de l'intérieur en fournissant les mêmes indications erronées.

L'article 441-6 du Code pénal punit aussi le fait de se faire délivrer par des moyens frauduleux un document par une administration publique ou un organisme chargé d'une mission de service public, tel que la FFVE, aux fins de constater un droit, ce qui s'applique bien à une attestation ou à un certificat d'immatriculation : « Le fait de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité ou une qualité ou à accorder une autorisation est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende.

Est puni des mêmes peines le fait de fournir sciemment une fausse déclaration ou une déclaration incomplète en vue d'obtenir ou de tenter d'obtenir, de faire obtenir ou de

tenter de faire obtenir d'une personne publique, d'un organisme de protection sociale ou d'un organisme chargé d'une mission de service public une allocation, une prestation, un paiement ou un avantage indu. »

Par ailleurs, la qualification de recel de documents administratifs est parfois retenue par les tribunaux sur le fondement de l'article L. 321-1 du Code pénal lorsqu'il peut être établi que le contrevenant détient en toute connaissance de cause le document administratif indûment délivré, tel qu'une carte grise obtenue frauduleusement. Cet article prévoit en effet que le « recel est le fait de dissimuler, de détenir ou de transmettre

5 RÈGLES

1. On engage sa responsabilité en signant la demande d'attestation
2. Toute fausse déclaration peut entraîner des poursuites pénales
3. L'usage d'un faux document est sévèrement puni
4. L'usage ultérieur d'une attestation ou d'une carte grise indûment délivrée est susceptible de poursuites pénales
5. Une fausse déclaration intentionnelle peut entraîner l'annulation du contrat d'assurance

une chose, ou de faire office d'intermédiaire afin de la transmettre, en sachant que cette chose provient d'un crime ou d'un délit. » De plus, l'article 444-7 du Code pénal prévoit que : « *Indépendamment des cas prévus au présent chapitre, est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende le fait :*

1° *D'établir une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts ;*
2° *De falsifier une attestation ou un certificat originellement sincère ;*

3° *De faire usage d'une attestation ou d'un certificat inexact ou falsifié.*

Les peines sont portées à trois ans d'emprisonnement et à 45 000 euros d'amende lorsque l'infraction est commise en vue de porter préjudice au Trésor public ou au patrimoine d'autrui. »

En raison de la gravité de ces infractions et même si nul n'est censé ignorer la loi, la FFVE rappelle à toutes fins utiles dans son formulaire de demande d'attestation, que « toute fausse déclaration est passible d'emprisonnement et des amendes prévues par les articles 441-6 et 441-7 du Code pénal. »

UN RISQUE EN CAS D'ACCIDENT

Les fausses déclarations faites auprès de la FFVE ou du ministère de l'intérieur ont aussi des effets en matière d'assurance. En effet,

l'assurance est basée sur un risque identifié par l'assureur sur la base des déclarations de l'assuré et des informations fournies par lui. En cas d'omission ou de fausse déclaration intentionnelle avérée par l'assuré, l'assureur a le choix entre maintenir le contrat, mais en augmentant la prime ou en réduisant l'indemnisation, ou invoquer la nullité du contrat d'assurance sur le fondement de l'article L. 113-8 du Code des assurances. La nullité rétroactive totale ou partielle du contrat peut ainsi être invoquée si l'assureur peut prouver la mauvaise foi de l'assuré. Il doit établir qu'il y a eu dissimulation intentionnelle d'une information importante et que cette dissimulation a modifié le risque garanti. Dans le cas d'une nullité totale du contrat, l'assureur pourra refuser toute garantie même si l'assuré a régulièrement payé ses primes d'assurance et demandera le remboursement de toutes les indemnisations qu'il a versées au titre de sinistres antérieurs. L'assureur peut aussi conserver les primes déjà payées et recouvrer celles qui sont échues. En cas d'accident de la route, au cas où l'assureur refuse légitimement sa garantie et qu'il y a des victimes tierces, elles seront indemnisées par le Fonds de garanties des assurances obligatoires de dommages (FGAO), qui pourra se retourner contre le propriétaire du véhicule pour être remboursé. □



LES CONDITIONS POUR QU'UNE DEMANDE SOIT RECEVABLE ?

Celui qui dépose une demande d'attestation auprès de la FFVE doit tout d'abord veiller à lister les informations demandées, à compléter scrupuleusement le formulaire de demande en précisant tous les renseignements requis et en joignant tous les justificatifs et pièces exigés. En pratique, environ 30% des dossiers de demande d'attestation sont retournés car incomplets voire non signés ! Le demandeur doit pour l'essentiel établir la légitime propriété du véhicule en produisant les justificatifs appropriés. Des documents en langue étrangère comme des certificats d'immatriculation doivent être accompagnés d'une traduction par un traducteur assermenté.

Les caractéristiques du véhicule doivent être établies de manière formelle, notamment son identification avec le numéro de série (ou numéro VIN) qui figure sur la plaque du constructeur et aussi parfois qui est frappé à froid sur des parties du châssis ou d'autres éléments.

Enfin, le demandeur doit prouver que le véhicule répond bien à la nouvelle définition du véhicule de collection, en particulier concernant son âge et le respect de sa configuration d'origine. La FFVE ne peut pas délivrer d'attestation pour des kits-cars, répliques ou véhicules construits il y a moins de trente ans, car cela ne relève pas de sa mission.

QUELLE EST LA DÉFINITION ACTUELLE D'UN VÉHICULE DE COLLECTION ?

L'article R. 311-1 (6,3) du Code de la route, modifié par le décret du 20 février 2017, nous fournit la définition actuelle : « 6.3. Véhicule présentant un intérêt historique (véhicule dit de collection) : véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- il 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, n'est plus produit ;
- il 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 ; ».

Il convient de préciser que le type du véhicule signifie le type tel que retenu par la DREAL et non le type commercial usuel. Comme rappelé par la FFVE dans le dossier de demande d'attestation, « les véhicules doivent être conformes au modèle d'origine, soit par rapport à la description du certificat de conformité (procès-verbal des mines), soit par rapport à une réception à titre isolée auprès du service des mines en son temps, soit par la description du modèle par le constructeur ».

QUE FAIRE SI L'ACHETEUR DÉTECTE LA TRANSFORMATION NOTABLE APRÈS LA VENTE ?

Sauf s'il a fait l'objet d'une réception à titre isolée, l'achat d'un véhicule ayant fait l'objet de transformations notables est risqué. Après la vente, il n'est pas trop tard pour faire une telle réception auprès de la DREAL. Il faut d'abord faire expertiser le véhicule contradictoirement. Des démarches amiables peuvent aussi être tentées auprès du vendeur pour annuler amiablement la vente. À défaut, une action judiciaire peut être intentée pour obtenir l'annulation de la vente et des dommages et intérêts, le plus souvent sur le fondement de l'erreur sur les qualités substantielles ou le défaut de délivrance d'une chose conforme.

Kits cars, répliques et véhicules modifiés

En cas d'achat de répliques, kit-cars ou véhicules modifiés, la prudence s'impose. Pour les kits-cars, le demandeur est notamment tenu de fournir des indications sur son constructeur, son numéro de série et son année de construction. Certaines répliques de véhicules anciens ont déjà trente ans et peuvent devenir éligibles à une carte grise de collection si elles répondent aux conditions requises, par exemple pour les automobiles Excalibur évoquant les roadsters des années 30.

L'achat d'un véhicule significativement modifié ou sa modification postérieure peut être problématique. Ne sont pas concernées les modifications mineures portant par exemple sur les boucliers, les bas de caisse ou le volant. Mais si le véhicule a subi des "transformations notables" au sens de l'article R. 321-16 du Code de la route qui énonce que "tout véhicule isolé ou élément de véhicule ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception", le propriétaire doit le présenter auprès de la D.R.E.A.L. et faire modifier le certificat d'immatriculation. Pour l'administration, constituent notamment des transformations notables celles affectant les mentions indiquées sur le certificat d'immatriculation et les indications contenues dans la notice descriptive du véhicule établie par le construc-



teur portant sur: constitution du châssis, nombre d'essieux, empattement, voies et porte-à-faux avant et arrière, poids et charges par essieux, moteur (sauf remplacement à l'identique), transmission du mouvement, direction et freins.

Le fait de vendre un tel véhicule constitue une contravention de 5ème classe punie de 1 500 € d'amende (art. R. 321-4 du Code de la route). Le préfet peut aussi prescrire l'immobilisation du véhicule transformé.

Au regard des contraintes imposées par le Code de la route, le formulaire de demande d'attestation auprès de la FFVE indique que le signataire reconnaît « avoir été informé que toute modification notable, au sens de l'article R 321-16 du Code de la route, ultérieure à l'immatriculation avec un usage collection remettra en cause la mention de cet usage ».



Partout en France, sortez vos autos, motos, camions, cyclos, véhicules militaires, matériels agricoles, autocars et autobus, véhicules utilitaires...



Dimanche 29 avril 2018 2^e Journée Nationale des Véhicules d'Époque

Inscrivez votre manifestation sur le site dédié : www.jnve-ffve.org
Retrouvez-nous également sur [YouTube](https://www.youtube.com)

Logos / autocollants disponibles : en téléchargement sur www.ffve.org/jnve - sur le stand de la FFVE - par mail à secretariat-jnve@ffve.org



ENQUÊTE 2017

Avenir de la collection de
véhicules d'époque en France



Résultats de la consultation nationale effectuée
auprès des collectionneurs, des clubs, des musées
et des professionnels au cours de l'automne 2017



50 ans au service de tous les collectionneurs !



1967-2017



"UN RÉSULTAT EXCEPTIONNEL"

En cette période difficile pour l'Automobile en général, il nous est apparu utile et même indispensable de bénéficier d'un mandat clair de la part des collectionneurs afin de pouvoir les représenter efficacement auprès des pouvoirs publics.

Les questions de notre enquête étaient simples et devaient permettre à chacun, dans un laps de temps n'excédant pas quelques minutes, de nous donner des informations précises quant aux trois principaux véhicules de collection et leur utilisation.

Leur but était de faire ressortir simultanément l'importance de la sauvegarde de ce Patrimoine ainsi que son très faible impact sur la circulation en général et sur la pollution de nos villes en particulier. Lancée le 27 octobre 2017, son résultat a dépassé toutes nos espérances ! 72 heures après la mise en ligne du questionnaire, nous avons déjà reçu près de 6 000 réponses pour finir, le 4 décembre à minuit, avec 30 602 questionnaires intégralement remplis.

Si l'on considère qu'il y a en France 230 000 collectionneurs, cela nous donne un échantillon supérieur à 13 % avec une marge d'erreur de l'ordre de 0,52 %, ce qui est exceptionnel pour une enquête de ce type.

En plus des questions fermées qui donnent des réponses immédiatement quantifiables, nous avons aussi prévu un espace « Commentaires » afin de permettre à chacun de s'exprimer. Nous avons ainsi obtenu près de 7 000 réponses personnalisées qu'il a fallu analyser, croiser, comparer pour obtenir aujourd'hui quelques idées fortes que vous et nous allons pouvoir exploiter. Elles offrent aussi de nouveaux angles d'attaque pour permettre à nos véhicules d'hier de rouler sur les routes de demain, selon la si juste formule de la Fiva.

Nous voici donc bien armés pour défendre les intérêts des collectionneurs !

Alain GUILLAUME
Président de la FFVE

SOMMAIRE

I. LES COLLECTIONNEURS ET LEURS VÉHICULES

1. Le véhicule le plus utilisé
2. Les autres véhicules
3. L'usage des véhicules de collection

II. LES GRANDES QUESTIONS

1. Quel âge minimum doit avoir un véhicule de collection ?
2. Les véhicules Diesel doivent-ils être considérés comme des véhicules de collection ?
3. Quel avenir pour les véhicules de collection ?
 - a. Les véhicules de collection, un Patrimoine qu'il faut préserver
 - b. La liberté de circuler, un droit fondamental
4. Des craintes pour le futur. Pourra-t-on utiliser les véhicules après 2040 ?
5. Comment vont évoluer les réglementations ?
 - a. La pollution et les limitations de circulation dans les villes.
 - b. Le durcissement du Contrôle Technique en 2018.
 - c. L'avenir de la carte grise de Collection

III. YOUNGTIMERS ET JEUNES COLLECTIONNEURS

1. La place des Youngtimers
2. Les jeunes et la collection

IV. LA FFVE, UNE FÉDÉRATION MILITANTE

V. CONCLUSION



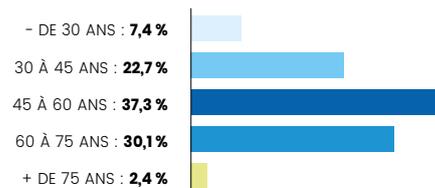
ÉTUDE DES PRATIQUES

DES COLLECTIONNEURS FRANÇAIS DE VÉHICULES D'ÉPOQUE, NOVEMBRE 2017

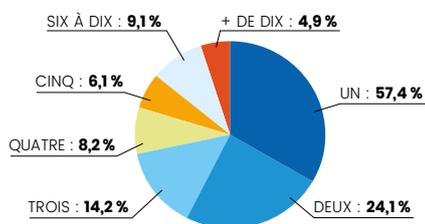
L'étude réalisée par la FFVE en novembre a permis de recueillir les réponses de 30 602 collectionneurs, dont 6 532 qui ont ajouté des commentaires, remarques et suggestions sur différents sujets.

Ces 30 602 collectionneurs possèdent 97 651 véhicules de collection, dont 83 % sont en état de rouler. Les autres véhicules sont à restaurer. 60,4 % des collectionneurs sont membres d'un club.

Les répondants :
Toute la France a répondu.
L'Île-de-France pèse pour 13 % des réponses.
138 réponses nous sont parvenues des Dom-Tom.
97,1 % d'hommes et 2,9 % de femmes.

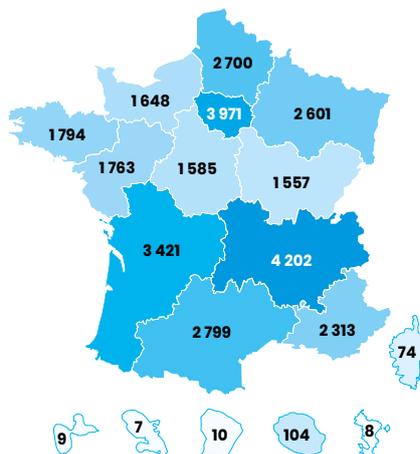


Âge moyen des collectionneurs

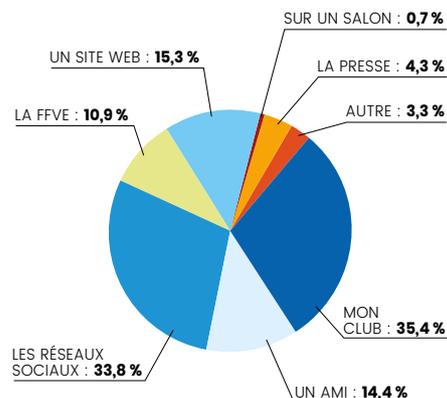


Nombre de véhicules de collection possédés

33,4 % des collectionneurs ont un seul véhicule. 52,6 % possèdent de deux à cinq véhicules (voitures, motos, cyclomoteurs, utilitaires, poids lourds et autocars, véhicules militaires). Et 14 % ont plus de cinq véhicules. Le nombre moyen de véhicules est donc de 3,19 par collectionneur.



Répartition géographique du nombre de votants



Canal par lequel les participants ont été invités à s'exprimer

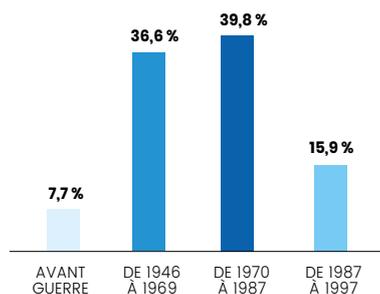
I. LES COLLECTIONNEURS ET LEURS VÉHICULES

1. LE VÉHICULE LE PLUS UTILISÉ

Lorsque l'on analyse les résultats du véhicule le plus utilisé, l'on constate que dans 85,1 % des cas, il s'agit d'un véhicule léger et dans 13,7 % des cas d'une moto.

L'âge du véhicule le plus utilisé se répartit comme suit :

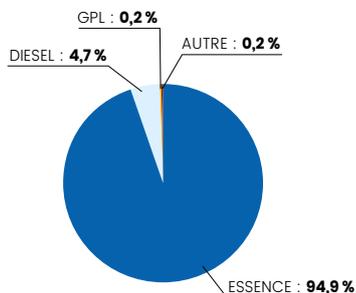
- Avant-guerre : 7,7 %, soit 2 365 votants
- 1946 – 1969 : 36,6 %, soit 11 152 votants
- 1970 – 1987 : 39,8 %, soit 12 180 votants
- 1987 – 1997 : 15,9 %, soit 4 866 votants



Période de production du véhicule le plus utilisé

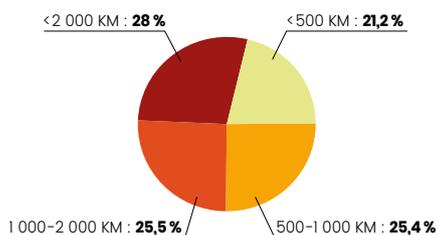
Pour le véhicule le plus utilisé :

- 94,9 % sont des véhicules à moteur à essence. 4,7 % des véhicules à moteur Diesel. Les autres énergies (vapeur, électricité, gazogène, etc.) sont marginales.



Source d'énergie la plus utilisée

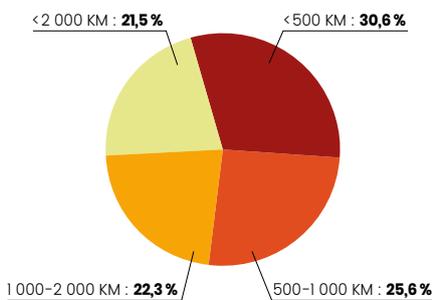
- 63,5 % sont stationnés à la campagne et 36,5 % dans les villes.
- 65,7 % sont immatriculées sous le régime de la carte grise normale et 34,3 % sous celui de la carte grise de Collection.
- Le véhicule le plus utilisé fait en moyenne 1 324 kilomètres par an.



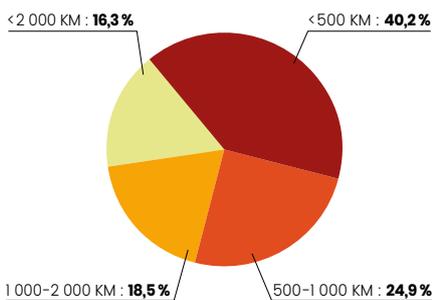
Nombre de kilomètres parcourus annuellement avec le véhicule principal

2. LES AUTRES VÉHICULES

Les résultats sont assez semblables pour le deuxième et le troisième véhicule utilisés, avec un kilométrage plus faible soit 1 140 km pour le deuxième véhicule et 974 km pour le troisième. Cela donne une distance moyenne parcourue par les trois principaux véhicules, de 1 192 km par an.



Nombre de kilomètres parcourus annuellement avec le second véhicule



Nombre de kilomètres parcourus annuellement avec le troisième véhicule

Si l'on ajoute les autres véhicules de collection, dans le cas des collectionneurs qui en possèdent plus de trois, l'on obtient une moyenne de moins de 1 000 km par an.

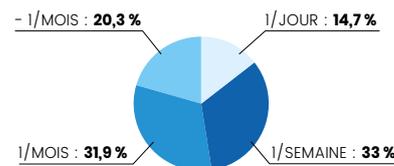
3. L'USAGE DES VÉHICULES DE COLLECTION

- 75,8 % utilisent leurs véhicules de collection pour un usage de loisirs, tandis que 2,8 % les utilisent pour aller au travail ou pour un usage professionnel. 21,4 % l'utilisent dans les deux cas.



Principale utilisation du véhicule

- Les véhicules de collection sont plutôt utilisés de façon occasionnelle. 52,3 % utilisent leur véhicule une fois par mois, voire moins. 33 % l'utilisent quotidiennement. On peut évidemment espérer que pour ces derniers, si l'utilisation est faite dans un cadre professionnel ou pour les trajets domicile - lieu de travail, il s'agit de véhicules de collection disposant d'une carte grise normale...



Fréquence d'utilisation du véhicule principal

- 81,3 % utilisent leurs véhicules de collection à la campagne et 18,7 % en ville.

Les collectionneurs utilisent finalement assez peu leurs véhicules de collection, et plutôt pour des activités de loisirs à la campagne. Plus un collectionneur a de véhicules, moins chacun d'eux roule !





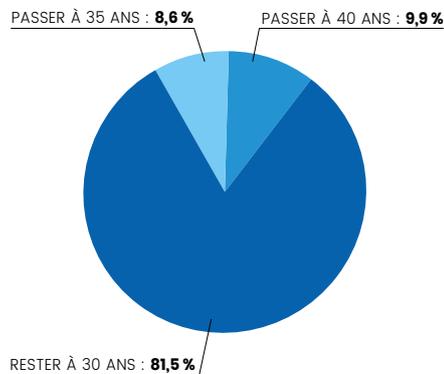
B. LA LIBERTÉ DE CIRCULER, UN DROIT FONDAMENTAL

La liberté de circuler revient sans cesse au fil des questionnaires. Un grand nombre de commentaires évoque en effet la liberté de circuler comme un droit fondamental qui est mis en cause par des réglementations de plus en plus strictes, des contraintes de plus en plus fortes, et ce pour des raisons plus politiques que réellement objectives. Le droit de circuler en véhicule d'époque est également un plaisir que l'on n'a pas le droit d'enlever aux collectionneurs. Les collectionneurs sont des personnes responsables. En cas de pic de pollution par exemple, laisser leur voiture au garage est une chose tout à fait possible pour eux. Mais les obliger à la laisser au garage car elle n'a pas la bonne vignette est fortement critiqué. Chacun défend son véhicule, qu'il s'agisse des véhicules très anciens, de véhicules Diesel ou de Youngtimers.

II. LES GRANDES QUESTIONS

1. QUEL ÂGE MINIMUM DOIT AVOIR UN VÉHICULE DE COLLECTION ?

81,5 % des collectionneurs estiment que l'âge actuel, soit 30 ans, est satisfaisant. Ce résultat est valable pour les véhicules à essence et Diesel. On trouve des partisans à l'augmentation de cet âge minimum, mais ils ne sont pas majoritaires.



Souhait quant à l'âge minimum requis pour l'obtention d'une carte grise de Collection

2. LES VÉHICULES DIESEL DOIVENT-ILS ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME DES VÉHICULES DE COLLECTION ?

Critiqués par les uns et appréciés par les autres, il ressort que les véhicules Diesel méritent d'être collectionnés comme les véhicules à essence car ils appartiennent tout autant au Patrimoine.

Mais l'arrivée de véhicules Diesel de plus de trente ans dans le champs possible de la collection est considérée par 46,1% des collectionneurs interrogés comme un risque d'atteinte à la liberté de circuler en ville en véhicule d'époque.



L'arrivée de forts contingents de VL Diesel est-il un risque pour la liberté de circuler en ville en véhicule d'époque ?

Ce n'est pas un risque pour 30,2 % alors que 23,7 % ne se prononcent pas. Les véhicules Diesel de moins de trente ans font partie des Youngtimers. Une exclusion éventuelle des véhicules Diesel est perçue comme discriminatoire par de très nombreux collectionneurs.

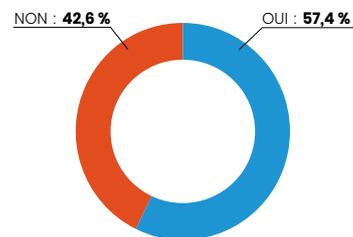
3. QUEL AVENIR POUR LES VÉHICULES DE COLLECTION ?

A. LES VÉHICULES DE COLLECTION, UN PATRIMOINE QU'IL FAUT PRÉSERVER

Un très grand nombre de collectionneurs considèrent que les véhicules anciens (autos, motos et cyclomoteurs, utilitaires, poids lourds, autocars, véhicules militaires), quelles que soient leur motorisation ou leur rareté, font partie du Patrimoine Industriel de la France. Ils font partie de notre Histoire et sont un témoignage du passé qu'il convient de préserver pour les générations futures. C'est le témoignage d'une époque, de souvenirs d'enfance.

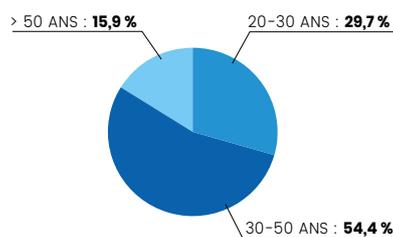
Il existe un très fort rapport affectif entre le propriétaire et son véhicule.

Ce Patrimoine est entretenu, stocké, réparé, assuré, restauré parfois à grands frais, et contribue à l'activité économique du pays. Ce Patrimoine a une valeur sentimentale. Il représente également un certain capital pour les collectionneurs.

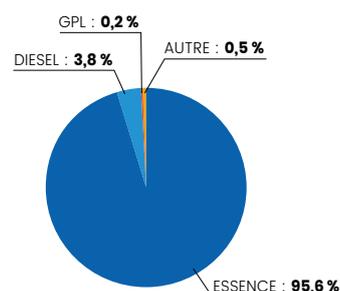


Intention d'achat d'un nouveau véhicule de collection

57,4 % des collectionneurs pensent acheter un autre véhicule de collection. Un véhicule essence à 95,6 %, et plutôt un véhicule de moins de cinquante ans d'âge à 84,1 %. Seuls, 15,6 % des collectionneurs envisagent l'achat d'un véhicule plus ancien.



Âge du prochain véhicule désiré

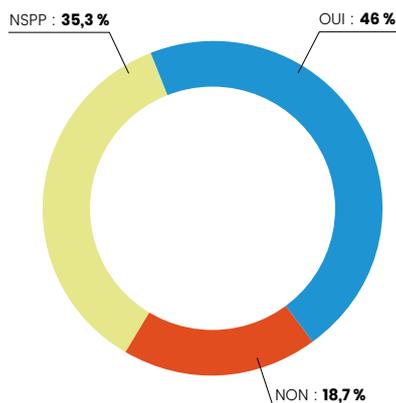


Source d'énergie recherchée pour le prochain achat d'un véhicule de collection

4. DES CRAINTES POUR LE FUTUR. POURRA-T-ON UTILISER LES VÉHICULES APRÈS 2040 ?

Beaucoup de craintes sur l'avenir des véhicules anciens :

- Les carburants seront-ils encore disponibles ?
- Pourra-t-on continuer à acheter de l'essence SP 98 ?
- Ne va-t-on pas imposer l'essence E 85 qui n'est pas adaptée à tous les véhicules anciens ?
- Pourra-t-on encore trouver des stations-service à Paris ?
- Que va-t-il se passer en 2040 ?



Croyez-vous qu'il sera toujours possible d'utiliser les véhicules de collection en 2040 ?

Diesel propriétaire quelque
faible conserver peux
cg 205 collection loisir
taxe patrimoine prix
lois art rouler grise eux
sécurité diesel culturel
taxe national art défendre

5. COMMENT VONT ÉVOLUER LES RÉGLEMENTATIONS ?

A. LA POLLUTION ET LES LIMITATIONS DE CIRCULATION DANS LES VILLES

Les collectionneurs qui sont aussi des automobilistes, ont le sentiment d'être stigmatisés par les Pouvoirs Publics alors qu'il y a bien d'autres sources de pollutions (avions, bateaux de commerce, industries, gros 4 x 4 en ville, etc.).

L'interdiction de circuler dans les grandes villes pour les véhicules anciens est très mal perçue. La carte grise de Collection bénéficie d'une dérogation appréciée par les collectionneurs. C'est une solution que la FFVE a réussi à négocier.

Les principaux arguments mis en avant pour expliquer que les véhicules de collection ne sont pas une cause importante de pollution, sont :

- Le faible kilométrage parcouru par les véhicules (moins de 1 000 km par an) et la plupart du temps à la campagne.
- Le bon entretien et les bons réglages des véhicules, limitant la pollution et la consommation.
- Les contrôles techniques qui valident le bon état des véhicules.

Pourquoi écarter sur le simple critère de l'âge, des véhicules qui bénéficient d'un Contrôle Technique satisfaisant ?

Pourquoi exclure les motos anciennes ?



B. LE DURCISSEMENT DU CONTRÔLE TECHNIQUE EN 2018

Une grande majorité de collectionneurs considère que le rôle du Contrôle Technique est de vérifier que leur véhicule peut circuler en toute sécurité et que c'est une très bonne chose.



Les collectionneurs sont plutôt favorables au Contrôle Technique tous les cinq ans. C'est le cas aujourd'hui pour les véhicules bénéficiant de la carte grise de Collection. Ils souhaitent que ces contrôles soient aménagés : moins stricts, faits de façon respectueuse des véhicules, allégés sur des critères comme la pollution.

Certains collectionneurs s'interrogent sur le fait que le contrôle Technique considère de façon différente un véhicule doté d'une carte grise normale et celui bénéficiant d'une carte grise de Collection. Ainsi deux véhicules de modèle et d'année identiques peuvent avoir des statuts différents. Mais, chaque collectionneur est libre de choisir l'un ou l'autre statut. Les avantages et inconvénients des deux lui sont connus. Beaucoup de collectionneurs craignent les nouvelles règles de Contrôle Technique applicables en 2018. Ils considèrent ces règles comme trop strictes et non adaptées aux véhicules de collection et demandent des assouplissements de ces dernières.



C. L'AVENIR DE LA CARTE GRISE DE COLLECTION



L'obtention de la carte grise de Collection n'est pas toujours aisée : dossiers parfois un peu compliqués, difficultés au sein des préfectures avec des informations non disponibles qui bloquent les attributions de cartes grises. L'obligation récente de faire les formalités en ligne renforce ces difficultés.

Certains collectionneurs ont des craintes sur l'avenir de la carte grise de Collection. Comment le statut de la carte grise de Collection va-t-il évoluer ? Ne risque-t-on pas de revenir à des utilisations limitées pour les véhicules de collection ? Ne va-t-on pas les taxer plus que les voitures ayant une carte grise normale ? Ne va-t-on pas les isoler pour mieux les supprimer un jour ? Autant de craintes qui incitent les collectionneurs à rester en carte grise normale.

L'utilisation parfois abusive de la carte grise de Collection pour des véhicules de trente ans et plus, leur permettant de circuler en ville, est évoquée. Cette dérive inquiète les collectionneurs. La carte grise de Collection ne doit pas servir pour une utilisation professionnelle du véhicule, qu'elle soit quotidienne

ou occasionnelle, mais uniquement pour une utilisation de loisirs.

Il est impossible de repasser d'une carte grise de Collection à une carte grise normale. C'est un problème pour certains collectionneurs.

Les collectionneurs disposant d'une carte grise de Collection apprécient globalement les avantages et aménagements qui ont été négociés par la FFVE, et en particulier :

- Le Contrôle Technique adapté avec une périodicité portée à cinq ans qui est justifié par le peu de kilomètres parcourus chaque année.
- Les dérogations pour la circulation dans les villes.
- La circulation sur tout le territoire.
- Les plaques d'immatriculation aux formes et couleurs d'époque. Des regrets sur l'obligation de changer les numéros d'ici l'horizon 2020.

La carte grise de Collection est destinée aux véhicules de collection utilisés dans le cadre familial et de loisirs. Elle ne peut s'appliquer ni aux véhicules utilisés dans le cadre d'une activité professionnelle, quotidienne ou non, ni aux véhicules utilisés pour le trajet entre le domicile et le lieu de travail, et ce même à titre exceptionnel.

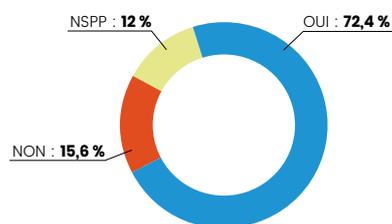
Le coût de l'attestation délivrée par la FFVE est de 60 euros pour tout véhicule, et de 30 euros pour les cyclomoteurs. Il sert à couvrir les frais administratifs de la FFVE. Il est bien moins élevé que celui des attestations délivrées par certains constructeurs. Nombre de collectionneurs apprécieraient que la FFVE puisse délivrer la carte grise de Collection, en plus de l'établissement de l'attestation indispensable à son obtention.

III. YOUNGTIMERS ET JEUNES COLLECTIONNEURS

1. LA PLACE DES YOUNGTIMERS



72,4 % des collectionneurs estiment que les Youngtimers ont leur place en pré-collection, alors que 15,6 % des collectionneurs sont contre.



Acceptation des Youngtimers en tant que véhicules de collection

Cette catégorie de véhicules commence à s'imposer dans le paysage du véhicule de collection. Globalement, les Youngtimers sont considérés comme étant les futurs véhicules de collection (tant à moteur à essence qu'à



moteur Diesel). Ce sont bien souvent des jeunes qui possèdent ces automobiles (prix d'achat assez modeste, coûts d'entretien raisonnables).

Ils entrent dans la communauté des collectionneurs avec ces véhicules. Ils sont l'avenir de la Collection !

15,6 % des personnes ayant répondu à l'enquête sont contre les Youngtimers en pré-collection : « *Un grand nombre de véhicules va venir grossir les rangs des véhicules de collection* ».

Pour eux, les véhicules produits en grande série ont peu d'intérêt. Ils représentent un risque d'utilisation détournée de la carte grise de Collection.

Les propriétaires de Youngtimers comptent sur la FFVE pour les aider, même si certaines de leurs automobiles n'ont pas encore 30 ans.

2. LES JEUNES ET LA COLLECTION

Il est ici assez difficile de mesurer la proportion de jeunes collectionneurs (moins de 40 ans) qui ont répondu à l'enquête.

Les jeunes collectionneurs sont intéressés par les véhicules anciens (tradition familiale, volonté de posséder des voitures qui les ont fait rêver durant leur jeunesse, sentiment de se différencier des voitures modernes). Bien souvent ils sont propriétaires de Youngtimers. Ils sont fiers de parler de leurs Peugeot 205 GTI et autres Volkswagen Golf. Ils en prennent soin et sont aussi passionnés que des collectionneurs plus âgés.

Les jeunes collectionneurs ont le sentiment de faire partie de la grande famille des collectionneurs, même si parfois ils ont l'impression de ne pas être les bienvenus dans les rassemblements de véhicules de collection. Ils ont des budgets limités, mais réalisent leur passion en achetant et en restaurant des modèles dont les prix sont encore aujourd'hui raisonnables.

Les collectionneurs seniors pensent qu'il faut encourager et motiver les jeunes à collectionneur et à utiliser les véhicules de collection. On trouve des gens vraiment motivés et qui veulent partager leur passion. Ils sont prêts à accueillir des jeunes. La collection de véhicules anciens est une activité intergénérationnelle.



IV. LA FFVE, UNE FÉDÉRATION MILITANTE

sortie
restauration
ESTremercie
abord
mise propriétaire Cela
roulant contrôle rôle vis
20 collection raison
ET ffve FFVE plaisir
Ils Bravo carte papiers
lui diesels grise Paris
vers utilisateurs image
dommage motos
actions Tout
nom

La FFVE est globalement très appréciée par les collectionneurs qui remercient ses dirigeants pour les actions menées. De très nombreux « Merci la FFVE pour tout ce que vous faites pour nous ».

La FFVE est reconnue pour son engagement et ses combats. Elle a mené de nombreuses actions auprès des Pouvoirs Publics afin de faire valoir la cause des véhicules d'époque. La FFVE délivre des attestations pour l'obten-

tion de la carte grise de Collection.

Ce service est payant. C'est parfois critiqué, mais la délivrance des attestations génère des coûts de personnel qu'il faut assumer. La FFVE défend tous les véhicules de collection, et pas uniquement les véhicules en carte grise de Collection comme certains peuvent le penser.

Les attentes des collectionneurs vis-à-vis de la FFVE :

- Un meilleur accueil et des délais plus rapides pour les demandes d'attestations.
- Une présence plus importante lors de manifestations de véhicules anciens et des actions plus visibles pour défendre les collectionneurs.
- Une plus grande considération des véhicules de collection en carte grise normale et une reconnaissance des Youngtimers.
- La défense des intérêts des collectionneurs à court, moyen et long terme, et la possibilité de pouvoir continuer à circuler librement sur les routes partout en France.
- Des services pour aider tous les collectionneurs.



V. CONCLUSION

Cette étude très riche montre l'inquiétude et les craintes des collectionneurs pour le futur. Comme l'ensemble des automobilistes, ils ont l'impression d'être tenus pour responsable de nombreux problèmes en France. Ils demandent à pouvoir vivre librement et sans contraintes leur passion, et de pouvoir préserver et utiliser un Patrimoine dont ils prennent grand soin à leurs frais.

Ce sont ces mêmes collectionneurs qui veulent continuer à utiliser ces véhicules de collection pour leurs loisirs.

Ils comptent aussi sur la FFVE pour les aider à faire valoir leurs attentes.

L'ENQUÊTE 2017 DE LA FFVE, UN RÉSULTAT EXCEPTIONNEL :

- 30 602 collectionneurs interrogés du 27 octobre au 4 décembre
- 6 000 réponses au cours des 72 premières heures
- 6 532 commentaires
- 97 651 véhicules de collections possédés



MOTUL

Since 1853



QUELLE EST L'HUILE LA PLUS ADAPTÉE POUR MON VÉHICULE DE **COLLECTION** ?

LES MOTEURS ANCIENS EXIGENT DES LUBRIFIANTS SPÉCIFIQUES.

La gamme classique de Motul combine protection optimale et solutions tout-usage : des véhicules qui roulent très peu (périodes d'inutilisation prolongées) aux machines de compétition exigeant des performances maximales. Selon l'année de construction de votre véhicule, découvrez l'huile Motul parfaitement compatible.

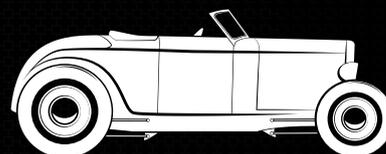
De 1900 à 1950

SAE 30 & SAE 50

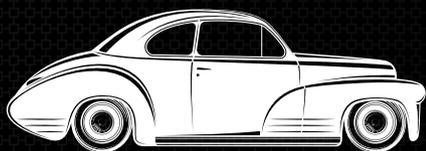


Adhérence renforcée pour un démarrage plus facile, même après une période d'immobilité prolongée. Compatibilité totale avec les métaux non ferreux tels que le laiton, le bronze et le cuivre.

AVANT
1950



POUR UNE COMPATIBILITÉ TOTALE AVEC LES JOINTS EN PAPIER, FEUTRE ET TISSU, UTILISEZ UN LUBRIFIANT MONOGRADE À TRÈS FAIBLE TENEUR EN DÉTERGENT.



APRÈS
1950

POUR UNE FIABILITÉ OPTIMALE, UTILISEZ UN LUBRIFIANT MINÉRAL MULTIGRADE AVEC UNE TENEUR EN DÉTERGENT MOYENNE, COMPATIBLE AVEC L'ÉLASTOMÈRE.

De 1950 à 1970

20W50



Viscosité parfaitement adaptée aux jeux de fonctionnement réduits des moteurs de l'époque, qui ont bénéficié des progrès significatifs réalisés dans les domaines de la métallurgie, du moulage et de l'usinage. Propriétés anticorrosion et anti-usure.

Après 1970

2100 15W50



L'huile 2100 15W50 satisfait aux normes récentes et offre une viscosité à froid optimisée pour une usure réduite lors du démarrage du moteur. Lubrifiant renforcé d'une base synthétique (stabilité à l'oxydation) pour obtenir une viscosité stable permettant une pression d'huile moteur constante.

APRÈS
1970



POUR LA SANTÉ DE VOTRE MOTEUR, UTILISEZ UN LUBRIFIANT SEMI-SYNTHÉTIQUE FORMULÉ AVEC UNE TENEUR EN DÉTERGENT SPÉCIFIQUE AUX TECHNOLOGIES MODERNES.

SI VOTRE VÉHICULE DE COLLECTION EST ÉQUIPÉ D'UN MOTEUR MODERNE, VOUS POUVEZ UTILISER LA GAMME DE LUBRIFIANTS MOTUL CLASSIQUE.



Pour en savoir plus sur les produits Motul et trouver votre concessionnaire local, rendez-vous sur : www.motul.com/fr

Retrouvez tout un monde de passionnés





PATRICK PETER

"L'AUTOMOBILE EST NOTRE HISTOIRE"

Patrick Peter s'est peu à peu imposé comme le plus grand organisateur européen d'événements automobile historiques. Rencontre avec un homme qui ne mâche jamais ses mots.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : CHARLES GUÉNANT, PETER AUTO, MATHIEU BONNEVIE, DPPI

Comment allez-vous Patrick Peter, comment va Peter Auto ?

Peter Auto va bien. Sans doute parce que nous faisons ce que nous savons faire et laissons le reste aux d'autres. Depuis le début des années 2000, nous nous sommes recentrés sur notre cœur de compétences : l'organisation de manifestations automobiles de haute qualité et, ce que le grand public connaît moins de nous, sur nos activités de communication au service de grands groupes, notamment ceux du monde de l'automobile et de l'horlogerie.

Ce qui nous permet, pour nos propres événements, de savoir à qui nous pouvons proposer de nous accompagner. C'est ainsi que nous avons pu construire de longues et profondes relations de confiance avec nos partenaires-titres Richard Mille, Optic 2000 ou BMW.

Des relations qui durent souvent depuis plus de dix ans.

Le label Peter Auto apparaît de plus en plus souvent sur l'agenda des collectionneurs. Quelle position occupez-vous aujourd'hui sur le marché de l'organisation d'événements automobiles classiques ?

Personne n'établit de classement mais si j'en crois le nombre d'événements que nous organisons, le nombre de concurrents qui y participent et les fréquentations du public, nous sommes sans doute l'un des deux principaux acteurs européens avec Charles March. Nous organisons chaque année une petite dizaine de rendez-vous en France et au-delà. Nous maîtrisons quasiment complètement ces week-ends, y compris les meetings de courses puisque, désormais, les plateaux inscrits sont, pour l'essentiel, les nôtres. Que ce soit en catégories Prototypes et GT avec le Classic Endurance Racing et le Sixties' Endurance, en Tourisme avec l'Heritage Touring Cup, en Prototype avec le

Group C Racing, en monoplace avec l'Euro F2 Classic, ou avec The Greatest Trophy pour les voitures d'exception. A partir de cette saison, nous aurons également une nouvelle série monotype en association avec des partenaires britanniques, Lee Maxed-Page et James Turner : la 2.0L Cup, réservée aux Porsche 911 anciennes à moteur 2 litres.

Beaucoup de catégories, beaucoup de week-ends de course, et pourtant beaucoup d'éconduits...

Pour garantir la sécurité de chacun et préserver le plaisir de tous, les grilles de départ ne peuvent être allongées à l'infini. Par ailleurs, nous nous permettons de ne pas accueillir ceux dont l'esprit n'est pas en adéquation avec nos valeurs. Chaque week-end, mon discours d'accueil aux pilotes est le même : « Vous ne serez pas champions du monde, ce n'est pas ici que ça se joue et c'est de toutes façons trop tard. Vous êtes ici parce

que la vie a été généreuse et vous permet de vous faire plaisir au volant d'une belle voiture, sur un beau circuit, dans une ambiance agréable. Dimanche, après la dernière course, nous voulons être à nouveau tous présents pour sabler le champagne et repartir avec le même sourire et des autos en bon état». Pour rouler chez nous, il faut adhérer à ces principes.

Sinon ?

Si quelques « faits d'armes » ont précédé le candidat, nous refusons l'engagement. Si le comportement intervient pendant une épreuve, le « champion » est prié de s'arrêter et il ne revient pas en piste. Voire plus du tout sur nos événements si nous sentons qu'il ne s'agit pas d'une maladresse mais d'un « style »...

En cas d'accrochage, les « gentlemen drivers » se comportent-ils toujours « en gentlemen » ?

Dans le petit monde des courses historiques, il y a un code de conduite. On l'accepte ou on reste chez soi. Pour celui qui emprunte une auto à un ami et qui a un « souci », il y a ce vieux dicton anglais: « you bend it, you mend it », en français: « tu la plies, tu la ré pares ». Dans le même esprit, nous appliquons une règle parfaitement connue de nos participants: celui qui est à l'origine d'un accrochage intentionnellement paie, en plus de ce qu'il aura à supporter sur sa propre auto et qui le regarde, la moitié des frais de réparation de l'autre voiture –ou des autres voitures. L'auteur d'un « faux-pli » sur la carrosserie d'un autre concurrent qui ne la respecterait pas serait exclu définitivement de nos événements. C'est déjà arrivé.



Avec Pierre Fillon, président de l'Automobile Club de l'Ouest :
« Une longue relation de confiance ».

« Quant à ceux qui veulent prouver qu'ils auraient dû être champion du monde... »

A quoi tient le succès grandissant en Europe et dans le monde de tout ce qui touche à la voiture de collection ?

Le succès du secteur tient à la passion grandissante d'un nombre de plus en plus important de personnes pour les mécaniques du passé. Mais dire cela ou ne rien dire c'est à peu près pareil. Non, ce qui a permis à cette passion de s'épanouir, c'est l'engagement d'un certains nombre de personnages-clefs et de sociétés: en France, Marc Nicolosi qui a créé Rétromobile; Hervé Poulain et ses ventes aux enchères qui font désormais le succès d'Artcurial; hors de nos frontières, les maisons de ventes RM et Bonhams –sans oublier Lord March en Angleterre avec Goodwood. C'est grâce à leur dynamisme, à leurs projets, que le marché est aujourd'hui si florissant.

Vos concurrents sont souvent très fidèles, vous suivant systématiquement sur tous vos événements. C'est quoi la « patte Peter Auto » ?

Je crois qu'il apprécie plusieurs choses: d'abord, que nos événements soient originaux, bien pensés, évocateurs d'un passé qu'ils aiment. Nous les emmenons, selon les événements, sur de beaux circuits, sur de belles routes ou dans des lieux prestigieux comme pour Chantilly Arts et Élégance Richard Mille.

Et puis nous nous occupons globalement d'eux: ceux qui s'engagent dans nos séries de compétition viennent pour rouler ET pour passer un week-end agréable –souvent en famille. Nous les prenons donc totalement en charge et, de leur arrivée à leur départ, nous mettons tout en œuvre pour qu'ils se fassent plaisir. Et pour être sûrs de coller à leurs attentes, nous réalisons en permanence des études de satisfaction –je pense que nous avons été les premiers à faire cela dans l'univers des courses historiques. »



« Il faut venir chez nous pour prendre du plaisir. En piste comme en dehors. L'automobile de collection doit être un loisir ».



La disparition de la Ronde du Ventoux ? « Concurrents, public, ça plaisait à tout le monde. Y compris chez nous ! Enfin, sauf le comptable... ».

Comment les collectionneurs, et plus généralement le milieu des courses historiques, ont-ils évolué depuis les années 80 ?

Tout a changé : les normes de sécurité ont évolué, le prix des locations de circuits s'est envolé, la cote des voitures aussi. En conséquence, le profil des concurrents a beaucoup changé.

Dans les années 80, les collectionneurs les plus aisés avaient un ou deux mécaniciens et leur voiture arrivait posée sur un plateau tracté par un Range Rover. Leurs voitures voyagent désormais dans des semi-remorques rachetés à des écuries de FI. Les collectionneurs ne sont pas des pilotes professionnels –quoique certains fassent équipe avec des pro, mais il n'est plus question d'amateurisme. Tout est devenu plus cher, tout le monde est devenu plus exigeant.

Vous évoquiez l'augmentation du prix des voitures, quel regard portez-vous sur les valeurs atteintes aujourd'hui par certains modèles ?

Autrefois, une voiture valait 100 et il fallait 200 pour la faire restaurer. Donc, souvent, on ne le faisait pas car c'était de l'argent gaspillé. Les autos finissaient par ne plus rouler, et parfois par disparaître.

Aujourd'hui, le rapport s'est inversé : la valeur de beaucoup de voitures s'est envolée, laissant loin derrière elle le coût de la restauration. On restaure donc pour préserver un patrimoine familial ou lui redonner une valeur finale importante. L'envol des cotes a privé certains amateurs de la possibilité d'acheter la voiture de leurs rêves, mais il a permis de sauver des voitures qui, sans cela, étaient condamnées.

“ Nos buts : 1, que chacun reparte avec le sourire ; 2, avec une voiture en bon état. ”

Vous voyagez beaucoup, vous accueillez des collectionneurs du monde entier. Quelles différences de philosophie, de mentalités, existe-t-il d'un continent ou d'un pays à l'autre ?

Il y a le classique à l'Européenne et le Classique à l'Américaine. Je m'explique : que ce soit pour les compétitions ou pour les concours d'état, nos philosophies sont radicalement différentes. En matière de compétition, on a de l'autre côté de l'Atlantique une conception très singulière du véhicule historique de compétition. Prendre un châssis de Jaguar Type E, y greffer un gros moteur Chevrolet et gagner ainsi des courses ne choque personne. Ce qui explique d'ailleurs sans doute le désintérêt quasi total du public pour ces épreuves. La grande majorité des autos qui courent aux États-Unis ne passeraient pas la barrière des vérifications techniques chez nous ! En revanche, les Américains peuvent consacrer des années à reconstruire une voiture du premier au dernier boulon, à neuf, pour remporter un concours d'état, en particulier le plus prestigieux d'entre eux, Pebble Beach. Paradoxalement, la voiture sera parfois revendue le lendemain de la victoire... Cette recherche d'une restauration au-delà de l'ultime perfection n'est pas dans nos mœurs. Chez nous, le sublime c'est la voiture ancienne dans le plus bel état d'origine possible.

Qui a raison ?

Raison je ne sais pas, mais l'histoire de l'automobile est un peu plus notre histoire que celle des autres, non ? C'est en Europe qu'elle a été inventée, et plus particulièrement en France. C'est chez nous que sont nées les premières courses, qu'ont été imaginés les concours d'élégance, que Club et Fédération ont d'abord vu le jour. Cela



La rentabilité ? « Nous n'avons jamais eu de succès immédiat. Parfois, il a fallu s'obliger à continuer. Ce qui n'était pas évident »



« Sur piste ou sur route, nous ne pouvons pas accueillir tout le monde. Parfois nous ne le souhaitons pas... »

ne nous donne pas plus de droit ou plus d'intelligence que les autres mais, même si cela peut paraître pompeux ou arrogant, je crois que nous portons dans nos gènes une sorte de saine intuition pour ce qui touche l'automobile. En soi, cette hérédité ne suffit pas pour avoir raison, mais il est plus facile de se comporter en marin quand on est né à Brest plutôt qu'à Chamonix...

Où vos nouvelles réflexions vont-elle emmener demain les collectionneurs ?

Nous lançons « Le Rallye des Pionniers », une épreuve destinée exclusivement aux voitures construites jusqu'en 1918. Les participants partiront le dimanche soir de Rétromobile 2019 pour une balade d'une centaine de kilomètres.

Un éloge de la lenteur ! Vous ne serez pas contraints à des contrôles techniques poussés pour empêcher les voitures techniquement non conformes de prendre le départ. Les tentatives de tricheries techniques dégradent-elle le climat des compétitions historiques ?

Il y aura toujours des concurrents persuadés d'être passés à côté d'une carrière de champion du monde et qui veulent laver l'affront par tous les moyens. Moteurs survitaminés, châssis modifiés, électronique sophistiquée,...

Je ne les aime pas. Mais n'en faisons pas une montagne: s'il y a des fraudes en historique, elles sont moins sophistiquées que celles qui peuvent exister dans les disciplines modernes puisque les technologies mises en œuvre sont bien moins évoluées. Ce n'est

pas une raison pour ne pas sanctionner les tricheurs. Cependant, nous ne pouvons pas contrôler 100% des voitures de 100% des plateaux. Alors nous plombons aussi certains types de moteurs après les avoir inspectés. Nous faisons aussi, week-end »

LES ÉVÉNEMENTS PETER AUTO EN 2018



- **Espíritu de Montjuïc**, 6-8 avril, circuit de Barcelone (SP)
- **Tour Auto Optic 2000**, 23-28 avril, de Paris à Nice (F)
- **Spa Classic**, 18-20 mai, circuit de Spa-Francorchamps (B)
- **Grand Prix de l'Âge d'Or**, 8-10 juin, circuit de Dijon (F)
- **Le Mans Classic**, 6-8 juillet, circuit du Mans (F)
- **Dix Mille Tours du Castellet**, 31 août-2 septembre, circuit du Castellet-Paul Ricard (F)
- **Rallye des Légendes**, 11-15 septembre (F)
- **Imola Classic**, 26-28 octobre, circuit d'Imola (I)



« Nous voulons procurer à nos participants du rêve et du plaisir de manière exclusive et conviviale »

après week-end, de grandes vagues de contrôles sur les voitures de même type. Et puis nous regardons les chronos, nous écoutons les moteurs, nous allons voir passer les voitures en virages, observons leur comportement au freinage, tout cela doit être cohérent. Lorsqu'un pilote professionnel, un des « grand anciens », ou un ingénieur-concepteur célèbre, s'étonne auprès de nous des performances actuelles de son ancienne auto ou d'une voiture sœur, nous dressons l'oreille et sortons la boîte à outil.

Un problème de plus en plus fréquent avec les voitures-clones, reconstruites à l'identique des anciennes mais avec des techniques et des matériaux modernes qui les rendent plus performantes...

Au-delà d'être sportivement injuste, cela fait naître un double problème de sécurité. Un pilote qui roule avec une « ancienne-moderne » prend potentiellement toujours plus de risque que les autres car, d'une part, sa voiture techniquement le lui permet et, d'autre part, il n'a pas la retenue qu'impose consciemment ou inconsciemment la valeur très élevée d'une auto authentique: abîmer un clone qui coûte cinq à dix fois moins que

“*L'envolée des cotes a sauvé des voitures qui, sinon, auraient sans doute disparu.*”

la voiture d'époque a des conséquences financières beaucoup moins lourdes. Alors on ose aller plus loin et parfois trop loin. Je ne veux plus de ça.

La solution ?

Il faut stopper les dérives. Nous allons limiter le nombre des « anciennes-modernes », étudier les dossiers au cas par cas. Celles que nous accepterons éventuellement seront clairement identifiées sur les listes d'engagés pour les distinguer des autres. Et quand, dans une même épreuve, il y aura sur la grille de départ, à côté de la vraie, des continuations ou des répliques, nous

donnerons un handicap à ces dernières pour qu'elles aillent moins vite que la voiture authentique. La raison doit rester à l'histoire.

Qu'attendez-vous des différents organismes et institutions qui gèrent aujourd'hui l'automobile ancienne et les compétitions historiques ?

Je pense qu'ils ont raison de nous laisser faire bien notre métier – et c'est généralement le cas. Ceux qui se penchent sérieusement sur le sujet savent qu'il faut résister à la tentation d'appliquer aux courses historiques des logiques de compétitions modernes. Parce que notre enjeu, c'est plus le loisir que le sport – même s'ils partagent un dénominateur commun: le plaisir. J'aimerais que chacun adhère à ma philosophie, parfaitement résumée par les cinq premières lignes de l'Annexe K du Code Sportif International de la Fédération Internationale de l'Automobile. Il rappelle que les règlements ont été créés « afin que les voitures historiques puissent être utilisées en compétition selon des règles préservant les spécifications de leur période et empêchant la modification des performances et des comportements pouvant naître de l'application de la technologie moderne. ». Tout est dit... □



la passion est
toujours intacte

PASSION. TRADITION.

La nouvelle ligne de produits d'entretien auto Mirror Bright rend hommage aux 110 d'héritage de Meguiar's.

Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.





La ligne de finition d'assemblage de l'usine de Billancourt en 1957. Les 4 CV arborent encore ici leurs emblématiques roues à étoile avec jante démontable qui disparaîtront pour le Salon de Paris au mois d'octobre de la même année.

LA RENAULT 4 CV

FILLE AÎNÉE DE LA RÉGIE NATIONALE

En octobre 1940, Charles-Edmond Serre, le patron du bureau d'études Renault et son nouvel adjoint Fernand Picard, récemment nommé par Louis Renault, s'ennuient un peu car ils n'ont plus que des adaptations de gazogènes pour occuper leurs journées.

TEXTE : BERNARD DUMAS, ILLUSTRATIONS PHOTOTHÈQUE RENAULT, © RENAULT COMMUNICATION - DROITS RÉSERVÉS, SAUF MENTION CONTRAIRE

En octobre 1940, Charles-Edmond Serre, le patron du bureau d'études Renault et son nouvel adjoint Fernand Picard, récemment nommé par Louis Renault, s'ennuient un peu car ils n'ont plus que des adaptations de gazogènes pour occuper leurs journées.

UNE GENÈSE CLANDESTINE

Ils se convainquent rapidement que l'après-guerre qu'ils voient beaucoup plus proche qu'il ne sera en réalité, sera une période de pénurie qui réclamera des voitures petites et économiques. Ils sont conscients qu'il faudra pour ceci remettre fortement en cause les principes de construction utilisés jusque-là par les usines Renault. Serre penche pour le tout à l'arrière et Picard pour le tout à l'avant. C'est finalement une première étude de prix de revient qui tranchera en faveur du tout à l'arrière.



1943, le premier prototype a une caisse ainsi qu'un carter moteur en aluminium pour une question de poids. Les performances meilleures que prévues du groupe motopropulseur autoriseront finalement l'emploi l'emploi d'acier et de fonte plus économiques.



Le deuxième prototype construit en 1944 n'a toujours que deux portières, mais la silhouette d'inspiration américaine adoptée en série est déjà bien là. Comme le précédent, il ne sera pas conservé et sera détruit.

Mais il faudra attendre février 1942 pour que celui-ci commence à tourner. Le premier bombardement de l'usine le mois suivant détruit le Bureau d'Études et les plans, mais épargne par chance le petit moteur. Le service est alors déplacé dans un immeuble situé avenue Foch et jouxtant l'hôtel particulier du patron. Cela permet plus de confidentialité vis-à-vis de l'occupant et permet donc d'avancer un peu plus vite. Le premier prototype peut ainsi être essayé au tout début de l'année 1943.

Mais, en septembre, Louis Renault décide de concentrer ses forces sur le projet de remplacement de la Primaquatre et revoilà le projet de la 4 CV, le projet 106, de retour dans la clandestinité interne.

Le second prototype ne voit donc le jour qu'en mars 1943. Il possède une coque acier et non plus en aluminium. Son aspect est proche de ce que sera la voiture de série, mais il possède encore seulement deux portières. Avec les événements de l'après-guerre qui ont conduit à la nationalisation de la Société anonyme des usines Renault, Pierre Lefaucheur est nommé administrateur de la toute nouvelle Régie nationale des usines Renault. Il décide la poursuite du développement du projet 106. Le nouveau patron doit aussi se battre victorieusement contre les responsables du plan

Pons qui veulent cantonner la production de Billancourt aux seuls véhicules utilitaires. Après avoir fait rajouter deux portières arrière au prototype, il décide de lancer une industrialisation pour une production en série à partir du 1^{er} juillet 1947 avec comme objectif une cadence de 300 exemplaires par jour.



Cette vue en coupe a été utilisée pour illustrer les catalogues publicitaires de la 4 CV dès la fin des Années Quarante afin de convaincre le public de la réelle logeabilité de la voiture malgré sa petite taille extérieure.

Mais Louis Renault, informé de ces réflexions par Serre, s'oppose catégoriquement à ce projet. C'est donc en cachette du patron et des autorités d'occupation que nos deux compères poursuivent leurs travaux en mettant dans la confiance de plus en plus de monde. En mai 1941, lors d'une visite inopinée au Bureau d'Études, Louis Renault finit par découvrir une maquette bois du moteur envisagé par Picard. Intéressé par les techniques utilisées, il donne finalement son accord pour la poursuite de l'étude.

Pour obtenir un tel volume de production dans de bonnes conditions économiques, le moteur est industrialisé avec de toutes nouvelles machines-transfert, imaginées par l'ingénieur Pierre Bézier dans le stalag où il était prisonnier en Allemagne¹. Dernier avatar de la gestation de la 4 CV, en mai 1946, le ➤



1947, la couverture du tout premier catalogue publicitaire entièrement en couleurs montre la fameuse teinte jaune-sable Afrikakorps assortie aux roues rouge. Pas de slogan, mais les quelques chiffres parlent d'eux-mêmes.



Stand de la 4 CV au Salon de 1947 photographié avant l'ouverture au public. Comme en 1946, la Petite Renault attire la curiosité et est quasiment inaccessible tant la foule se presse autour d'elle pour venir la découvrir.

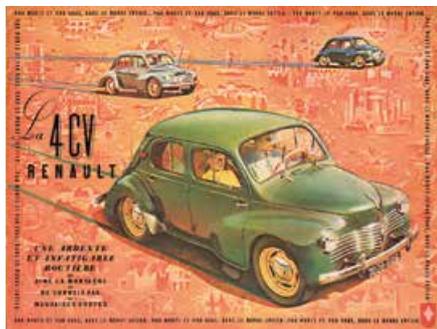
» gouvernement, désormais propriétaire de Renault devenue régie nationale, demande au professeur Ferdinand Porsche, en liberté surveillée suite à la guerre, de donner un avis sur la voiture. Contrairement à certaines légendes, son action fut nulle car il n'avait pas envie de donner un avis et les dirigeants de Renault n'en voulaient surtout pas compte tenu de l'avancement du projet.

LANCEMENT COMMERCIAL

Le lancement de la 4 CV a connu bien involontairement plusieurs épisodes. Une première présentation à la presse est tout d'abord organisée à la fin de septembre 1946, en prélude à sa présentation officielle au Salon automobile le mois suivant. Une seconde présentation est organisée au Salon de 1947 sachant que la première voiture n'a été livrée que le 13 octobre, soit exactement dix jours avant son ouverture.



Lancée au Salon de Paris en octobre 1949, la 4 CV Découvrable n'existait qu'en finition Grand Luxe. Elle était le sommet de la gamme 4 CV. Quelques renforts ajoutés sur la caisse permettent aujourd'hui de déceler les vraies des fausses.



Les objectifs de fabrication fixés par le président Pierre Lefaucheur paraissent à beaucoup difficiles à concrétiser en terme de ventes. Un gros effort publicitaire est donc mis en place. Ici la couverture du catalogue distribué lors du Salon 1949.

Entre-temps les essais de mise au point permettent les derniers ajustements et la mise en place de l'appareil industriel. Une flotte de 43 voitures de présérie, de type 106-E4, est essayée dans toutes les conditions, de l'Afrique au grand Nord. Ces

voitures ont la particularité de recevoir un tableau de bord de Juvaquatre, un toit très plat et un bossage sur l'aile avant dans le prolongement du phare. Ces 4 CV serviront ensuite comme voitures de liaison interne dans l'usine jusqu'au milieu des Années Cinquante. Hélas, à l'instar des prototypes, aucune de ces voitures historiques n'a été sauvegardée...

Au cours de la première présentation à la presse, l'on découvre que les phares sont trop bas de 50 mm par rapport à la côte minimale exigée par le service des Mines. Devant l'impossibilité de modifier l'outillage existant, la réglementation est modifiée, mais après une bataille homérique avec le fameux service.

LA LONGUE CARRIÈRE DE LA 4 CV

Sa gestation chaotique et sa venue au monde tardive n'empêchent pas la 4 CV de connaître une longue et brillante carrière, au

cours de laquelle elle fait l'objet d'évolutions plus ou moins importantes.

Lors de sa commercialisation en 1947, pour le **millésime 48**², une seule version de 4 CV est disponible, la 4 CV Normale, et avec une seule couleur de carrosserie, un jaune-sable de type Afrikacorps³. Elle est rejointe en cours d'année 1948 par la 4 CV Commerciale, version utilitaire sans vitres sur les portes arrière ni banquette arrière et ni siège passager avant, et livrable en noir seulement. Deux modifications techniques arrivent ensuite. La direction reçoit des ressorts de rappel afin d'améliorer la tenue de cap qui restera cependant un point faible de la voiture. Quant au pavillon, il est désormais plus bombé pour accroître sa résistance. Avec le **millésime 49** apparaît la 4 CV Luxe, mieux équipée, et l'on peut maintenant choisir entre trois teintes, rouge, beige ou noir. La filiale Saprar⁴ de la RNUR⁵ propose une version Découvrable sur la base de la version Luxe.



La 4 CV de F.E.A. Chevroton et Th. Mercier au Monte-Carlo 1950. Les maigres résultats obtenus par la 4 CV en rallye, mais très prometteurs, décident Renault à se doter d'un service course.



Appréciée comme support publicitaire, la 4 CV apparaît ici en septembre 1951 avec cette caravane annonçant la troisième sortie en France du film de Walt Disney Blanche-Neige et les sept nains.

Cliché © Photos Landau - DR - Collection Antoine Demetz



Cinzano possédait une flotte d'une cinquantaine de 4 CV utilisées par ses représentants et lors d'opération publicitaire. Leur livrée tricolore a été dessinée par l'artiste, styliste et architecte Félix Aublet.



Concessionnaire Renault et coureur talentueux, Louis Rosier présente en 1953, à la fin de l'hiver, cette barquette sur base 4 CV de sa conception à la Direction Générale de la Régie. Elle se classera 23^e au 24 Heures du Mans quelques mois plus tard.

La 4 CV Grand Luxe apparaît pour le **millésime 50**. Encore mieux équipée, elle est disponible avec toit ouvrant ou en version Découvrable en option. La palette de couleurs propose maintenant six teintes. En cours de millésime, afin d'améliorer la tenue de route, les ressorts de suspension arrière sont allongés et le train avant reçoit une barre antiroulis.

À ce stade de son existence, la 4 CV est utilisée aussi par de nombreux conducteurs sportifs qui voient en elle une solution économique pour courir. Mais sa cylindrée de 760 cm³ les pénalise car elle court en catégorie 750 à 1 100 cm³. En octobre 1950, pour le **millésime 51**, son alésage est ramené de 55 à 54,5 mm pour obtenir une cylindrée de 747 cm³. Ceci entraîne aussi un changement de désignation, et l'on passe du type 1060 au type 1062. Suite à cela, l'atelier des essais assemble 22 exemplaires d'une version spéciale course désignée type 1063.



1951, première participation officielle de la Régie aux 24 Heures du Mans. Cette 1063 confiée à François Landon et André Briat se classe 24^e et remporte sa catégorie.

Pour le **millésime 52** changement d'appellations, la 4 CV Normale devient 4 CV Affaires et la 4 CV Luxe devient 4 CV Sport. Cette nouvelle appellation coïncide avec une puissance augmentée de quatre chevaux obtenue grâce à un accroissement du taux de compression. L'année 1952 voit aussi l'arrêt de la production de la 4 CV Commerciale et, quelques mois plus tard, de la 1063 après seulement 80 exemplaires produits.

La 4 CV Service, version dépourvue de la 4 CV Affaires, est ajoutée au catalogue pour le **millésime 53**. Elle ne possède aucune pièce chromée. Ses roues sont sans enjoliveurs et sa face avant entièrement nue, sans lame de calandre. Simultanément, la roue de ➤

CARROSSERIES SPÉCIALES

Il faudrait plusieurs numéros de *L'Authentique* pour faire une étude complète de toutes les carrosseries spéciales qui ont habillé, et parfois affublé, la 4 CV.

Elles sont de trois types (listes non exhaustives) : **Les voitures recarrossées visant à améliorer l'esthétique ou l'usage de la voiture :**

- *Voitures fermées* : Esclassan Splendilux, coupé Autobleu par Ghia, coupé Vernet-Pairard réalisé par Antem, berlinette Rosier par Motto, coach Mialle, coupé GFH par Motto lui aussi, coach suivi du coupé Izoard à portes papillon de Pichon-Parat, coupé Atla du prolifique Jacques Durand, aussi à portes papillon, coupé Zink (Allemagne), coupé Luciole de Marsonnetto à Lyon, coupé Viotti, 4 CV Pie de la Police Parisienne, sans oublier la mère d'une lignée mythique, la Rédélé Spéciale par Alemanno et sa première descendante, l'Alpine A 106.
- *Voitures ouvertes* : 4 CV Vutotal de Labourdette, cabriolet Duriez, cabriolet Autobleu par Chapron, Rogue aux USA, spider Beaufort, barquette Legros, cabriolet Brissonneau, cabriolet Izoard de Pichon-Parat, cabriolet Labourdette, cabriolet Coma-Gros (Espagne) et dans un genre tout



Le coach Autobleu dessiné par Ghia est présenté au printemps 1953. La version de série est successivement réalisée par Figoni, Pourtout et Chapron. Apprécié par les vedettes du spectacle comme Michèle Morgan ou, ici, Luis Mariano, sa production cesse en décembre 1956 après la production de 58 exemplaires.

différent la 4 CV Jolly, voiture de plage, par Ghia. **Les carrosseries spécifiques pour la compétition :** barquette Rosier, barquettes Ferry de 1950 et 1955, monoplace Laurent, tank Vernet-Pairard 1064 suivi de deux barquettes et deux coupés, BMS (Bosvin-Michel Spéciale), DB à moteur de 1063, coupé Anselin et Lechevalier (Maroc), coupé Cognet, barquette Colucci, coupé Dutoit, berlinette Garzinsky, coupé Bizeray.

Les transformations réalisées dans un but publicitaire vues essentiellement dans la caravane du Tour de France cycliste : La Redoute, Byrrh, Saint Raphaël, Rustine, Ecofroid, Picon, Pâtes La Lune, La Vache qui Rit, cirage Abeille, Aspro, Persavon, chocolat Menier, Cinzano. Dans la majorité des cas il s'agit de 4 CV Commerciale dont on a utilisé les portières arrière occultées pour arborer des livrées publicitaires.



Cliché © Bernard Dumais

Au printemps 1955, quinze 4 CV pie sont affectées au service de la circulation par la Préfecture de Police de Paris. Leur transformation a été effectuée dans ses propres ateliers. La mécanique a été préparée pour obtenir 30 ch et l'installation électrique, pour alimenter la radio de bord, est passée de six à douze volts. Cette première série est suivie deux ans plus tard, au printemps 1957, par une seconde livraison de 58 exemplaires.

» secours n'est plus positionnée à plat mais verticalement dans le coffre, et la batterie trouve sa place dans le compartiment moteur. En fin de millésime, le chauffage fait l'objet d'une petite amélioration avec l'adjonction d'une bouche d'air chaud supplémentaire installée sous la banquette arrière. Pour le **millésime 54** apparaît la modification extérieure la plus visible de l'existence de la 4 CV. La calandre passe en effet de six petites à trois grosses baguettes. La 4 CV Affaires n'en conserve dès lors qu'une des trois, celle qui se trouve au milieu. Le **millésime 55** est quant à lui marqué

par le montage d'un nouveau dispositif de réglage du siège avant utilisant désormais une crémaillère, et par l'amélioration du chauffage. En effet, celui-ci comporte désormais des volets en tôle articulés fixés à demeure sur le radiateur. Enfin, en cours de millésime, au mois d'avril 1955, les bras de suspension forgés du train avant sont remplacés par des bras en tôle. La 4 CV adopte une nouvelle planche de bord de type Dauphine pour le **millésime 56**. Le compteur à oreilles est remplacé par un compteur avec visière qui n'est plus positionné au centre de la planche de bord

mais devant le conducteur. L'embrayage automatique électromagnétique Ferlec de Ferodo, présenté pour le millésime précédent et qui avait été monté sur quelques exemplaires à titre expérimental, est maintenant disponible en option sur tous les modèles. La 4 CV reçoit aussi un démarreur à solénoïde et, en fin de millésime, un carburateur à starter automatique. Avec le **millésime 57** commence la fin du règne de la 4 CV. Il est vrai que la Dauphine, lancée un an plus tôt, s'impose de plus en plus. La gamme de Petite Renault est donc simplifiée et, dès lors, sa production est



Les dernières 4 CV se reconnaissent à leur calandre à trois grosses baguettes apparue pour le millésime 54 et surtout leurs roues à voile plein en tôle emboutie empruntées à la Dauphine à partir du Salon de Paris 1957.



Sans la 4 CV, il n'y aurait certainement jamais eu d'Alpine. Ici l'Alpine A106, première Alpine commercialisée à partir d'octobre 1955, ne peut cacher sa parenté directe avec la Petite Renault. Ici un modèle du millésime 1957.



La 4 CV a aussi été produite en Afrique du Sud, en Australie, en Belgique, en Irlande, en Espagne et au Royaume-Uni. Un accord avec Hino a aussi permis la fabrication de quelque 50 000 exemplaires au Japon de 1953 à 1963.

rationalisée avec celle de la Dauphine. La 4 CV Grand Luxe découvrable est retirée du catalogue, mais le chauffage Sofica[®] de la Dauphine à circulation d'eau chaude et soufflerie électrique est disponible en option. Les fameuses roues étoile à jante amovible disparaissent avec l'apparition du **millésime 58**. Comme la Dauphine trois mois plus tôt, la 4 CV adopte maintenant de classiques roues à voile plein en tôle emboutie. Mécaniquement, le taux de compression est augmenté et la puissance passe de 21 à 26 ch. Seules la 4 CV Affaires et la 4 CV Sport figurent désormais au tarif.

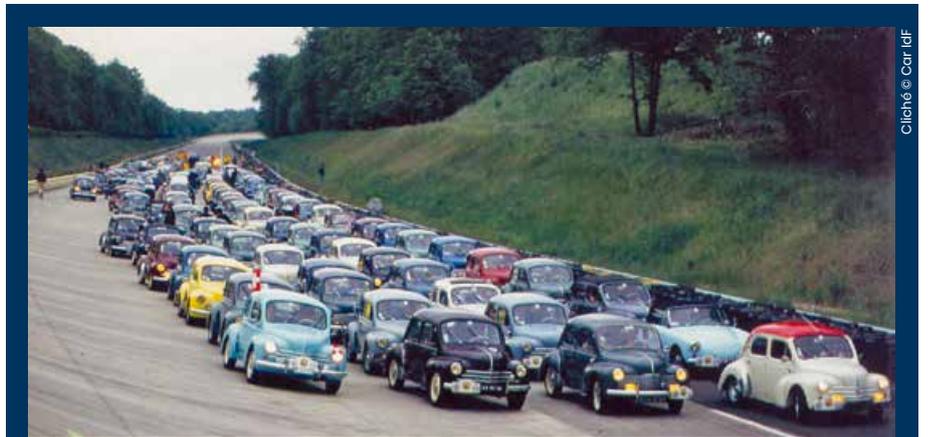
Il n'y a dès lors plus beaucoup de modifications pour les deux derniers millésimes. Pour le **millésime 59**, la 4 CV Affaires perd ses enjoliveurs de roue. En janvier 1959, la boîte de vitesse simplifiée de la Dauphine type 314 vient remplacer la boîte de type 289. La régie concentrant tous ses efforts sur la nouvelle Dauphine, le **millésime 60** est particulièrement pauvre en évolutions. On note seulement le déplacement de la bobine d'allumage sur le carter de distribution du moteur et une amélioration de la mousse de rembourrage des sièges avant.

Le **millésime 61** se caractérise quant à lui par l'adoption de la boîte-pont en alliage léger de la Dauphine et de son couple conique en septembre 1960. Quant à la 4 CV Affaires, elle reçoit de nouveaux sièges extrapolés de ceux des futures R 3 et R 4.

Et le 6 juillet 1961 la dernière 4 CV est produite dans l'usine historique de Billancourt. La production est arrêtée. Le compteur est alors à 1 105 547 exemplaires produits, confirmation éclatante de l'esprit visionnaire de Pierre Lefaucheur.

ADIEU LA 4 CV

La Dauphine a été initialement conçue pour succéder à la 4 CV, mais, en cette période d'évolutions socio-économiques rapides, il est apparu que ce ne serait pas le cas. Entre-temps avait aussi été lancée la Ci-



LA 4 CV ET LES CLUBS

Il y a élargement assez peu de clubs dédiés exclusivement à la 4 CV, mais elle est largement représentée dans les diverses associations regroupées au sein du Car (Clubs des Amateurs d'anciennes Renault) qui vient de fêter ses 50 ans. Mais le meilleur moyen pour trouver un club rassemblant des propriétaires de 4 CV le plus près de chez soi est encore de s'adresser à la FCRA (Fédération Française des Clubs Renault et Alpine).

CLUB DES AMATEURS D'ANCIENNES RENAULT

14, avenue Gaillière
92350 Le Plessis-Robinson
Mail : contact@anciennesrenault.com

FÉDÉRATION FRANÇAISE DES CLUBS RENAULT ET ALPINE

Agence Novabox-FCRA
4, rue Poincot
75014 Paris
Mail : federation@fcra.fr

troën 2 CV, redoutable concurrente, qui avait des avantages à faire valoir face à la 4 CV. Pierre Dreyfus, fin sociologue, qui avait pris la tête de Renault après le décès de Pierre Lefaucheur le 11 février 1955, a alors fait mettre en chantier une « anti-2 CV », qui sera la Renault 4. Dès lors, il fallait que la 4 CV vive jusqu'à l'avènement de cette dernière, et elle a donc coexisté avec la Dauphine beaucoup plus longtemps que prévu à l'origine.

La 4 CV avait été la voiture emblématique du premier président de la toute jeune Régie Nationale, sa remplaçante sera celle de son successeur. □

1. Pierre Bézier sera aussi plus tard un des pères de la conception assistée par ordinateur moderne. Il est en effet l'inventeur de la fameuse courbe portant son nom, bien connue de tous les graphistes.

2. On entend par millésime une définition des voitures correspondant à une année-modèle. Il commence en général à l'occasion du Salon de L'Auto de Paris dont l'ouverture se déroule généralement au début du mois d'octobre. Le millésime peut parfois intervenir un peu plus tôt, lorsque par exemple le nouveau modèle est produit sur des installations modifiées pendant les congés d'été.

3. Couleur qui, associée à ses formes rondes, lui vaudra le surnom de « Motte de Beurre ».

4. Société Anonyme des Pièces Réparations et Accessoires Renault

5. Régie Nationale des Usines Renault

6. Société de Fabrication Industrielle de Chauffage et d'Aération

L'HUMEUR DE...

ROBERT PANHARD



Robert Panhard est l'arrière-petit-fils de René Panhard, premier constructeur automobile du monde. Il est Président de l'Automobile Club de France et Président d'Honneur de la FFVE.

"Sans doute parce que je ne suis pas ingénieur, j'ai vis-à-vis de l'automobile de collection une attitude pleine de paradoxe. Je suis très pragmatique quand il s'agit de l'acquérir : son prix d'achat augmenté de la restauration ou de la remise en état nécessaire, ne doit pas excéder, ou de très peu, sa valeur finale. Mais lorsqu'il s'agit de l'utiliser, mon attitude est aux antipodes de la précédente. Un comportement que mon épouse qualifie avec philosophie de « poétique ».

Si j'aime évidemment que l'objet démarre, tourne ou freine lorsque je le lui demande, je m'accommode de toutes ses humeurs, y compris de la pire, la panne.

Ah, la panne... Je dois avouer que j'ai pour la panne une affection particulière. Je ne la recherche, ni ne la provoque, et ceux qui me connaissent savent le grand soin que je prends à la restauration et à la conservation de mes voitures. Ce n'est pas la moindre des missions lorsque l'on collectionne depuis l'âge

de trente ans, c'est à dire depuis plus que quatre décennies... Mes voitures, toutes des Panhard (que ceux qui feignent la surprise quittent la salle !), ont droit aux plus grandes attentions. Je les protège, je les préserve, je les choie avec l'affection que l'on doit à un objet de collection, à fortiori quand il porte son nom. Je dois cependant avouer que tomber en panne ne me dérange pas. Je dirais même mieux, j'aime tomber en panne.

La panne, c'est la délicate incertitude d'un monde dans lequel nous voulons tout prévoir, tout calculer, tout gouverner. La panne, c'est le portail ouvert sur l'imprévu, sur l'inconnu, donc sur la découverte. Si je dresse la longue liste de celles qui m'ont croisée, je crois avoir, à chaque fois, vécu un moment finalement heureux. J'en redemande de ces dîners imprévus et délicieux avec mes sauveteurs de hasard ; j'en veux encore de ces rencontres avec des collectionneurs insoupçonnables qui, voyant ma Panhard inerte, ouvraient leur grange pour me dévoiler leur collection endormie, et la pièce détachée « neuve de stock » qu'il me fallait. J'en souhaite à chacun des couchers de soleil d'été partagés avec la femme d'une vie au sommet d'une colline provençale en guettant la dépanneuse qui a la politesse d'attendre que l'horizon avale le dernier rayon pour arriver. J'en redemande des « cling » et des « clong » incongrus dans le moteur, musique concrète annonciatrice

d'une soirée en tête-à-tête avec ma passagère, loin du brouhaha mondain vers lequel nous roulions. Qu'elles me plaisent ces pannes, incident de nos loisirs, sources d'un imprévu qu'il n'appartient qu'à nous de transformer en sourire.

On peut donc être comme moi l'arrière-petit-fils du premier constructeur de l'Histoire de l'automobile, et aimer les pannes, sans doute parce que je n'ai pas été élevé dans

« La panne, c'est le portail de la découverte »

le culte de la mécanique. Chez les Panhard, il y avait en effet les ingénieurs et les autres. Les ingénieurs, c'était les centraliens, les polytechniciens, dompteurs de chiffres et d'équations, architectes des forces et des propulsions. Les autres, c'était tous ceux

qui ne considéraient pas la trigonométrie ou les équations au deuxième degré à trois inconnues comme un délice de l'esprit. Les premiers pouvaient exprimer une opinion automobile, les autres n'y étaient pas encouragés. On admettait dans ce sérail automobilistique, exclusivement par nécessité, ceux dont les compétences commerciales pouvaient servir la destinée des premiers. Pour les autres qui, comme moi, avaient très tôt embrassé une carrière juridique, point de salut. Nous étions traités avec une égale affection par tous nos aïeux, mais quand il s'agissait d'automobile, il n'était pas nécessaire que nous nous exprimions. Aimerais-je donc la panne parce qu'elle est le poil à gratter de l'ingénieur ? Allez savoir... □





L'EXCELLENCE D'ORIGINE.

Glasurit Classic Car Colors

Redonner sa couleur d'origine et une brillance unique à une voiture ancienne ; c'est conserver toute sa valeur !
Classic Car Colors s'illustre depuis de nombreuses années dans la réparation de dommages mineurs ou de remises en peinture complètes dans cet univers. Votre carrossier Glasurit retrouve pour vous la couleur d'origine de votre véhicule, inspiré et soutenu par plus de 100 années d'expérience Glasurit et la plus grande base de données couleurs existante.
Entrez dans le monde dynamique d'une marque audacieuse sur www.glasurit.com.

ProFit with Glasurit.



A brand of
BASF
We create chemistry

EMILE MATHIS

CONSTRUCTEUR ET INDUSTRIEL

Emile Mathis naît le 15 mars 1880 à Strasbourg en Alsace¹. Très tôt, il s'intéresse à la mécanique. Devant l'hôtel paternel, il découvre les premières automobiles et lui vient ainsi cette passion indéfectible de la mécanique qui l'anima désormais.



TEXTE : MICHEL TISSERAND, VICE-PRÉSIDENT ET SECRÉTAIRE DU CLUB LES AMATEURS DE MATHIS,
ILLUSTRATIONS : ARCHIVES MICHEL TISSERAND ET ARCHIVES LES AMATEURS DE MATHIS

Ses parents, Charles Frédéric Mathis et Fanny, née Arbogast, étaient propriétaires d'un des grands hôtels de Strasbourg, l'hôtel Ville de Paris, situé rue de La Mésange. Il est envoyé en Angleterre à l'âge de 12 ans pour se perfectionner dans l'hôtellerie. À son retour, en 1898, il fonde son entreprise de vente et de réparation d'automobiles à Strasbourg. Il acquiert une concession exclusive pour la vente des automobiles De Dietrich - Niederbronn, licence Amédée Bollée.

En 1902, Emile Mathis fait la connaissance d'Ettore Bugatti à Niederbronn. Ensemble, ils projettent de participer à la course Paris - Madrid prévue en mai 1903. Une voiture est conçue et essayée dans ce but, mais les deux compères ne prendront pas le départ pour une sombre histoire de réglementation. Son ambition de devenir constructeur se concrétise avec l'arrêt de la production d'automobiles chez De Dietrich à Niederbronn en février 1904. Ettore Bugatti est contraint de partir et ce malgré son apport de créativité,

la rentabilité n'est pas suffisante. Emile Mathis dont le commerce est en pleine expansion, continue à diffuser les productions De Dietrich de Lunéville. Ettore Bugatti se tourne alors vers son ami Emile Mathis, lequel lui propose une collaboration avec un contrat pour la réalisation d'une nouvelle voiture initialement appelée Hermès-Simplex, et par la suite Mathis Licence Bugatti Type Hermès. Elle sera fabriquée par la SACM (Société Alsacienne de Construction Mécanique) à Illkirch-Graffenstaden partenaire du groupe »



1930. Alignement de coupés PY sur le toit du nouveau bâtiment administratif des usines Mathis, pour suggérer la production à la chaîne. On aperçoit la cathédrale de Strasbourg en arrière-plan.

1902



Ettore Bugatti, accompagné d'Emile Mathis, au volant de la première voiture de course 24 HP De Dietrich à Strasbourg devant la bibliothèque universitaire.

1906



Coupe Lederlin. Emile Mathis sur Mathis Hermès, licence Bugatti, deuxième meilleur temps à la course de côte du Ballon-d'Alsace. La voiture au départ à Saint-Maurice-sur-Moselle (Vosges).

1911



Emile Mathis pose fièrement devant sa toute nouvelle usine de Strasbourg au volant de la première Baby produite.



1911, l'usine Mathis sort de terre à une vitesse qui étonne encore aujourd'hui. Le 18 avril les fondations sont en place. Le 11 mai, la maçonnerie du premier bâtiment et du hall est terminée. La première voiture sort en novembre.

» industriel De Dietrich. Ettore Bugatti installe alors son bureau d'études dans sa chambre au 3e étage de l'annexe de l'hôtel Ville de Paris et crée les bases de cette nouvelle voiture désignée Type 6.

L'AUTO MATHIS PALACE

Émile Mathis, concessionnaire pour différentes marques automobiles établit d'abord ses locaux d'exposition rue de La Nuée Bleue à Strasbourg. À la création de la société EEC Mathis et Cie, se sentant à l'étroit, il décide de construire un nouveau bâtiment, servant à la fois de garage et de magasin d'exposition dans le nouveau quartier en construction, au 23-25 rue Finkmatt. Les plans sont établis dès 1904 par l'architecte Emile Wiedmann. L'Auto Mathis Palace est construit en 1905 et devient rapidement le plus grand garage d'Europe et le troisième au monde. En effet, Emile Mathis avait très rapidement acquis les concessions pour l'Allemagne, mais aussi pour la Suisse, le Luxembourg et l'Autriche, de marques automobiles reconnues. Ce bâtiment ultramoderne pour l'époque, comporte une terrasse permettant l'exposition des voitures. Pour y accéder, un monte-charge

d'une capacité de deux tonnes a été conçu par la société Wüst et Cie de Zürich.

LA CONSTRUCTION DES USINES

L'activité soutenue de l'Auto Mathis Palace de la rue Finkmatt se développe considérablement vers 1909-1910 par la construction de carrosseries sur des châssis fournis en particulier par Fiat et Stoewer. Emile Mathis a pour projet de créer sa propre marque et de construire son usine. Il acquiert un grand terrain dans la nouvelle zone industrielle de la Metzgerau au sud de Strasbourg. Le 11 mars 1911, l'avis favorable est donné par le conseil municipal de Strasbourg. Le gros œuvre est terminé en juillet 1911. Le siège social et l'activité de la société EEC Mathis y sont transférés, au désormais célèbre 200, route de Colmar, en septembre suivant.

LA PRODUCTION AVANT 1914

Emile Mathis a carrossé des châssis de Fiat et Stoewer personnalisés avec le sigle Mathis sur la calandre, mais ce n'est qu'après 1911, avec la nouvelle usine, que de vraies Mathis sont commercialisées. Les 8/20, 9/22, Standard

et Shitam sur base de châssis autrichiens de marque Stoewer et les Populaire, Baby, Babylotte, Types S et des camions Type F de une à deux tonnes de charge utile.

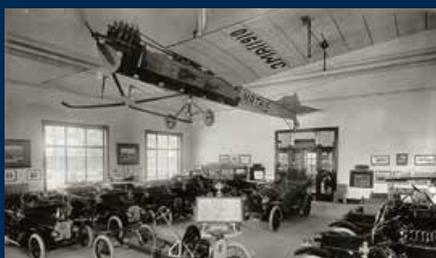
Jusqu'à la déclaration de la Première Guerre mondiale le 28 juillet 1914, l'usine produit un total de 1 500 à 2 000 véhicules avec 3 à 400 employés.

DANS LE CIEL DE STRASBOURG

Féru de nouvelles technologies, Emile Mathis ne peut évidemment que s'intéresser aussi à l'aviation naissante en ce début du XX^e siècle. Fin avril 1910 des vols d'essai ont lieu. Le 3 mai, à 18 h 30, l'avion Antoinette appartenant à Emile Mathis décolle du terrain du Polygone. Piloté par l'aviateur autrichien Eugen Wienziers, il se dirige vers la cathédrale de Strasbourg dont il contourne deux fois la flèche. Dans les rues et sur les places de Strasbourg, les nombreux badauds acclament la performance qui est saluée dans la presse dès le lendemain.

L'appareil français qui est le premier avion à survoler la ville de Strasbourg, sera par la suite suspendu au plafond du hall d'exposition de l'usine de la Meinau.

1913



Le hall d'exposition. Présentation des Baby, Babylotte, Populaires. La signature d'Emile Mathis en laiton est coulée dans le sol à gauche. L'Antoinette qui a survolé Strasbourg le 3 mai 1910 est suspendue au plafond.

1920



Les usines Mathis, 150 000 m² dont 85 000 couverts. 1 000 employés et cadres y travaillent pour une production annuelle de 2 500 voitures.

1926



Autocar découvert de la ligne Lourdes - Gavarnie. Les autocars Alpains, plus courts et plus maniables, connaissent un certain succès dans les régions montagneuses et font le bonheur des touristes.



Emile Mathis et son épouse après la victoire avec sa Babylette au Grand Prix de France des Voiturettes organisé par l'Automobile Club de L'Ouest au Mans le 4 août 1913.

LES COMPÉTITIONS AVANT 1914

Après le succès des petites cylindrées, Emile Mathis s'oriente vers la voiture légère et économique. La société Mathis SA est créée le 15 mai 1914, mais ce bel élan est freiné lorsque, le 3 août 1914, l'Allemagne déclare la guerre à la France.

LA GUERRE 1914-1918

L'entreprise est réquisitionnée et est obligée de fabriquer des voitures sanitaires pour l'armée impériale. En 1916, Emile Mathis est chargé par le gouvernement allemand d'acheter pour le Front des camions Fiat à Turin en Italie. Au cours d'un de ses voyages, devant la mainmise de l'armée de plus en plus grande sur son usine, il gagne la Suisse et s'engage dans l'armée française. En 1917, il est ainsi intégré au 62^e régiment d'artillerie légère à Saint-Cloud. Comme tous les Alsaciens il aurait été mobilisable, bien que ses parents soient Français. Son père avait obtenu la médaille militaire sous le drapeau français en 1870.

LA REPRISE EN 1919

Avec la fin du conflit, l'Alsace redevient française après cinquante années d'annexion par l'empire Allemand. La production Mathis reprend. Emile Mathis retrouve ses biens

spoliés et pillés, mais les études du Type S d'avant-guerre lui permettent d'être vite opérationnel. La restitution de Mathis SA est enregistrée le 21 février 1919.

1919-1924 PREMIÈRE GÉNÉRATION DE VOITURES

Dès 1919, les Type S et Type SB, dérivés des modèles d'avant-guerre entrent en production. Ils sont suivis fin à la fin de l'année 1921 par un cyclecar, la Type P, qui sera l'un des premiers modèles Mathis les plus produits avec quelque 7 079 exemplaires. En 1922, un dérivé de la Type P, la Type PS est le premier modèle à moteur six cylindres commercialisé

par Mathis. Fin 1923, suit la Type M. Toutes ces voitures ont des moteurs à soupapes latérales et surtout une boîte de vitesse à quatre rapports, ce qui est rare à l'époque pour des voitures populaires.

Une Mathis 10 CV Type SB bat le record mondial d'économie de carburant, soit 4,481 litres sur 100 kilomètres, en octobre 1920 avant qu'une 6 CV Type P fasse mieux avec 2,38 litres sur la même distance ! Ces deux exploits sont été longuement exploités pour la publicité de la marque. Dès 1922, le fameux slogan « *Le poids, voilà l'ennemi* » fait son apparition sur les documents publicitaires édités par Mathis.

Entre 1920 et 1925, les usines Mathis développent des voitures spécifiquement dédiées à la compétition, équipées de moteurs spéciaux à arbre à cames en tête et double allumage types RB, RRB, RRC. Ces voitures s'illustrent dans diverses épreuves pilotées par Alfred Lams, Bocchi et Raymond de Brémont notamment dans les grands prix de l'Automobile Club de France en 1922, 1923 et 1924 en catégorie Tourisme.

1925-1930 DEUXIÈME GÉNÉRATION DE VOITURES

Du 14 septembre au 15 octobre 1925, une Mathis 10 CV établit, toutes pièces plombées et sous le contrôle de l'Automobile Club de France et de l'Automobile Club d'Alsace, le record du monde d'endurance en couvrant 30 000 km sur route pendant 30 jours consécutifs à raison de 1 000 km par jour. »



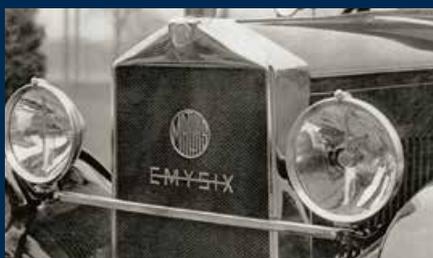
1920, les usines Mathis, 150 000 m² dont 85 000 couverts. 1 000 employés et cadres y travaillent pour une production annuelle de 2 500 voitures.

1929



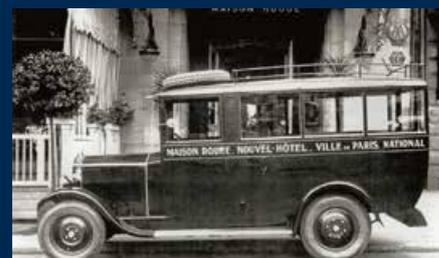
Vue de l'intérieur d'une EMY 6 berline, porte avant ouverte et porte arrière déposée, montrant la qualité de son aménagement et son habitabilité.

1929



Toutes les Mathis ont une calandre verticale jusqu'à l'apparition en 1933 de la calandre inclinée, dite « aérodynamique ». La flamme Mathis du bouchon radiateur apparaît en 1928.

1929



Omnibus Mathis QMUT, moteur QM, 10 CV, 1 629 cm³, 72 x 10, quatre cylindres, boîte à quatre rapports, huit places, devant l'Hôtel Maison Rouge place Kléber à Strasbourg.

» La 8 CV MY, 1926, « la voiture qui manquait », arrive sur le marché. Les premiers modèles sont carrossés d'après le procédé Weymann. L'année suivante, en 1927 est présenté la fameuse EMY 6 dont le capot s'orne, comme désormais tous les modèles, de la célèbre flamme Mathis. Selon les versions, elle est équipée de moteurs de 11, 14, 17 et même 23 CV. Dès 1928, certains modèles de la gamme commencent à être équipés d'un pont arrière de type hypoidé qui permet d'abaisser le châssis, et de la boîte de vitesse Synchro-Biflex à quatre rapports.

1930-1934 TROISIÈME GÉNÉRATION DE VOITURES

Le lancement de la QM - QMY en 1930, une 10 CV puissante, marque la fin des « caisses carrées ». La MY devient alors MYN et reçoit un châssis surbaissé, puis la MYP en adoptant le moteur Continental qui équipe la PYC. Lancée en grande pompe à Detroit, capitale américaine de l'Automobile, la PYC est une 7 CV équipée de freins hydrauliques. Mais, du fait de la crise, elle ne remporte pas le succès escompté outre-Atlantique puisqu'elle n'y est finalement pas commercialisée. La reconnaissance des marchés se fera en Europe avec près de 8 000 exemplaires produits. Cette période difficile engendre des multiplications de modèles à moteurs de quatre, six et huit cylindres depuis la petite TY de 5 CV aux imposantes EMY 8 de 17 et



Mathis GM torpédo quatre places 10 CV. Ce même châssis carrossé en conduite intérieure Weymann établit un record d'endurance de 30 000 kilomètres en 30 jours consécutifs, du 14 septembre au 14 octobre 1925, avec moteur scellé.

20 CV. Pour réduire les coûts de revient, de nombreuses pièces, notamment mécaniques comme les bielles, les pistons ou encore les soupapes, sont communes et interchangeables sur toutes les Mathis d'alors. Bien implanté sur le créneau des 8-10 CV, Mathis lance un modèle robuste baptisé EMY 4 en octobre 1932. Cette voiture a pour objectif de redresser les ventes malmenées par la crise économique qui frappe désormais la France et l'Europe. Elle est présentée en plusieurs versions, bien équipées pour cette gamme de voiture, et inaugure des innovations techniques comme la suspension à roues indépendantes Quadriflex avec barres de torsion système Porsche, tout d'abord à l'avant puis sur les quatre roues. Certains modèles sont aussi équipés d'une boîte de vitesse avec roue libre censée économiser et le carburant et la mécanique. Au total 8 398 exemplaires de l'EMY 4 seront produits.

CONSTRUCTEUR D'UTILITAIRES

Avant 1914, Mathis construit des véhicules utilitaires dont des camions équipés en voiture sanitaire destinés à l'armée impériale allemande. Ces véhicules sont vraisemblablement montés et carrossés sur des châssis d'origine Fiat. Le moteur est un

quatre cylindres de 4 240 cm³ et les roues en bois sont équipées de bandages en caoutchouc pleins. Tout de suite après la Première Guerre mondiale, un camion d'une charge utile de 3,5 t est commercialisé sous la désignation Type FB. De 1919 à 1924, les châssis des voitures de tourisme servent de base à de petits utilitaires surtout destinés aux artisans en recevant par exemple des carrosseries de type boulangerie. Après 1925 commencent à apparaître des modèles plus spécifiques, les TGM et GMU dont la charge utile est égale ou supérieure à la tonne. Ils sont carrossés en plateau-cabine, fourgon de livraison et camionnette bâchée. Les moteurs sont dérivés des modèles de tourisme. À partir de 1930, la gamme des véhicules Mathis s'étoffe avec des modèles offrant jusqu'à 3,5 t de charge utile puis 4,75 t à partir de 1932. Les motorisations évoluent en conséquence et, sur les gros modèles, Mathis monte des moteurs à six cylindres, toujours à essence, allant jusqu'à quatre litres de cylindrée pour les Type U 6.

UNE RÉCLAME ABONDANTE

Mathis est certainement une des marques françaises les plus prolifiques en publicités de tous genres, eu égard au nombre total de 90



À l'apogée de sa gloire, Emile Mathis ne connaît pas la crise. L'usine s'agrandit pour atteindre une production annuelle de 10 500 véhicules en 1931.

1930



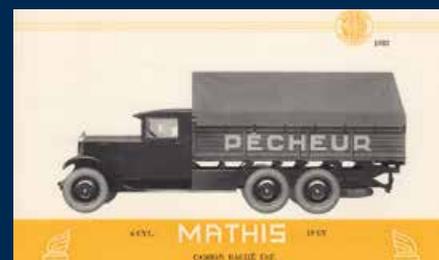
Modernisation de l'usine. Construction d'un nouveau bâtiment administratif en béton armé avec piste d'essai en terrasse de 700 m de long, accessible par rampe hélicoïdale à double file.

1931



Coupé deux places PYC avec élégante. La PY avec un moteur 6 CV puis la PYC avec un moteur 7 CV Continental sont produites à plus de 10 000 exemplaires. Surnommée « La voiture qui a étonné l'Amérique » ou encore « The wonder car ».

1931



Camion Mathis U 6 F pouvant être équipé d'un moteur à six cylindres de trois ou quatre litres. Sa charge utile est de 4,75 tonnes. Livrable en version bâchée, benne basculante, brasseur ou fourgon, ce châssis est carrossé en autocar à partir de 1932.



Mathis EMY 8 coupé Deauville, haut de gamme de la marque. Moteur à huit cylindres en ligne (un Continental de 5,3 litres pour 30 CV puis un Mathis de 3 litres pour 17 ou 20 CV) pont hypoïde et roue libre. Produite de 1931 à 1934, certaines ont été carrossées par Gangloff.

000 véhicules produits. Chacun met en avant un slogan ou une innovation technique. L'on a ainsi « *Quatre ressorts entiers et quatre vitesses* » en 1920, « *Le poids, voilà l'ennemi !* » en 1922, le pont hyperboloïde en 1928, « *La voiture qui a étonné l'Amérique* » en 1930, « *Suivez Mathis et prenez de l'avance* » en 1931, « *La flamme Mathis éclaire les routes du Monde* » en 1932 ou encore la suspension Quadruflex en 1933.

Des objets publicitaires dont, entre autres, les affiches et calendriers dessinés par Zislin, mais aussi des articles spécifiques plus luxueux tels que cendriers, épingles de cravate, pendulettes, etc., sont largement diffusés. Les plaques émaillées, réalisées par l'émaillerie Alsacienne de Hoenheim, servent d'enseignes aux garages représentant la marque. Les objets en faïence, les assiettes, bols, cendriers, la plupart décorés par l'artiste Dorette Muller, représentant et glorifiant Mathis, sont très répandus au cours des Années Vingt. Ils sont pour la plupart fabriqués à la faïencerie de Sarreguemines.



Mathis est une des marques françaises les plus prolifiques en publicités de tous genres. Les réclames parues dans les journaux et magazines, émanant soit de la société Mathis elle-même, soit des concessionnaires, occupent de nombreuses pages.

1934, MATHIS + FORD = MATFORD

Emile Mathis cherche à renforcer son impact commercial et, une fois de plus, fort de ses contacts antérieurs avec les industriels américains de l'automobile, il négocie avec le Président de Ford France la création de la société Matford, fruit de l'alliance des deux sociétés qui voit le jour au début du mois d'octobre 1934. La première Matford V 8 Alsace, construite à Strasbourg, fait la traversée de l'Atlantique à l'occasion du voyage inaugural du paquebot Normandie pour être présentée à Henry Ford. Des châssis équipés du moteur américain V 8 de 21 puis 13 CV reçoivent des caisses embouties chez Chausson puis dans les usines strasbourgeoises américanisées. La gamme Mathis devait perdurer avec la M 4 L dérivée de l'EMY 4, mais, très rapidement, la production des voitures proprement Mathis chute pour s'arrêter en 1935 après seulement 884 exemplaires. Les dirigeants de Ford ➤

1933



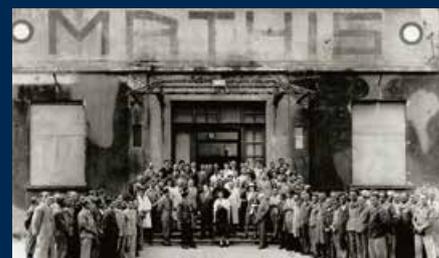
Détail de l'essieu avant Quadruflex à barres de torsion et roues indépendantes, système Porsche, monté sur les M 4 S à partir de 1933.

1942



Dans son bureau de Long Island, Émile Mathis pose devant le fanion d'excellence Navy-Army E Award de la Navy-Army avec la première étoile qu'il vient de se voir décernée. Sur le mur, une photo du moteur à 42 cylindres.

1946



Strasbourg, 16 juillet 1946, photo souvenir du retour d'Émile Mathis devant son usine sinistrée. Il est accueilli par son personnel. Celui-ci se trouve à gauche de l'Alsacienne et son épouse à droite avec un chapeau.

» considèrent que la base Mathis ne permet plus d'évolution. Les rapports entre les deux associés s'enveniment pour atteindre progressivement un point de non-retour. En novembre 1938, sous l'égide du tribunal de commerce de Paris, un compromis d'arbitrage est conclu entre Mathis SA et Ford. Mathis va recevoir des dédommagements conséquents qui lui permettront par la suite de développer son activité aéronautique à Gennevilliers. La production de voitures cesse à Strasbourg. La société Matford elle-même est dissoute en 1941.

MATHIS ET L'AVIATION

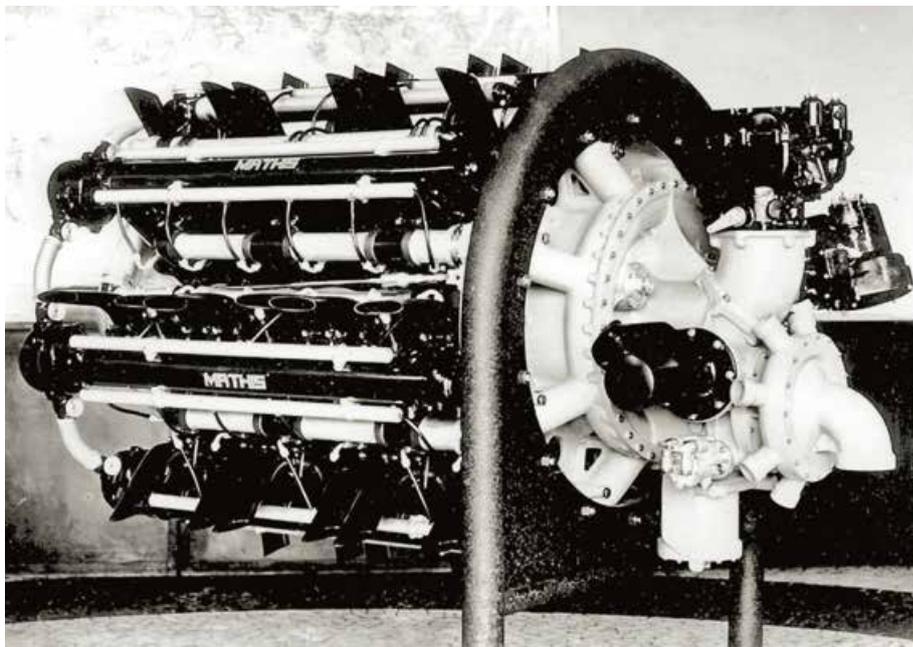
Le 10 décembre 1937, la société Mawen² dépose une demande de brevet pour des types de « moteurs en étoile à cylindres alignés ». Seuls les prototypes d'un moteur à 42 cylindres, soit sept fois six cylindres en ligne, de 59 litres de cylindrée, sont construits à partir de 1938. Malheureusement, la Seconde Guerre mondiale interrompt le développement de ce moteur dont il ne reste aucun exemplaire survivant.

Entre-temps, en 1938, à la suite de son désaccord avec Ford, Mathis décide de réinvestir ses capitaux dans une nouvelle entité, la société Mathis Aviation qui s'installe à Gennevilliers.

Clandestinement, pendant la guerre, Raymond Georges³ et son équipe étudient une nouvelle gamme de moteurs d'avions baptisée Série G. Lorsqu'intervient la Libération, un quatre cylindres en ligne, un sept cylindres en étoile, un quatorze cylindres en double étoile et un seize cylindres en X sont ainsi parfaitement au point. Ils utilisent



La Matford V 8-78 cabriolet apparaît dans la gamme Matford en février 1937. Elle est dérivée du modèle Ford américain lancé à l'occasion du salon de New York le mois précédent.



1938, le fameux moteur d'avion à 42 cylindres, soit sept fois six cylindres en ligne, et 59 litres de cylindrée. La puissance de ce fabuleux engin baptisé Véga 42 atteint selon les versions de 2 300 à 2 800 ch. !

tous les mêmes pièces interchangeables, cylindres, pistons, culbuterie, soupapes, ressorts, etc. Après 1944, plusieurs autres moteurs sont développés selon le même principe, un deux et un quatre cylindres à plat et un huit cylindre en V qui sera le plus construit. En 1949, Mathis Aviation deviendra Mécamat. Les moteurs Mathis sont montés sur divers avions tels le SUC 10 Courlis ou le Nord 1221 Norléan, mais aussi sur des hélicoptères comme le Nord 1700 et le SO 11000 Ariel. Quelques prototypes de moteurs et d'hélicoptères de cet époque sont aujourd'hui exposés au Musée de L'Air et de L'Espace du Bourget. Un nouveau moteur de 42 cylindres de 4 600 ch. dérivé du Véga est lui aussi étudié, mais l'avènement du réacteur met fin au projet.

Chargé par le gouvernement d'étudier un nouveau moteur de char, Raymond Georges développe aussi un moteur à huit cylindres à plat, le GXb, qui sera fabriqué par la Sofam, filiale de Mathis. Il équipera les premiers chars AMX 13. Raymond Georges travaille en parallèle sur des moteurs à plat de type boxer pour les prototypes de voitures Mathis d'après-guerre, le deux cylindres de la 333 et le six cylindres de la 666.

LES ÉTATS-UNIS ET L'ÉPOPÉE MATAM

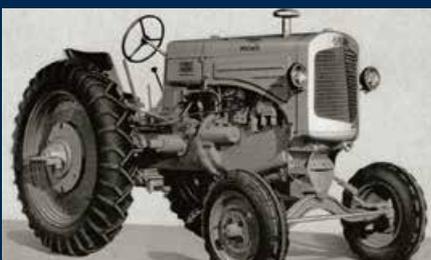
Emile Mathis est contraint par la Seconde Guerre mondiale de renouer des contacts avec les États-Unis. À la suite de ses démêlés avec les autorités allemandes en 1916, Emile Mathis sent la menace avec l'avancée de la Wehrmacht et fait déménager ses usines à Athis-de-L'Orne en Normandie. Le 22 juin 1940, il passe au Portugal via l'Espagne d'où il traverse l'Atlantique pour se retrouver à New York le 15 août suivant. Le 10 octobre 1940, il fonde la Delaware Corporation qui deviendra rapidement la Matam Corporation⁴. Il s'installe à Brooklyn puis à Long Island. Son objectif est de produire des obus pour les armées alliées. Le 10 mai 1941, le premier contrat est signé, et le 20 septembre 1941, son premier million d'obus est livré. La production atteint progressivement 250 000 à 300 000 obus par jour. De mai 1941 à septembre 1945, un total de 209 420 000 obus de 20 mm et 9 563 200 obus de 40 mm sont produits par les 2 000 employés et ouvriers des usines Matam. Cela lui vaut le 31 décembre 1941 l'attribution par l'US Navy de son fanion d'excellence Navy E Award et

1947



Couverture du catalogue Mathis aviation montrant la gamme des moteurs d'avion de la série G dont les puissances respectives vont de 40 à 500 ch.

1949



Tracteur Mathis-Moline RTS Standard. Equipé d'un moteur à quatre cylindres en ligne vertical, il est produit sous licence Minneapolis-Moline à 338 exemplaires, de 1949 à 1952, dans les usines de Strasbourg.

1950



Recevant le moteur de la 666, le Mathis VLR 86 est essayé en 1950 dans le cadre du programme Armet de l'armée française de 1947. En retard dans sa mise au point, le Delahaye VLR lui est préféré. Ce prototype a été découvert en 1995 à l'état d'épave.



Deux prototypes de la 333 devant l'annexe de l'usine de Gennevilliers sous l'Occupation. Les deux voitures possèdent la même immatriculation.

du drapeau du Bureau de l'Artillerie. À partir de 1942, ce même fanion, devenu Navy-Army E Award en juillet, est régulièrement agrémenté d'étoiles jusqu'à en obtenir une cinquième le 25 janvier 1945. C'est alors la plus haute distinction jamais attribuée par la Navy, et c'est un non-Américain qui en est le premier récipiendaire !

Emile Mathis ne rentre en France qu'en juillet 1946. À Long Island, les usines Matam, démilitarisées, fabriquent dès lors les fers à repasser Matmatic. Il semble qu'Emile Mathis ait certainement envisagé de reconvertir aussi cette usine pour produire des automobiles, mais il n'en sera rien car il ne retournera plus aux États-Unis.

LA 333 ET LA 666, DE L'OCCUPATION À LA RECONSTRUCTION

Au cours des Années Trente, l'ingénieur Jean Andreau s'était penché avec un certain talent sur l'aérodynamisme des automobiles. En 1937, pour le compte de la société de fabrication de pièces détachées automobiles Ersa, il développe une petite voiture aérodynamique à trois roues révolutionnaire. Baptisée V 3 R, soit justement voiture à trois roues, son dessin est confié à Flaminio Bertoni alors en poste chez Citroën. Le fameux styliste italien travaillera ainsi sur le projet au moins jusqu'à l'été 1941. Entre-temps, les ingénieurs de Mathis et Jean Andreau entrent en contact. Dès la signature de l'armistice en juin 1940, ils prennent la suite de la société Ersa qui, ne souhaitant pas poursuivre, avait apparemment rendu sa liberté à l'aérodynamicien qui était resté maître du projet. La caisse est en Duralinox et permet d'accueillir trois personnes. Équipée des roues avant motrices, elle reçoit un moteur de 707 cm³ 5. Tout est fait pour réduire le poids de la voiture qui atteint 385 kg. Son premier essai connu est effectué le 3 juillet 1942 sur la base de Rambouillet sous le contrôle officiel du délégué du Service Automobile du Ministère de La Production Industrielle.

De son côté, Émile Mathis fait entreprendre chez Matam aux États-Unis les études d'une nouvelle voiture pour l'après-guerre baptisé Matam Car. Divers châssis et moteurs sont

alors envisagés. Il est aujourd'hui évident que ces travaux ont été utilisés pour la mise au point du prototype 666. De 1946 à 1948, certains éléments de son moteur à six cylindres à plat sont par exemple développés par la Matam en collaboration avec Mathis SA à Strasbourg.

UN APRÈS-GUERRE BIEN DIFFICILE

Après la Libération, les usines Mathis ont des difficultés à se relever. Le Plan Marshall puis le Plan Pons, chargé de restructurer l'industrie française, n'accordent finalement pas les autorisations nécessaires à la continuation de l'activité automobile de la société. Emile Mathis ne revient personnellement en France qu'en juillet 1946 et n'a pu plaider sa cause. Après avoir été occupés par la 2^e DB puis ayant servi pour la réparation de matériels de guerre américains, les locaux de Strasbourg et de Gennevilliers produisent des camions américains Mack, des tracteurs et du matériel agricole Minneapolis-Moline et des moteurs d'avions de la série G.

Déçu par la conjoncture de l'époque, n'ayant plus l'enthousiasme d'avant-guerre et n'ayant pas d'héritiers pour reprendre son empire,

Emile Mathis, désabusé, se désintéresse de ses sociétés. La faillite suit la liquidation judiciaire entre 1953 et 1956. Les locaux de Strasbourg sont alors cédés à Citroën et ceux de Gennevilliers à General Motors. La société Mathis SA n'est cependant radiée des registres du tribunal du commerce de Strasbourg qu'en 1982, après le décès de sa seconde épouse. Entre-temps, Emile Mathis décède accidentellement le 3 août 1956 en chutant du balcon de l'hôtel de Genève où il réside alors. L'industriel alsacien repose au cimetière de Passy à Paris. □

1. L'Alsace est alors annexée à l'empire allemand depuis 1871. Comme ses parents, Emile Mathis est alors citoyen allemand. Il obtiendra la nationalité française en 1920.

2. Contraction des noms d'Emile Mathis et d'Axel Wenner-Gren, industriel suédois multimillionnaire, avec lequel il s'était associé afin d'exploiter le brevet d'un moteur d'avion en étoile rotatif sans soupapes déposé par le Hongrois Ignaz Sklenar.

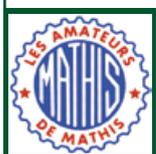
3. Raymond Georges est le frère du général Alphonse Georges, commandant en chef du front du Nord-Est en 1939-1940. Il est donc aussi l'oncle d'Yves Georges, le directeur du bureau d'études puis directeur de la recherche et du développement de la Régie Nationale des Usines Renault de 1957 à 1974.

4. Matam signifie Mathis America.

5. Cela lui vaut d'être initialement dénommée Mathis 337, pour trois places, trois roues et 707 cm³.



1948, la 666, 16 CV, reprend l'ancien slogan de la firme alsacienne « Le poids voilà l'ennemi... ». Cette voiture à six cylindres, était économique, légère, avait six rapports et six places. Mathis la présentait comme « la voiture américaine de l'Europe ».



LES AMATEURS DE MATHIS LA PASSION DU PATRIMOINE

En 1977, récent propriétaire d'une Mathis MY à restaurer, Jean Pierre Miniot passe une petite annonce dans la presse spécialisée afin d'entrer en contact avec des collectionneurs possédant le même type de voiture.

TEXTE : MICHEL TISSERAND, ILLUSTRATIONS : ARCHIVES LES AMATEURS DE MATHIS – DR

Il ne se doute pas que, 40 ans plus tard, le club Les Amateurs de Mathis compterait jusqu'à deux cents membres dispersés dans le monde entier. À la suite de cette annonce, il rencontre Gabriel Krafft et Jacques André Guillet à Lyon. Et c'est devant une choucroute « lyonnaise » qu'ils décident de créer ensemble une association loi de 1901 consacrée à leur passion commune. Gage de sérieux et de stabilité, le club n'a connu que deux présidents en quatre décennies, Jean-Pierre Miniot des débuts à 2008 puis Jean-Pierre Burs encore en poste aujourd'hui. Très vite le club connaît un beau succès. Ses objectifs sont de faire revivre Mathis dans les esprits, promouvoir son image, permettre la remise en état et faire rouler un maximum de véhicules. À ce jour, plus de 950 Mathis sont recensés et plus de 200 sont roulantes. Il se donne aussi comme mission de rassem-



L'édition 2014 du Rassemblement international des Amateurs de Mathis s'est déroulée à la Pommeraye en Anjou du 21 au 24 août.



Une Mathis EMY 4 S cabriolet Saint Moritz exposée sur le stand de la FFVE lors du salon Rétromobile en 2008.



La Mathis P didactique exposée dans l'espace Mathis créé en 2013 au sein du Musée Historique de la Ville de Strasbourg.

bler les archives historiques et techniques relatives à toutes les productions Mathis. Mais son principal objectif est avant tout de permettre à ses membres de se retrouver, et d'échanger en toute simplicité. Ainsi, ils peuvent restaurer leur véhicule au plus proche de l'origine avec le souci permanent du respect de l'authenticité. Un service de pièces détachées a été mis en place dans cet unique but. Très efficace, il récupère les anciens stocks de pièces neuves encore existants, cherche les pièces rares dans les bourses ou, à défaut, lance des programmes

de refabrications pour celles qui restent introuvables. Des brochures techniques pour chaque modèle sont rédigées et un bulletin de grande qualité est publié annuellement. Adressé à tous les membres, il propose sur plus de cent pages des comptes rendus de sorties, des articles historiques, des dossiers techniques, des petites annonces et une liste de bonnes adresses.

Par ailleurs, le club possède plus de 1 100 pièces constituant un véritable patrimoine Mathis depuis le simple prospectus publicitaire et les notices techniques jusqu'aux

objets les plus originaux. Parmi ceux-ci, on trouve par exemple la gigantesque signature en bronze d'Emile Mathis qui était enchâssée dans le sol du hall d'exposition de l'usine de Strasbourg, la combinaison de course du pilote d'usine Alfred Lams ou même un authentique pyjama en soie avec initiales ayant appartenu à Emile Mathis...

Le troisième week-end d'août, le club organise sur quatre jours, un grand rassemblement international annuel de véhicules Mathis restaurés ou non avec assemblée générale statutaire dans une région à chaque fois différente. Il participe aussi à des rencontres et expositions consacrées à l'automobile ancienne ainsi qu'au salon Epoqu'auto à Lyon. Grâce à ces activités, il est possible ➤

LE MOT DU PRÉSIDENT

Faire vivre le club, tenter de rassembler des possesseurs de voitures ou des sympathisants, leur permettre de rouler et créer l'environnement où tout le monde puisse trouver sa place n'est pas la tâche la plus aisée et nous y mettons tous du nôtre pour y arriver.

Dans l'univers de la voiture ancienne, nous sommes cantonnés dans une période de production allant de 1912 à 1934 dont l'intérêt à tendance à disparaître. Soit par manque d'attrait pour ces voitures populaires, soit car les coûts de restaurations ne sont pas couverts en cas de revente ou encore à cause de problèmes mécaniques difficiles à résoudre. Alors si Mathis a de l'intérêt pour vous, venez nous rejoindre, nous pourrons vous mettre en rapport avec des possesseurs de voitures identiques à la vôtre et vous fournir la documentation qui s'y rapporte. La longévité de notre club est assise sur une stabilité de son équipe, une autonomie financière, ce qui n'est pas négligeable, et une solidarité entre nos adhérents qui forment une grande famille. Nos voitures restent des modèles po-

pulaires, hors spéculation, et elles nous permettent de rouler lorsque nous en avons envie. Grâce à elles nous formons un club uni et participatif.

Ce dernier possède un patrimoine conséquent en perpétuel enrichissement. Aussi, tout nouvel indice est pour nous précieux. N'hésitez pas à nous contacter si vous avez des documents. Par exemple, depuis plusieurs années, nous tentons d'élucider une zone d'ombre dans l'histoire Mathis que représentent les accords passés entre ce dernier et le constructeur Charron en 1913 ou 1914.

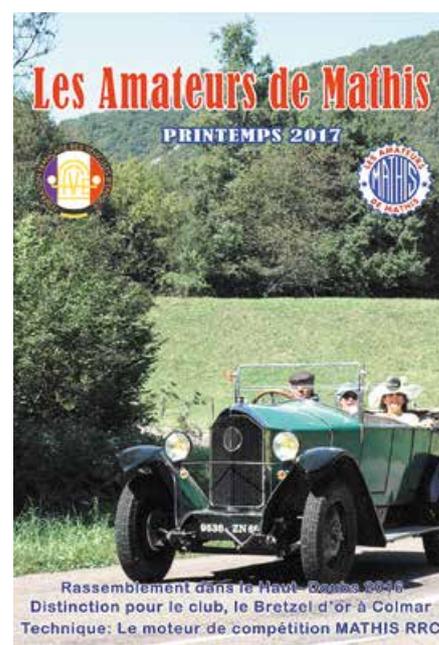
En cette année 2018, nous fêterons les 40 ans du club Les Amateurs de Mathis. Nous envisageons pour cela d'accueillir sur une journée tous les possesseurs de voitures Mathis qui souhaitent participer à cet événement.

Nous serons heureux de vous accueillir, si vous êtes comme nous Amateurs de Mathis.

Jean-Pierre BURS

Président

Club Les Amateurs de Mathis



Rassemblement dans le Haut-Rhin
Distinction pour le club, le Bretzel d'Or à Colmar
Technique: Le moteur de compétition MATHIS RRC

Le bulletin annuel est le lien indispensable entre les membres du club. Il paraît une fois par an et compte quelque 120 pages.



Cette Mathis Babylette appartenant à Jean-Pierre Burs, actuel président du club, est une des plus anciennes Mathis connues.

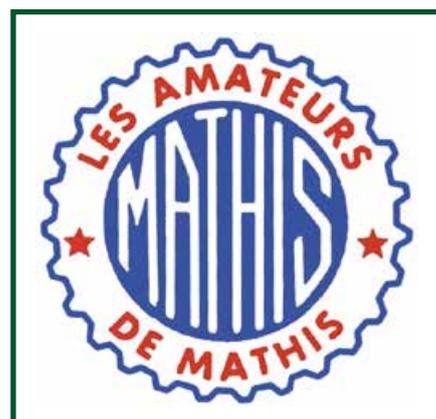
» à chaque visiteur, membre du club ou non, de rencontrer des passionnés de Mathis, d'obtenir des renseignements historiques ou techniques, voire simplement de discuter de la marque.

Le club Les Amateurs de Mathis s'implique activement dans le cadre de partenariats afin de faire vivre le souvenir de la marque et de le transmettre aux générations futures. Ainsi, par exemple, le Musée Historique de Strasbourg propose depuis 2013 un espace Mathis dans sa section XIX^e et XX^e siècles, faisant de lui le premier constructeur au-

tomobile ayant un espace dans un musée historique.

En 2016, le club se voit aussi remettre, au titre du patrimoine industriel alsacien, le Bretzel d'Or par l'institut des Arts et Traditions Populaires d'Alsace qui récompense tous les ans ceux qui œuvrent pour promouvoir le développement culturel de l'Alsace. Il est le premier club automobile à recevoir cette distinction.

Enfin, le club des amateurs de Mathis est affilié depuis 1989 à la FFVE sous le numéro 213 et son logo est déposé à l'INPI depuis 2001. □

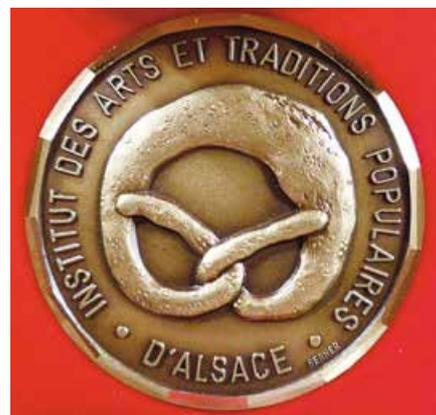


LES AMATEURS DE MATHIS

737, chemin des Ferratières,
69 390 Charly
Tél : 03 29 57 16 40
Mail : michel.tisserand88@gmail.com



Rassemblement International à Castres en 2017, les adhérents alsaciens et vosgiens n'ont pas hésité à affréter un porte-voitures entier pour participer à l'événement avec leurs Mathis !



Le Bretzel d'or remis au club le 22 octobre 2016 pour son implication active dans le développement culturel de l'Alsace.



DEVIS IMMEDIAT
01 42 46 52 52
accueil.collection@carene.fr

L'assurance de vos passions

Assurance autos, motos, cyclos, véhicules militaires, tracteurs...
Tarifs dégressifs flottes
Assurance clubs et associations de véhicules anciens

www.iccassurances.fr
92 rue de Richelieu 75002 Paris
PARIS - LYON - VALENCE
RCS Paris 652 044 249 - Orias n° 07 000 004 - www.orias.fr



Partenaire Officiel

icc carene
assurances



1978, toute la lumière du Monde...
Jean-Pierre Jaussaud remporte
les 24 Heures du Mans pour
Alpine Renault avec Didier Pironi.

JEAN-PIERRE JAUSSAUD

UNE HISTOIRE DE JEUNESSE

La moustache, le sourire et la vivacité d'esprit sont intacts. Les gestes aussi quand il parle pilotage. Jean-Pierre Jaussaud se livre sur un temps que les moins de vingt ans... Résumé bien trop court d'une journée passée avec lui à Caen.

TEXTE : FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : LAT - JEFF BLOXHAM, LAT PHOTOGRAPHIC, SUTTON, SUTTON-PHIPPS, ERIC LEMIRE ARCHIVES

À quoi tient le choix d'une vie ? À quoi tient l'accomplissement d'un destin ? À si peu parfois... Pour Jean-Pierre Jaussaud, à quelques lignes lues à 19 ans dans le journal du 3 septembre 1956. L'article raconte le geste chevaleresque d'un champion. Un geste dont le jeune Jaussaud lit et relit le récit ce matin-là, presque sans y croire...

Dans son appartement de Caen, à l'évocation de ce moment encore si vif en lui, Jean-Pierre pétille... « Je m'en souviens comme si c'était ce matin ! Je me revois le journal entre les mains. Je ne me souviens plus du titre, mais j'étais happé par le récit ». Jean-Pierre s'est assis, ses yeux sont partis dans le loin. Il raconte... « Le dimanche, la veille, sur le circuit de Monza, s'est disputée la dernière manche du championnat du monde de Formule 1. Avant le départ, deux hommes pouvaient

encore mathématiquement prétendre au titre. Juan Manuel Fangio, déjà trois fois champion du monde en 1951, 1954 et 1955, et à huit points derrière lui après les sept précédentes épreuves de la saison, son jeune coéquipier chez Ferrari, Peter Collins. L'écart est important, mais Collins peut être champion du monde à trois conditions, s'il remporte le Grand Prix pour marquer les huit points de la victoire, s'il réalise le meilleur tour en course pour y ajouter un point de plus et si Fangio termine au-delà de la troisième place ». Seuls les cinq meilleurs résultats de la saison étant retenus pour le classement final, il coiffa alors Fangio d'un point. Collins est très talentueux et la première partie du contrat est jouable. Pour la dernière, c'est le destin qui décidera. Et le destin, comme tout le monde le sait, fait ce qu'il veut...

« Avant la mi-course, les choses paraissent mal engagées, Fangio roule dans le peloton de tête en troisième position. Collins est plusieurs places derrière lui, mais à la fin du 19^e des 50 tours de course, Fangio s'arrête à son stand. Les tribunes se sont levées. On pense à un bref arrêt lié à une crevaillon. Il y en a eu plusieurs depuis le départ, mais la foule comprend qu'il s'agit d'une panne grave en voyant Fangio descendre du cockpit. Il reste cependant dans la ligne des stands, casque sur la tête. Il attend qu'un pilote de la Scuderia, comme on peut le faire à l'époque, s'arrête pour lui céder sa voiture. S'il parvenait à reprendre ainsi la piste il pourrait, comme le règlement le permet, marquer la moitié des points octroyés à l'arrivée. Une carte qu'il veut jouer d'autant que Collins, informé par le panneau de stands, entame une folle remontée.



En F3 anglaise en 1969. En plus du championnat français, Jean-Pierre Jaussaud va se frotter, avec succès, aux meilleurs étrangers.

Mais aucun des pilotes Ferrari, notamment Musso qui est le mieux placé, ne cède sa voiture à Fangio. L'Argentin commence à voir le titre lui échapper. Son salut vient quelques tours plus tard de Collins lui-même. L'Anglais passe par les stands et donne sa voiture à l'Argentin. Pour expliquer ce geste de suprême élégance, le journaliste raconte qu'il a lâché ces mots : « Je ne voulais pas gagner en profitant de la malchance de Manuel. Et puis j'ai 25 ans, il en a 45, j'ai bien le temps d'être champion du monde ! ». Collins a offert sa voiture à Fangio, renoncé au titre pour l'offrir à son compagnon d'écurie ! J'en ai encore la chair de poule en le racontant ! ».

ÊTRE UN HÉROS COMME COLLINS

Un peu plus de 61 ans plus tard, Jean-Pierre Jaussaud en frémit toujours. « C'est ce matin-là, à ce moment précis, que j'ai pris la décision la plus grande de ma vie. Je voulais être l'un de ces chevaliers capables de cet ultime panache, renoncer au plus prestigieux des honneurs, le titre mondial, au profit d'un des leurs. Non par pitié ou par intérêt, mais par élégance. J'ai, en un instant, voulu vivre un jour un tel moment ». De quel côté ? « Mais du côté de celui qui donne, évidemment ! ». Romantisme ? « Non, esprit chevaleresque ! Collins, c'était Prince Vaillant, Ivanhoé, ou Lancelot ! Moi je rêvais de leur ressembler. Qui n'en rêvait pas ?



Jean-Pierre Jaussaud est arrivé tard dans le sport auto, mais il va durer...

Ma génération aimait les héros, les chevaliers. On sortait de la guerre, on avait soif de belles âmes, de cœurs généreux. En plus, moi, mon aviateur de père avait été l'un des as de la Bataille de France. Je baignais dans cette ambiance ! ». Il pétille comme à 19 ans Jean-Pierre. Et à ce moment précis, il les a ! Bien sûr il y a les rides, bien sûr il y a le temps. Bien sûr ! Mais sa silhouette, ses yeux, son sourire, eux, sont intacts. Un pilote est toujours un gamin espiègle, prêt à jouer un tour et rigoler ! Enfin un pilote de cette génération-là... Car Jean-Pierre, 80 ans le 3 juin dernier, appartient à un temps que les moins de 20 ans, etc, vous connaissez la chanson. C'est précisément ce qui le rend merveilleux pour tous ceux qui l'approchent. Ceux qui osent aller vers lui oublient rapidement l'heure qu'il est, le rendez-vous qu'ils ont, qu'ils ont faim ou soif, captivés, hypnotisés. Il a tant d'images dans la tête, des bobines sans fin qu'il peut vous dérouler des heures entières...

Jean-Pierre Jaussaud est un pilote à la jonction de deux âges de l'automobile. Avant lui, il y a eu les grands anciens, les pilotes qui avaient connu les courses d'avant 1939 et qui reprirent du service après la funeste parenthèse de la guerre pour participer aux premiers championnats des temps modernes. Après lui, il y aura les enfants du Baby-Boom qui, pour certains, courent encore aujourd'hui. La génération de Jaussaud, est née juste avant ou pendant la Seconde Guerre mondiale et a été élevée aux premiers « moteurs dans le dos », par opposition à la génération précédente qui conduisait des voitures, notamment des monoplaces, à moteur avant. Ses copains de grille sont en France Jean-Pierre Beltoise, Jean-Pierre Jabouille ou encore Henri Pescarolo. Ceux-là ont écrit ou vécu les mythes qui ont structuré le sport automobile moderne, honte à nous si nous l'oublions. La Formule 1 ou l'Endurance ne brilleraient pas autant sans eux.

Mais en ce milieu des Années Cinquante, son journal au bout du bras, Jean-Pierre ne sait pas vraiment comment passer de l'émotion à l'action. Il va devoir patienter. D'autant qu'il n'a pas encore l'âge du Permis. Le sport automobile, c'est donc en spectateur qu'il va l'aborder. Et quand sonnent ses 20 ans, le seul drapeau tricolore qu'on lui demande >>

1966 AVEC MATRA



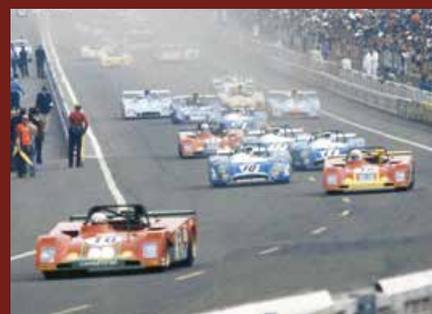
Jean-Pierre Jaussaud est pilote officiel de l'écurie de Jean-Luc Lagardère. Mais les moteurs BRM des Matra sont hélas fragiles et les abandons se succèdent.

1967 À CRYSTAL PALACE



Dans la chasse gardée des Anglais, Jean-Pierre Jaussaud impressionne les patrons d'écurie. Dès qu'il essaie une auto, il tourne dans les temps du pilote en titre, voire plus vite.

1973 AU MANS AVEC MATRA



Pilote officiel de la grande écurie française, il fait équipe avec Jean-Pierre Jabouille et décroche son premier podium aux 24 Heures (3^e).

1974 AVEC MASERATI



Dans la Bora de l'importateur français ou, comme ici, au volant de la Ligier JS2, Jaussaud, désormais indépendant, roule souvent avec un moteur Maserati.

1975 AU MANS AVEC GULF



Toujours indépendant, Jean-Pierre Jaussaud roule aux 24 Heures avec Vern Schuppan sur la Gulf Mirage GR8 et décroche une nouvelle 3^e place.

1978 AVEC ALPINE RENAULT



Les images de cette victoire aux 24 Heures font le tour du monde. Parce que c'est Alpine Renault, parce que ses deux pilotes sont Pironi et Jaussaud.

1980 AU MANS AVEC RONDEAU



La seconde victoire de Jean-Pierre Jaussaud aux 24 Heures. Un succès historique puisqu'il roule sur la n° 16 avec Jean Rondeau, constructeur de sa propre voiture.

1982 ENCORE RONDEAU



Jusqu'en 1983 Jean-Pierre Jaussaud reste fidèle à celui qui lui a offert ses secondes 24 Heures. Mais il va abandonner à trois reprises.



Le Mans, victoire aux 24 Heures 1980 avec Rondeau. « Cherchez-moi, je suis bien là au milieu de la foule en combinaison blanche. »

» de regarder n'est pas celui d'une grille de départ. Il est accroché en haut d'un mât en Algérie où, comme des centaines de milliers de jeunes français, on lui demande d'aller « maintenir l'ordre ». Il restera plus de deux ans à faire cette guerre où il apprendra la peur.

LE PREMIER "VOLANT SHELL"

Il revient à la vie civile mature comme on l'est après pareille épreuve. Son envie de sport automobile n'a pas faibli. « Je n'avais pas oublié le journal du 3 septembre 1956... », sourit Jean-Pierre, « mais je n'étais pas plus avancé. J'étais marié, j'avais un enfant, je devais travailler et non pas rêver... J'ai cependant pu prendre une licence de karting en 1960. Mais j'avais un petit handicap, un peu plus de « lest naturel » que beaucoup de mes camarades souvent plus sveltes. Malgré mon application et mon souci des trajectoires soignées, j'ai rapidement compris que le poids était l'ennemi de la performance. Mais mon surpoids m'obligeait à avoir un pilotage plus coulé ». C'est encore un jeune journal qui va lui donner la solution. Dans l'un de ses premiers numéros, à l'été 1962, le magazine *Sport Auto*, prodigue des conseils aux jeunes qui veulent devenir « coureurs automobiles », comme on dit alors. « J'y ai trouvé l'adresse de l'école de pilotage Jim Russell. J'ai cassé ma tirelire, laissé femme et enfant, et je suis parti à la conquête de la Grande Bretagne avec ma 2 CV ! ». La suite ?

Jean-Pierre fait des merveilles à tel point que Russell lui promet un baquet pour six courses en Angleterre. Promesse qu'il oublie rapidement. En revanche, il pousse le Français à participer à un challenge qu'il organise en 1963 en France avec le soutien d'un grand pétrolier. Jean-Pierre remporte ainsi le premier « Volant Shell » et reçoit à ce titre une monoplace Cooper de Formule 3 et un budget pour disputer une saison en France. « C'était ma première voiture de course, elle représentait pour moi la concrétisation d'un rêve né en 1956. Aujourd'hui encore, après toutes mes années de course, après avoir piloté et gagné dans toutes les catégories ou presque. Cette Cooper reste la plus belle auto que je n'ai jamais eue. Jusque là, j'étais un marin qui regardait la mer, et rêvait à l'autre côté. Ce jour-là, j'ai eu mon premier bateau, j'ai pu enfin quitter le port et affronter la mer... »

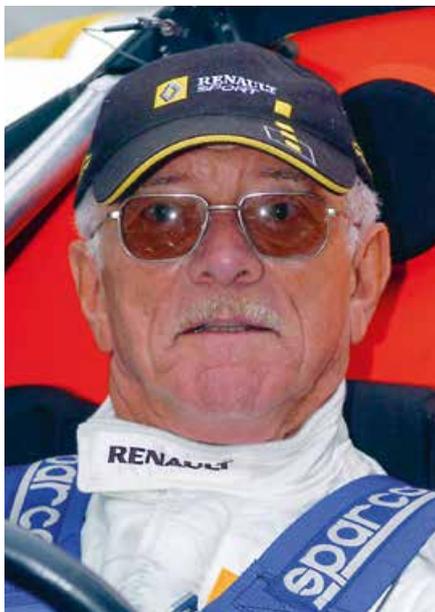
Cette traversée va durer longtemps. Jean-Pierre a mis cinquante ans à arriver de l'autre côté. Sa dernière licence, il l'a prise en 2013 à 76 ans ! Cela faisait longtemps qu'il avait posé son sac de course pour piloter pour le plaisir. Mais un pilote une fois au port a pour toujours le mal de terre... Reste alors ce que beaucoup considèrent comme le pire, les souvenirs. « Un pilote, ça ne s'occupe pas d'hier, ça ne vit que pour demain. Ce qu'il y a eu la veille, il s'en moque. Enfin ça, c'est



Jean-Pierre Jaussaud, ma vie de pilote
L'Autodrome Éditions
Format 250 x 230 cm
144 pages (et bien plus d'illustrations !)
32 euros

JEAN-PIERRE JAUSSAUD, LE LIVRE

Si ce sujet vous a donné envie de mieux connaître Jean-Pierre Jaussaud, un livre intitulé *Jean-Pierre Jaussaud, ma vie de pilote*, vous attend aux éditions L'Autodrome. Son auteur, Patrice Moinet, a réussi à convaincre son pilote préféré de raconter sa vie. Des dizaines d'heures d'entretiens pour un récit au quasi-quotidien, souvent très touchant, qui fourmille d'anecdotes et d'images rarement vues. Publié il y a trois ans en février 2015, on le trouve encore chez les libraires spécialisés.



50 ans de carrière... « J'ai pris ma licence pour la dernière fois à 76 ans ! »

ce que l'on raconte devant les caméras, quand on a la bravade facile. Maintenant que tout ça est derrière moi, je peux en parler différemment. Je peux bien dire tout ce que les pilotes de moins de vingt ou trente ans n'osent jamais dire... Que jamais je n'ai pris un départ sans me dire que c'était peut-être le dernier ; que je crois que je n'avais pas assez de fighting spirit, cette rage de vaincre, qui fait les tous grands ; que je voulais être élégant, lécher mes trajectoire, respecter mes adversaires autant que mes amis ; que je voulais ne jamais manquer à ma parole ; que l'argent n'était pas mon objectif ; que j'ai toujours préféré les virages de Monaco, Pau ou Crystal Palace, aux lignes droites stupides, à commencer par celle des Hunaudières ; qu'au Mans le 8 avril 1967, lors des essais préliminaires, je n'aurais jamais dû laisser monter Roby Weber dans la Matra 630 après moi, voiture que je trouvais dangereuse, je l'avais dit hélas trop timidement, et Robbie se tua quelques instants plus tard, il serait peut-être toujours vivant ; que François Mazet et moi avions inventé une technique pour aller plus vite en se poussant chacun notre tour en ligne droite grâce à des barres que nous avions installées à l'avant et à l'arrière de nos monoplaces ; que je suis heureux et fier que le pilote que je respecte et admire le plus m'ait récemment dédicacé son livre en ces termes : « Tu auras toujours été celui que je craignais le plus, pour ta rapidité, et celui que j'appréciais le plus, pour ta gentillesse et ta droiture » signé Henri Pescarolo ; que si je n'ai jamais fait le tour parfait, j'ai eu la sensation de parfois en être très proche ; qu'il est jouissif de passer dans un virage à l'ultra-limite en se disant que personne ne passera plus vite ; que j'ai failli signer en F2 puis en F1 chez Ferrari, chez McLaren, chez Renault, mais seulement failli... ; que je trouve la F1 actuelle trop technologique, certainement pas amusante pour les pilotes ; qu'il m'est arrivé, alors que je roulais en tête, de m'arrêter soudain sur le circuit pour prendre



Après la victoire au Mans en 1978, un triomphe romain pour Pironi et Jaussaud sur les Champs Élysées. Comme pour les chevaliers auxquels, adolescent, Jean-Pierre voulait ressembler.

des nouvelles d'un copain qui venait d'avoir un sale accident ; qu'à Fangio, je préférerais Moss qui était pourtant toujours derrière lui, mais avec quelle élégance ; et que, dans le fond, c'est peut-être pour tout cela que je ne suis pas allé plus haut... ».

LE TEMPS DE DONNER...

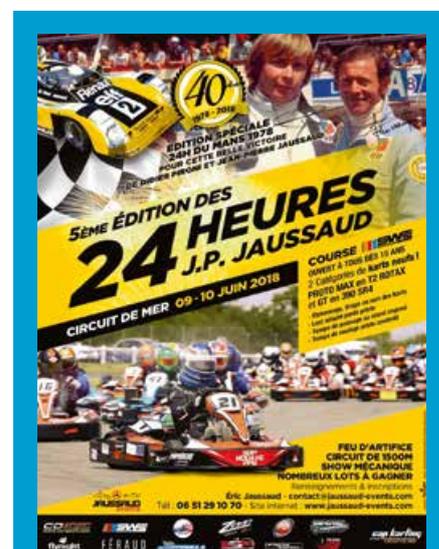
Longtemps, Jean-Pierre a refusé de raconter tout ça, d'expliquer les bons comme les mauvais moments. Et puis il y a eu le livre. Un beau jour, à la énième demande, il a accepté de se retourner sur sa vie. Ce n'est pas à ses vieux copains journalistes Christian Courtel ou Johnny Rives, qui le lui demandaient pourtant régulièrement, qu'il a fait ce cadeau, mais à Patrice Moinet, un passionné (lire notre encadré). Et Jean-Pierre s'est rendu compte que, finalement, il était bien temps de raconter.

L'ouvrage rappelle à toute une génération pourquoi elle connaît son nom, et apprend à une autre qu'il est temps de rattraper quelques oublis !

« Quand je courais, je voyais que je faisais plaisir. Mais c'est maintenant que je ressens le plus ce plaisir. Sans doute parce que c'est le temps du partage. La première fois que je l'ai ressenti, c'est à Goodwood quand j'ai été invité à repiloter l'Alpine Renault 442B. J'ai vu des gens être tellement émus qu'ils en pleuraient. Je n'avais pas mesuré ça avant. Avoir gagné deux fois Le Mans ? Cela ne comptait pas tant que ça pour moi car ce n'était pas « mes » victoires, mais celles d'un équipage au cœur d'une équipe. Pour moi, seules comptaient les victoires en monoplace. Et, tout en haut, celles acquises en Grand Prix. Je considérais donc, puisque je n'avais pas fait de F1, que je ne méritais pas que l'on parle de moi... ».

Ainsi donc, Jean-Pierre Jaussaud, Volant Shell 1963, vainqueur du Grand Prix de Pau de F3 1964, vainqueur du Grand Prix de Monaco de F3 1968, champion de France de F3 1970,

vice-champion d'Europe de F2 1972 (derrière Mike Hailwood, mais devant Patrick Depailler, Carlos Reutemann et Niki Lauda...), champion de France de Production 1979, double vainqueur des 24 Heures du Mans 1978 et 1980, estimait que sa carrière ne méritait pas d'être évoquée... Il a heureusement changé d'avis ! Alors, dès que vous voyez son nom au programme d'un événement, courez. Allez lui serrer la main, racontez-lui vos souvenirs de lui, il enchaînera sur les siens. Il vous parlera de ce temps que les moins de vingt ans... et qui lui allait si bien. □



RETROUVEZ JEAN-PIERRE JAUSSAUD

Pour la cinquième année, Eric Jaussaud l'un des enfants de Jean-Pierre, organise les 24 Heures Jean-Pierre Jaussaud. Une épreuve d'endurance en karting lors de laquelle s'affrontent des équipes qui peuvent compter jusqu'à dix pilotes. L'épreuve a lieu cette année les 9 et 10 juin sur le circuit Cap Karting de Mer, près de Blois. Renseignements et inscriptions sur : <http://jaussaud-events.com>



1899, Debacker aux commandes de sa Stanley Steamer à vapeur termine premier en 4 mn, 40 s, 3/5.

LA PREMIÈRE COURSE DE CÔTE DU MONDE

Si la France, berceau de l'automobile et de la motocyclette, est le pays qui a inventé la course automobile avec le fameux Paris-Rouen en 1894, elle est aussi la première nation à organiser une course de côte en 1898 à Chanteloup-Les-Vignes.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : KIMBLE ET GILLES BONVIN

L'idée d'organiser une épreuve consistant en un « franchissement spécifique d'une côte » revient au journaliste Paul Meyan. Conscient en cette fin du XIX^e siècle que les moteurs n'ont pas encore démontré leur supériorité sur la traction animale, il décide d'en appeler au juge suprême des randonneurs, la côte ! Accroché sur les pentes de la colline de L'Hautil, avec à ses pieds une boucle de la Seine, le village de Chanteloup-Les-Vignes accueille cette épreuve novatrice et se retrouve propulsé au rang de haut lieu de l'Histoire de la motorisation naissante. Avec une rampe tutoyant les dix pour cent, sillonnée avec respect chaque dimanche par des centaines de vélocipédistes, le lieu semble



En matière de passages spectaculaires, avec leur centre de gravité particulièrement bas, les side-cars ne sont pas les derniers. Ici Pascal Jagusinski à l'attaque sur son BMW Doniaux Basset de 1969 à moteur BMW.



Sur la ligne du départ, un tricyclecar Darmont Spécial de 1930 comme on les aime à Chanteloup



Cette Barré B3 Sport biplace de 1912, conduite par Christophe Feugères, est dans un état de conservation remarquable.

parfaitement convenir à une épreuve dont le but est de « franchir la côte » le plus rapidement possible... La relative proximité de la capitale par la ligne de chemin de fer de Mantes-La-Jolie a certainement aussi joué en la faveur d'un tel choix.

Ainsi, le dimanche 27 novembre 1898, par une journée commencée sous la pluie, la fine fleur des sports mécaniques ainsi que tout ce que la France compte comme engins de « compétition » à vapeur, à pétrole ou électriques, se réunissent au pied de la butte. Les plus grands ont répondu à l'appel tels MM. Bollée père et fils, M. Serpillet et son épouse, les frères Michelin, ainsi que MM. de Dietrich, Jeantaud, Charron, Mors, Brasier, Doriot, Farman, Jenatzy, Osmont et bien d'autres ! Le cortège de participants s'étire sur près d'un kilomètre. Sur 87 équipages inscrits, 57 sont au départ. Un millier de spectateurs curieux se presse sur le parcours long de 1,82 km. C'est du jamais vu pour ce petit village de Seine-et-Oise ! Chacun veut admirer ces centaures prétentieux qui

escomptent bien avaler la côte !

Les concurrents allègent le plus possible leurs bolides, certains allant jusqu'à ôter sièges et coussins... Le règlement prévoit la disqualification pour celui qui se fera pousser au départ ou sur le parcours. La circonspection des pilotes est mise à l'épreuve, notamment dans les virages les plus dangereux rendus glissants par la pluie.

DE L'USAGE DES PÉDALES...

À 10 h 22 précises, les concurrents sont lâchés l'un après l'autre, la barrière du passage à niveau qui coupe la route de Carrières à Poissy faisant office de drapeau de départ ! C'est la voiture électrique de Jenatzy qui obtient le meilleur temps, en 3 mn 22 s, suivie par la voiturette Léon Bollée 8 HP de Janin en un peu plus de 4 mn 5 s. Quant aux motocycles, ils réalisent un beau tir groupé, obtenant les cinq places suivantes au classement toutes catégories. Il s'agit plus précisément de tricycles de marques Phoebus, De Dion,

et Gaillardet. Leurs remarquables résultats étant, selon le chroniqueur de *La Locomotion Automobile*, à « attribuer en grande partie à l'usage facultatif des pédales ». En tout 52 des 57 équipages engagés ont franchi la ligne d'arrivée.

Vers midi, concurrents, organisateurs et invités redescendent la côte, et une caravane de près de cent véhicules prend la direction de Poissy et du restaurant L'Esturgeon situé en bord de Seine. Au Champagne, le baron Étienne de Zuylen, président de L'Automobile Club de France, porte un toast à son ami et organisateur Paul Meyan qui remercie à son tour les participants.

Dès 1899 la renommée de l'épreuve est faite. On dénombre plus de 400 voitures encombrant les rues du village. Les tricycles font alors la loi. Henri Béconnais termine en 2 mn 34 s, devançant Georges Osmont de 11 s. À partir de 1900, une nouvelle course de côte est organisée à Gaillon dans l'Eure, marquant la fin de la première période de celle de Chanteloup-les-Vignes. L'épreuve re- ➤



1898, surnommé Le Diable Rouge, le Belge Camille Jenatzy remporte avec un temps de 3 mn 52 s la première course de côte automobile du monde sur une voiture électrique Farman !



1931, cette Alfa Romeo 8 C 2300 et son pilote viennent de franchir la côte et semblent reprendre leur respiration après l'effort !



1898 ? Non, c'est bien en 2015 que les Britanniques David Furnell et Jim Gregory sont venus à Chanteloup-Les-Vignes avec leur American Bicycle Company Toledo à vapeur de 1901.

» naît en 1926, mais elle n'est plus réservée qu'aux motocyclettes. Elle perdure tant bien que mal jusqu'en 1935 puis sombre peu à peu dans l'oubli.

En 1997, une bande de passionnés décide de commémorer ce grand témoignage de l'évolution de la locomotion. Animée d'un enthousiasme sans faille, elle est soutenue par des bénévoles remarquables, une municipalité consciente de son histoire, et de généreux donateurs. Un premier hommage est ainsi rendu en 1998 à la première course de côte au monde !

Devant le succès de cette première, l'événement a perduré et la 20^e commémoration a ainsi été célébrée le 4 juin 2017. La petite réunion d'enthousiastes de 1998 a en effet rapidement pris une dimension internationale. Britanniques, Belges et même Norvégiens n'hésitent pas à venir à Chan-

teloup-Les-Vignes en affrontant kilomètres et climat pour participer à cette montée historique. Dès lors qu'ils sont antérieurs à 1965, automobiles, cyclecars, side-cars et motocyclettes sont conviés à venir se mesurer, sans esprit de compétition, à cette côte chargée d'histoire.

980 MÈTRES DE BONHEUR !

Ainsi, le temps d'un dimanche, la petite bourgade se voit transformée en musée vivant de la locomotion automobile pour la plus grande joie du public. Voitures de légende, marques prestigieuses, racers au parfum de ricin, automobiles populaires ou familiales, cyclecars rageurs et motos piaffantes s'élancent tour à tour pour avaler sur 0,98 km les huit virages historiques dans un immense esprit de passion.

Le parc des coureurs, situé traditionnellement sur le parking de l'église, est un haut lieu de promenade où les bolides au repos offrent un spectacle qui ferait mendier du collyre au plus blasé ! La petite réunion d'enthousiastes soucieux de rappeler l'importance du lieu est devenue une véritable classique de dimension internationale. Fidèle à la tradition de 1898, c'est toujours au Champagne que se déroule la remise des prix, « grand moment » de la commémoration...

De nos jours, un pèlerinage à Chanteloup-Les-Vignes, sur le site de sa course de côte, reste instructif. Le paysage du haut de la montée, à partir du centre-ville, demeure très rural. Le profil de la route n'a pas varié. Les huit virages qui mènent à l'arrivée ont gardé les mêmes rayons et une stèle, située dans le bois de L'Hautail, marque la ligne d'arrivée. Si l'aventure vous tente, n'hésitez surtout pas à vous inscrire. L'édition 2018 se déroulera le dimanche 3 juin prochain, la journée du samedi étant réservée au prologue. □

1. Certains considèrent que la première course de côte était la course en ligne organisée en 1897 reliant Marseille à Monte-Carlo via Nice. Si cette épreuve passait bien par la côte de La Turbie, cette dernière n'en était qu'un obstacle et non une épreuve spécifique en côte.

2. Paul Meyan est aussi le cofondateur en 1895 de L'Automobile Club de France, avec le comte Albert de Dion et le baron Étienne de Zuylen, et le créateur en 1896 du journal La France Automobile.

MONTÉE HISTORIQUE DECHANTELOUP-LES-VIGNES

Comité du Centenaire,
c/o Gilles BONVIN
40, rue de La Croix
92 000 Nanterre
Tél. : 06 17 67 82 75
Mail : comiteducentenaire@live.fr
Site : www.comiteducentenaire.org



1898, Fernand Charron, sur une Panhard & Levassor, concentré et le regard anxieux attend le signal de départ... Il signera le huitième temps de cette première édition avec 4 mn 42 s et 1/5 !



Vers 1930, à la sortie du village, il y a du monde pour admirer ces pilotes et leurs drôles de machines venus défier la célèbre côte. Aujourd'hui, le décor est resté identique !



CLASSIC EXPERT

By Experveo

VOUS SOUHAITEZ ACHETER, VENDRE UN VÉHICULE DE COLLECTION
OU LE FAIRE ESTIMER ?

Notre réseau d'experts **agrés et passionnés** est à votre service dans toute la France pour un examen technique et un rapport complets.



NOS ENGAGEMENTS

Classic Expert s'appuie sur le réseau de BCA Expertise, leader de l'expertise automobile en France.

1

Un réseau
National

avec des experts répartis
sur toute la France

2

Un service
client dédié

pour une prise de
rendez-vous rapide

3

Des experts
passionnés

agrés par le ministère
de l'Intérieur



classicexpert.fr

09 72 54 15 12

Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi
de 9h à 20h

LE MANS
CLASSIC

6-7-8 | **20**
JUILLET | **18**

WWW.LEMANSCLASSIC.COM



RICHARD MILLE

EFG Private Banking



MOTUL

GANT

J.D. Classics

Le Point



PETER
Auto

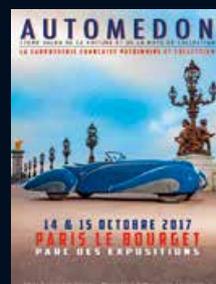
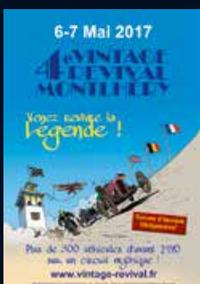


68

LES GRANDS ÉVÉNEMENTS

DES SIX DERNIERS MOIS

- 64 · 4^e Vintage Revival Montlhéry
- 66 · Les 75 ans de l'Opération Jubilee
- 68 · Escapade Bugatti Provence
- 70 · Salon Automédon
- 72 · Salon Epoqu'Auto
- 76 · Salon Moto Légende





06-07

M A I

ILE-DE-FRANCE

4^e VINTAGE REVIVAL MONTLHÉRY PARFUM D'AVANT-GUERRE...

Le 16 novembre dernier, l'équipe de Vincent Chamon se voyait remettre l'Octane Awards 2017 de l'événement de l'année au Shakespeare Globe Theater de Londres pour l'organisation du Vintage Revival Montlhéry 2017. Cette récompense est amplement méritée tant cette quatrième édition a été une réussite.

TEXTE : ISADORA ROUSSELLE, PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Le Vintage Revival Montlhéry se déroule tous les deux ans et ne met en scène que des véhicules conçus avant la Seconde Guerre mondiale. Cette particularité lui donne évidemment tout son attrait auprès des amateurs avertis, mais aussi du grand public à qui il offre un spectacle rare. Les 6 et 7 mai 2017, pour sa quatrième édition, plus de 180 voitures et 150 motocyclettes d'avant 1940 se sont ainsi succédées à un rythme soutenu pendant deux jours sur le fameux autodrome de Linas-Montlhéry.

LES DELAGE 1500 À L'HONNEUR

Cette édition a été marquée par la mise à l'honneur des GN-Frazer-Nash venus en nombre pour l'occasion, principalement du Royaume-Uni, et par la célébration des 90 ans du titre de Champion du Monde des Constructeurs obtenu par Delage et



Une belle et rarissime Léon Paulet des Années Vingt avec une patine extraordinaire. Merci à son propriétaire de nous avoir permis de découvrir une telle voiture.

sa fameuse 1500. Après l'exposition à Rétromobile au mois de février dernier de tous les exemplaires produits, venait le temps d'entendre rugir cette voiture mythique sur le lieu même des exploits qui ont forgé sa légende.

De son côté, la FFVE avait planté sa tente au milieu des paddocks afin d'être au plus près des collectionneurs. Ceux-ci n'ont pas manqué de venir y admirer la concentration de Bédélia réunis par le club éponyme qui tenait là sa première assemblée générale.

ENTRE PASSION ET RESPECT

« De la qualité et de l'authenticité », tel est le mot d'ordre des organisateurs, et c'est avec une certaine unanimité que les équipages présents y souscrivent offrant ainsi un spectacle de très grande qualité. Il était d'ailleurs dommage que certains véhicules totalement ou partiellement reconstruits n'aient pas été présentés comme tels. Ne serait-ce qu'une simple indication participerait pourtant à développer auprès des passionnés et du grand public le sens du respect de l'authenticité. Cependant, leur présence est une occasion unique de découvrir des véhicules disparus comme l'Hotchkiss AM 80 des records reconstruite avec force de détails par un amateur britannique.

Si les grands noms de l'automobile et de la motocyclette d'entre-deux-guerres ont toujours eu votre préférence, Vintage Revival devrait devenir votre « événement de l'année » 2019 et n'hésitez pas d'ores et déjà à retenir votre week-end des 11 et 12 mai 2019 ! ■

ASSOCIATION VINTAGE REVIVAL

28, rue de La Rotonde
58 000 Nevers
Tél. : 06 59 50 39 13
Fax. : 03 86 21 44 65
Mail : vintage-revival-
montlhery@outlook.com
Site : www.vintage-revival.fr



Cyclecar Bignan à carrosserie Skiff de 1922 au côté d'une Citroën B12 carrossée par Driguët et peinte selon un dessin d'époque de Sonia Delaunay.



Le stand FFVE, accueillant le club Bédélia naissant, a aussi reçu de nombreux passionnés pour répondre à leurs questions.



Course-poursuite lors de la démonstration des Edwardians entre ces Peugeot, Th. Schneider, Hotchkiss des records réplia et Delage D 8 S des records.



18-20
A O Û T

NORMANDIE

COMMÉMORATION DE L'OPÉRATION JUBILEE DIEPPE N'OUBLIE PAS...

Du 18 au 20 août 2017, le MVCG¹ commémorait au château de Varengeville-sur-Mer (Seine-Maritime), les 75 ans de la tentative de débarquement des Alliés sur les célèbres plages de galets dieppoises.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Une centaine de véhicules militaires s'est ainsi retrouvée rassemblée en mémoire de l'Operation Jubilee qui s'est déroulée à Dieppe le 19 août 1942. Si cette tentative s'est soldée par un échec et des pertes considérables, essentiellement pour les troupes canadiennes, elle a aussi été riche en enseignements pour les opérations à venir. Ainsi, sans cette tentative, les débarquements au Maroc et en Algérie, en Sicile, en Italie, en Normandie et en Provence, n'auraient pas connu le succès que l'on sait.

PASSION ET RECONSTITUTION

Ce rassemblement a été pour la FFVE une belle occasion de montrer aux amateurs de véhicules militaires qu'ils sont assurés de tout son soutien. Sur place, ses représentants ont ainsi eu l'occasion de répondre aux nombreuses questions, et de faire un point sur les différentes législations en vigueur avec les collectionneurs étrangers présents sur le site. Pendant trois jours, cela a aussi été une belle opportunité de découvrir de l'intérieur une autre facette de notre passion commune qu'est la reconstitution historique.



Tracteur Chevrolet avec sa remorque à freins électriques.



Chevrolet Canada Field Artillery Tractor de 1941.

En effet, nombreux sont les collectionneurs de véhicules militaires à avoir le souci de la tenue d'époque, parfaitement conforme, et à recréer sur leurs sites de rassemblements des campements tels qu'ils pouvaient exister à l'époque et avec le même matériel spécifique. Le programme de ces trois jours était particulièrement riche avec, par exemple, des balades en véhicules par petits groupes sur les lieux de mémoire afin de présenter dynamiquement ce patrimoine au public. Il y avait aussi des cérémonies officielles, mais il n'a malheureusement pas été possible d'y prendre part avec les véhicules à Dieppe faute d'avoir obtenu les autorisations de la municipalité. Nous adressons malgré tout un grand merci aux organisateurs pour leur excellent accueil, et pour nous avoir permis de partager avec eux cette agréable balade en Jeep du samedi. □

¹. Military Vehicle Conservation group

MVCG FRANCE

Tél. : 06 08 36 96 38

Mail : pierre.torchause@orange.fr

Site : www.mvcfrance.org



HUBERT HABERBUSCH

Maître d'Art
Restaurateur de véhicules de collection



credit photo - Simon Pagès - conception - Ludo Wagner

2 rue du Rhin Napoléon - 67000 Strasbourg
tél. : 03 88 61 70 24 - www.carrosserie-hh.com - contact@carrosserie-hh.com



DEPUIS 1967 LE SPÉCIALISTE AUTO ET MOTO DE COLLECTION

www.assurancesclavel.com

Pour ma **voiture** et ma **moto** ancienne

Hervé Clavel,
il assure !

Plus de
140 000
véhicules assurés

DEVIS
GRATUIT



Prix



Accueil



Rapidité



Simplicité

Prise de garantie

en moins de 5 minutes

au 04 72 66 37 00

et sur www.assurancesclavel.com

Comparez nos tarifs frais inclus

annuels, au tiers en usage privé et conduite exclusive

MOTOS/AUTOS
40 ans et plus

38€

MOTOS/AUTOS
30 à 39 ans

50€

MOTOS/AUTOS
25 à 29 ans

67€

MOTOS/AUTOS
20 à 24 ans

85€

MOTOS/AUTOS
15 à 19 ans

102€

MOTOS/AUTOS
12 à 14 ans

153€

MOTOS/AUTOS
10 et 11 ans

166€

MOTOS
JUSQU'À 125CM3
10 à 14 ans

-30%

Hervé Clavel
courtier d'assurances

7 bis quai des Étroits
69321 Lyon cedex 05
Fax 04 72 66 37 19

Tél. 04 72 66 37 00

N° ORIAS 13 003 341



01-03

SEPTEMBRE

OCCITANIE

ESCAPADE PROVENÇALE DES ALSACIENNES AU PAYS DES CIGALES

Profitant des beaux jours de début septembre, quoi de mieux que de marier l'excellence des Bugatti aux paysages ensoleillés du Midi de la France ?

TEXTE : FLORENT BOURGES, PHOTOGRAPHIES : PIERRE VIEUILLE ET MÉLANIE KUHLMANN

C'est dans cet esprit que l'organisateur, Camille Bourges, a décidé de concocter du 1^{er} au 3 septembre 2017 une balade spécialement dédiée aux joyaux de Molsheim. Au menu, trois jours de découverte du Patrimoine aussi bien historique que gastronomique sur des routes pittoresques du Gard et dans une ambiance amicale. Dès le vendredi soir, les participants se rassemblent à La Fenouillère dans le petit village d'Estézargues. En guise de « mise en bouche », ils sont alors conviés à la visite du superbe Musée du Vélo et de La Moto situé sur le territoire de la commune voisine de Domazan.

Samedi, la plus longue étape de la balade, en Pays Gardois puis au cœur de l'Ardèche, comporte plus de 160 kilomètres. Dès les premiers lacets qui emmènent les équipages



Type 37, Type 35 et autres, les sportives de la marque au repos sur fond de Type 46 et Type 57 Atalante.

vers le village de Valliguières, les petites Brescia s'en donnent à cœur joie ! Petite pause casse-croûte avant de repartir vers le lieu du déjeuner, dans un mas typique près de Barjac, célèbre village des brocanteurs. Cela permet aux Type 37 et Type 49 venues d'Alsace de prendre un repos bien mérité avant de poursuivre L'Escapade. Dès 15 heures, arrivée de la Caverne du Pont-d'Arc avant d'enchaîner directement par la traversée des grandioses Gorges de l'Ardèche. Passage obligé par Vallon-Pont-d'Arc et son incroyable arche naturelle, un paysage de toute beauté où nos amis suisses et belges et leurs Type 37 et Type 40 se régalaient, enchaînant les vallons avec fière allure !

A L'OMBRE DU PONT DU GARD

Pour la journée du dimanche, direction le cœur des Alpilles, le Château des Baux-de-Provence et visite d'un moulin à huile. Dans les villages traversés, le convoi de Bugatti rappelle à certains les souvenirs d'antan. Les plus jeunes sont souvent admiratifs de ces « culs pointus » aux sonorités si envoûtantes ! Changement de décor à l'arrivée à Gravelson pour la visite des jardins aquatiques. Champagne pour tout le monde et remise des cadeaux-souvenirs avant de se diriger vers le clou de cette Escapade Bugatti Provence. Il est 12 h 30 quand le groupe arrive au pied du Pont du Gard. Un moment rare et unique où les somptueuses Type 46 ainsi que les belles Atalante et Ventoux rivalisent d'élégance devant un monument à leur hauteur ! Un cadre idyllique pour conclure une manifestation pleinement réussie de l'avis de ses participants.

Qu'on se le dise, pour la prochaine édition, rendez-vous est pris du 31 août au 2 septembre 2018 ! □



Halte au cœur des gorges de l'Ardèche.



Des paysages de Provence idylliques, de belles autos, des petites routes et de la vigne, voilà comment se résume tout l'esprit de cette rencontre entre amateurs.



ESCAPADE BUGATTI
ARTMOBILE CRÉATION
Tél. : 06 15 47 88 12
Mail : artmobile@free.fr



Parmi tous les modèles présents à ce premier Bugatti en Provence, cette Type 57 Atalante, un des chefs-d'œuvre de la marque, carrossé par Gangloff à Colmar, a été particulièrement remarquée.



14-15
OCTOBRE

ILE-DE-FRANCE

SALON AUTOMÉDON L'INCONTURNABLE RENDEZ- VOUS AUX PORTES DE PARIS

Automédon, le deuxième salon de tous les véhicules de collection de la Région Parisienne a, cette année encore, tenu ses promesses. C'est un salon qui progresse d'édition en édition et qui a trouvé son public.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Le salon Automédon est le salon automnal et le deuxième salon de la région parisienne. Jugez plutôt, 270 stands, 17 000 visiteurs et 3 000 véhicules anciens sur les parkings. Ici, point de strass ni de paillettes comme on peut en connaître sur d'autres salons nationaux. La priorité est donnée à

la convivialité et à l'espace. Moyennant des tarifs raisonnables, les clubs peuvent venir y présenter leurs activités et leurs projets. Les marchands de pièces, de services et les revendeurs de véhicules anciens y sont présents en nombre pour le plus grand plaisir des amateurs qui y trouvent ainsi du choix...

Le parc des expositions du Bourget présente de grands avantages sur certains de ses concurrents. Il est proche de Paris, les accès sont faciles par l'autoroute A1, les parkings sont immenses et permettent aux visiteurs de s'y rendre en véhicule de collection ce qui ajoute à l'intérêt de la manifestation. D'autant plus si comme cette année, le beau temps est de la partie. Le spectacle est donc tout autant à l'intérieur du hall qu'à l'extérieur. Le renouvellement des véhicules stationnés est permanent et les espaces qui leur sont réservés sont plutôt organisés par thème, ce qui n'est pas des plus faciles à maintenir tout au long de ces deux jours.



Parmi les raretés de cette édition 2017, cet unique coupé Peugeot 204.

QUESTIONS-RÉPONSES POUR LA FFVE

Le concours des clubs motive ces derniers à organiser un stand autour d'un sujet et de véhicules sortant de l'ordinaire comme cette Peugeot 204 coupé réalisée par Ducarme et présentée par l'Amicale 204/304. En cette période où les questions sont nombreuses et les inquiétudes des collectionneurs encore plus



Hispano-Suiza et Panhard pour célébrer les grands carrossiers français.



Au milieu du plateau consacré aux Ducati, cette 900 Super Sport à moteur desmodromique.



Le carrossier Paul Chevallier, ancien apprenti chez Hubert Haberbusch, présentait tout son savoir-faire.

grandes, le stand de la FFVE, bien situé et aéré au centre du salon face à la porte principale avec ses trois véhicules, n'a pas désempé tout au long du week-end. Les administrateurs présents ont été en permanence sollicités sur les sujets d'actualité tels que l'évolution de la carte grise de Collection, le futur contrôle technique version 2018, les restrictions de circulation en ville, la taxation, etc.

Chaque année, les organisateurs choisissent plusieurs sujets forts pour proposer des plateaux à thème qui attirent un public très varié. Pour cette édition 2017, la 17e, la carrosserie française avait par exemple été retenue. Ont ainsi été rassemblées vingt voitures des années 1900 aux années Trente habillées par les plus grands maîtres de l'époque que sont Belvalette, Kellner, Rothschild ou encore Labourdette. L'on trouvait aussi des plateaux consacrés aux motos Ducati et les 45 ans des Super Sport, aux youngtimers dessinées par Pininfarina, avec une majorité de Peugeot, et à la Porsche 928 qui fête cette année ses 40 ans. Le podium dédié aux productions du carrossier Pichon Parat principalement à base mécanique Panhard, a lui aussi été particulièrement remarqué. En résumé, Automédon est un salon différent des autres et qui a sa place parmi les grands événements nationaux consacrés aux véhicules anciens. Sa prochaine édition aura lieu les 13 et 14 octobre 2018. □



Une des particularités d'Automédon, est la mise à disposition de parkings généreux permettant aux collectionneurs, essentiellement locaux, de venir en anciennes.



Hommage aux Youngtimers par Pininfarina, avec une belle représentation des coupés et cabriolets du constructeur de Sochaux.

AUTOMÉDON

12, rue de Chartres
91400 Orsay
Tél. : 01 64 46 52 22
Mob. : 06 30 06 26 86
Mail : organisation@automedon.fr
Site : www.automedon.fr



10-12
NOVEMBRE
**AUVERGNE-
RHÔNE-ALPES**

EPOQU' AUTO DANS LA CAPITALE DES GAULES

Avec une fréquentation en hausse de près de 15 %, le club des 3 A, organisateur du salon Epoqu'Auto, en la personne de son président Dominique Thibaudon, ne peut qu'être satisfait de cette 39^e édition. Et tout cela est de très bon augure pour la 40^e.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Au programme de cette nouvelle édition, deux plateaux phares avec deux marques de prestige célébrant les 70 ans de Ferrari, les 100 ans de BMW et les 35 ans du club BMW France. En cette année 2017, de nombreuses manifestations ont déjà mis à l'honneur ces deux anniversaires, et l'on pouvait à juste titre douter de la pertinence de tels choix. Mais il suffisait de parcourir les allées du salon lyonnais pour être tout de suite convaincu du contraire. Il y avait aussi de très belles choses à montrer et de belles histoires à découvrir. Les plateaux Monet-Goyon, les youngtimers, les monoplaces Pygmées et l'exposition Voyage et Aventure ont par exemple été particulièrement appréciés. Grâce à une augmentation constante de l'espace d'exposition (5,5 ha cette année),



Cette Delahaye 135 M de 1939 carrossée par Figoni et Falaschi a fait l'objet d'une très belle restauration.



Le plateau célébrant les 35 ans du BMW Club de France regroupait les modèles majeurs dont ces 30 CSI de 1971 et 635 CSI de 1978.

les allées sont larges et l'on peut circuler tout à loisir au gré de ses envies sans être bousculé en permanence comme par le passé. Les achats de billets sur Internet et la modification des entrées ont aussi fluidifié l'accès des visiteurs réduisant d'autant le temps d'attente aux caisses. Les parkings extérieurs, généreux, ont permis aux collectionneurs de venir en anciennes, et ce d'autant qu'un parking devant la porte principale leur était réservé.

SANS LANGUE DE BOIS

Il est bien difficile de rendre compte de toute la diversité de ce salon qui s'est imposé comme une référence au niveau international. Aux côtés des grandes expositions thématiques, les clubs, grands et petits, ont la possibilité d'y tenir un stand et de présenter leurs véhicules et activités. Les marchands professionnels comme les particuliers peuvent profiter des espaces mis à leur disposition pour vendre leurs produits et services, sans oublier les artistes, les restaurateurs (mécanique, carrosserie, sellerie, électricité, chromage, etc.). Quant aux professionnels du tourisme, ils savent maintenant tout l'intérêt qu'ils ont à se faire connaître auprès des clubs et des collectionneurs qui n'hésitent pas à organiser des balades sur plusieurs jours pour découvrir les richesses de nos régions.

Bien entendu, la FFVE était présente à Epoqu'Auto avec un grand stand bien situé en face à l'entrée principale. Cela »



Mention spéciale à la Traction Universelle qui a réuni ces quatre Tracctions recarrossées par Marius Renard.



Sur notre stand, nous exposons plusieurs véhicules de plage et de loisir dont cette Mini modifiée.

» a aussi été l'occasion d'accueillir nos partenaires institutionnels et d'organiser une grande réunion d'information autour des sujets d'actualité. Notre président, Alain Guillaume, et les administrateurs ont ainsi répondu sans langue de bois à toutes les questions soumises par les clubs, les professionnels et les amateurs en tous genres. À n'en pas douter, nous nous retrouverons ici même dans un an. □

**EPOQU'AUTO
LES AMATEURS D'AUTOMOBILES
ANCIENNES**

9, rue Vauban - 69006 Lyon
Tél. : 04 72 12 14 95
Mail : epoquauto@les3a.com
Site : www.epoquauto.com



Le Club Georges Irat exposait ce prototype de 1947 carrossé par Labourdette et restauré par Hubert Habersbusch.



Les clubs proposent des présentations très professionnelles. Ici le club Matra Passion et ses Djet, 530 et Rancho.



Le club U 23 Passion, présentait cet exemplaire de 1936 carrossé en fourgon rehaussé avec sa décoration d'époque.

Les plateaux phares de l'édition 2017

Cinq plateaux avaient été mis en place pour présenter 42 Ferrari. Outre le plateau principal, les quatre autres avaient pour thèmes respectifs les supercars, les 2 + 2 à moteur V 12, les F 1, F2 et biplaces et, enfin les Ferrari à moteurs V 6 et V 8. Ci-dessous, la 166 F 2, ci-contre en haut, une 250 Tour de France et ci-contre en bas, une 250 GT cabriolet.



DEPANOTO

**VENTE EN LIGNE PIÈCES NEUVES
CONSULTATION CATALOGUES**



www.depanoto-boutique.com

**Magasin ouvert
du lundi au vendredi
Tél. 02 37 52 43 25**



**PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES
AUTOMOBILIA
DOCUMENTATIONS**

Magasin : 4 rue de la Mairie - 28400 NOGENT LE ROTROU



**Présent au SALON
CHAMPENOIS de REIMS
les 10 et 11 Mars 2018
Passez vos commandes !**



ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

**Depuis 1907
au service de nos assurés**



79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex
Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85
www.assurances-bailly.fr

ORIAS n° 120680908 - www.orias.fr

**ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES
SANTÉ • HABITATION**

Quality Parts

- stock très important • réception des pièces disponibles en 24/48H • à votre disposition pour toutes informations complémentaires

gardel@orange.fr
<http://www.sas-gardel.fr>

Catalogues complets illustrés
Jaguar MKII • Jaguar E-type • Jaguar XK • British Parts, Tools & Accessories • MGTC
MGTD-TF • MGA • MGB • MGC • MGF • Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80
Morris Minor • A.H.100/4-3000 • Triumph Spitfire • TR2-4A • TR5-250-6 • Mini

Distributeur Guy Gardel
3 bis, Rue des Écoles 59254 Ghyvelde - France

Tél.: 03 28 26 61 00
Fax.: 03 28 26 83 73



24-26
NOVEMBRE

ILE-DE-FRANCE

SALON MOTO LÉGENDE

DEUX GRANDS CHANGEMENTS CHEZ LES DEUX-ROUES

La vingtième édition du salon Moto Légende organisé au Parc Floral de Paris-Vincennes était placée sous le signe du changement avec une ouverture sur trois jours au lieu de deux et la mise en place d'une vente aux enchères.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : PATRICK LE PARC, VICE-PRÉSIDENT FFVE

Si l'ouverture dès le vendredi matin a permis de diminuer l'affluence quotidienne des collectionneurs à la bourse, en revanche, elle impose en revanche de nouvelles contraintes aux exposants. En effet, ceux-ci doivent maintenant obligatoirement installer le stand le jeudi ce qui, pour les clubs composés par définition uniquement de bénévoles, leur impose de pouvoir se libérer deux journées de suite en semaine ! Quant à la vente aux enchères organisée par la maison Osenat de Fontainebleau, elle a attiré de nouveaux visiteurs, mais il s'agit plus de curieux intéressés par les résultats ou simplement d'amateurs du spectacle que de véritables acheteurs. Pour accueillir cette nouvelle animation, le salon s'est agrandi avec l'ouverture d'un pavillon supplémentaire, pour l'exposition des pièces à vendre, et la mise à disposition



Ce triporteur Lambretta F 300 de 1957 sera restauré en 2018 grâce au Grand prix Motul-Fondation du Patrimoine.

d'une grande salle spécifique, pour la vente elle-même. D'ailleurs, le simple fait qu'il y avait moins de monde dans les allées du salon pendant cette vente atteste de son succès. Ces deux changements ont été particulièrement appréciés du public, le salon Moto Légende tendant à devenir « *le Rétromobile de la moto* ».

Pour sa part, Motul, en partenariat avec la Fondation du Patrimoine, a présenté le véhicule à deux ou trois roues sélectionné dont il subventionne la restauration. Pour 2018 ce sera donc un triporteur publicitaire Lambretta F 300 de 1957 et ses publicités d'époque seront scrupuleusement conservées. Les clubs se sont quant à eux vus remettre divers prix par un jury composé des administrateurs du collège moto de la FFVE et de Pierre Bontemps rédacteur du magazine *Moto Légende*. Les principaux critères de

sélection sont l'intérêt des motos exposées, leur présentation, l'accueil et l'ouverture vers le public. Afin de ne pas récompenser toujours les mêmes, il est de coutume de ne pas attribuer de coupe à un club déjà primé. Cette année le jury a dérogé à cette règle afin de ne pas être obligé dans quelques années de sélectionner des stands n'ayant pas fait d'effort au détriment de plus beaux mais déjà récompensés. Chaque année, trois coupes sont attribuées. Une pour un club de marque, une pour un club multimarque et une « *coup de cœur* ».

UNE HAUSSE MÉRITÉE

Cette année l'organisateur avait décidé d'en rajouter une au titre du cinquantenaire de notre FFVE. La coupe des marques a été attribuée au club Moto-Morini Passion, la coupe multimarque aux Bielles de Jadis qui présentait certainement la moto la plus ancienne du salon. La coupe « *coup de cœur* » est revenue aux Tontons Scooters et la coupe du cinquantenaire de la FFVE au club Zündapp.



Le stand des tontons scooters.

Mais cette journée du samedi a véritablement été la journée des coupes puisque la FFM (Fédération Française de Motocyclisme) a pour sa part récompensé de nombreuses catégories sportives de motos anciennes.

Le plateau central présentait les motos Indian les plus emblématiques depuis les débuts de la marque jusqu'à la fin de sa production historique au début des années cinquante. Avec la journée d'ouverture supplémentaire, la vente aux enchères et la bourse couverte toujours bien fournie, la fréquentation de cette dernière édition du salon Moto Légende est logiquement en hausse et l'on ne peut que s'en féliciter. Espérons que la 21^e édition qui se déroulera en novembre 2018 nous réservera autant de bonnes surprises. □

ÉDITIONS LVA - SALON MOTO LÉGENDE

BP 40 419
77 309 Fontainebleau Cedex
Tél. : 01 60 39 69 69, taper 3
Mail : manifestations@lva.fr
Site : www.salon-moto-legende.fr



Le superbe plateau des Indian jusqu'aux années cinquante.



L'exposition Zündapp récompensée par le jury.



La Faret 1927, lauréate de la fondation du Patrimoine-Motul en 2017, a été restaurée par le MC Bordeaux.

LES CONCOURS

D'ÉTAT OU D'ÉLÉGANCE, ON VOUS DIT TOUT !

La préservation du Patrimoine, historique et technique que représentent nos automobiles, ainsi que l'éducation des futures générations de collectionneurs sont des éléments fondamentaux des actions de la Fédération Française des Véhicules d'Époque.

TEXTE : ROBERT-LOUIS BREZOUT-FERNANDEZ.
PHOTOGRAPHIES : ROBERT-LOUIS
BREZOUT-FERNANDEZ, PASCAL ROUSSELLE,
ADMINISTRATEURS ET DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX
DE LA FFVE

Dans un souci d'équité et d'objectivité, mais aussi pour tenter un plus grand nombre de collectionneurs d'y participer, la FFVE a réuni un ensemble de critères d'authenticité afin de juger les voitures présentées tant dans le cadre des Concours d'État et de Restauration Automobile que dans celui des Concours d'Élégance en Automobile. Dans un Concours d'État et de Restauration, le jury examine les véhicules à l'arrêt et juge de son état d'authenticité et/ou de restauration. Dans un Concours d'Élégance en Automobile, ce sont les véhicules qui se déplacent devant un jury qui note l'ensemble composé du véhicule et de son équipage.



LE CONCOURS D'ÉTAT ET DE RESTAURATION

VÉHICULES RESTAURÉS ET VÉHICULES PRÉSERVÉS

Depuis 2005 déjà, lors des premiers Concours d'État de la FFVE, il y avait, dans l'esprit des collectionneurs et dans celui du public, une confusion entre Concours d'État et Concours

de voitures en l'état. Cette confusion perdure. Sorties de grange ou simples voitures d'occasions, il est clair que des voitures nous sont parfois présentées dans des états très différents de ceux de voitures réellement préservées, comme à leurs premiers tours de roues, ou restaurées.

LE MANUEL D'EXAMEN DES VÉHICULES RESTAURÉS

Depuis 2005, les critères d'authenticité des restaurations automobiles sont regroupés dans le Manuel d'Examen des Véhicules Restaurés que chacun peut consulter et télécharger gratuitement sur le site de la FFVE, <http://www.ffve.org>, via le menu Publications puis les onglets Documents à télécharger et Manifestations.

Revu et développé année après année, c'est là une source de renseignements indispensables pour tous les collectionneurs désireux de parfaire leur travail de restauration. Car l'ambition des Concours d'État et de Restauration Automobile n'est pas de décerner des satisfecit d'élégance, mais d'estimer à quel point un véhicule, préservé ou restauré, est proche de son état d'origine et ce, quelle que soit sa marque ou son type. L'objectif de ce manuel est donc de permettre de juger la restauration des voitures ou la pérennisation de leur préservation. Il se propose d'assister les juges en exposant les règles à appliquer lors des Concours d'État et de Restauration, mais aussi d'aider les collectionneurs dans leur démarche d'authenticité.



Une juste et honnête évaluation des résultats de ces objectifs doit récompenser les efforts des propriétaires. Les Concours d'État et de Restauration Automobile ont donc, essentiellement, un but pédagogique.

LA DÉSIGNATION DES JURÉS

Pour faire partie des jurés des Concours d'État de Restauration, il suffit de faire acte de candidature, d'être un collectionneur méticuleux, d'avoir restauré une automobile, de bien connaître le Manuel d'Examen des Véhicules Restaurés, et de vouloir faire partager sa passion.

LA SÉLECTION ET NOTATION DES VOITURES

Tous les véhicules de plus de 30 ans sont admis à concourir. Et ce qu'ils aient été préservés, partiellement ou totalement démontés et restaurés avec des pièces constructeur ou conformes à l'origine dont le propriétaire peut prouver l'authenticité. Au début du concours, 100 points sont attribués à toutes les voitures, quelle que soit leur catégorie. 34 points sont dévolus à l'examen du moteur et du châssis, 33 points à celui de l'intérieur et 33 points à celui de la carrosserie.

Chaque erreur, maladresse ou manquement vient en déduction du nombre total de points attribués dans chaque groupe d'examen en fonction d'un barème préétabli.

La voiture lauréate est celle qui conserve le maximum de points.



POUR PRÉSERVER OU RESTAURER L'ORIGINE

La plupart des collectionneurs travaillent seuls, persuadés de détenir LA vérité en matière de restauration. Le plus dur pour chacun des collectionneurs est alors d'accepter de remettre en question ses certitudes en permettant à une tierce personne de révéler des améliorations possibles.

Le but des Concours d'État et de Restauration est donc de permettre à ces mêmes

collectionneurs d'optimiser la qualité de leur restauration et de parfaire la connaissance de leur véhicule.

Nos automobiles nous survivront. Apprenons à nous montrer dignes du Patrimoine qu'elles représentent en réservant aux futures générations des véhicules d'autant plus beaux qu'ils seront plus authentiquement préservés ou restaurés. Préserver ou restaurer pour rouler en ancienne, c'est bien, mais le faire dans le respect de l'origine, c'est mieux.





LE CONCOURS D'ÉLÉGANCE EN AUTOMOBILE

LA PRÉPARATION DU CONCOURS D'ÉLÉGANCE EN AUTOMOBILE

Raffinement des toilettes, élégance des carrosseries, quel beau spectacle qu'un Concours d'Élégance en Automobile ! Seulement voilà, cela demande un peu de recherche vestimentaire et surtout de connaître les quelques règles simples à appliquer ainsi

que les erreurs à ne surtout pas commettre. Faisant suite aux Corsos Fleuris d'avant le premier conflit mondial, les Concours d'Élégance en Automobile sont nés en France au milieu des Années Vingt et ont perduré jusqu'au tout début des Années Soixante. À cette époque, en fait, l'automobile était pour ces dames un accessoire de mode au même titre que le chapeau, les chaussures, la

robe ou le sac à main. Dans le même temps que leurs toilettes, le style et les formes des carrosseries des automobiles ont évolué au gré des modes. Les carrossiers et les constructeurs ont rapidement compris tout le bénéfice qu'ils pourraient tirer de ces manifestations en faisant étalage de leur savoir-faire et en mettant leurs dernières créations à la disposition des élégantes les plus en vue.

Dans un Concours d'Élégance en Automobile, il s'agit donc de mettre en valeur une toilette tout en présentant son automobile. L'élégance étant intemporelle, pour les dames comme pour les messieurs, il convient avant toutes choses d'être à l'aise dans ses vêtements, et de surtout pas se sentir déguisé ou ridicule.

TENUE D'ÉPOQUE OU TENUE D'AUJOURD'HUI ?

Dans ce type de présentation, les toilettes d'époque ne sont pas obligatoires, mais les tenues actuelles, pour plus faciles à porter qu'elles peuvent paraître, ne sont pas forcément plus élégantes. Dans tous les cas, l'on comprend bien que l'élégance doit rester le maître mot.

Dès l'abord, il faudra s'enquérir de l'heure de la présentation. Se déroulera-t-elle au cours de l'après-midi ou en soirée ?





Si, dans les Années Trente, les tenues longues pour ces dames se portaient aussi l'après-midi, depuis les Années Cinquante, il est de bon ton de porter, à la mi-journée, une toilette de ville élégante ou une robe de cocktail. Les tenues sports ou décontractées chics peuvent être élégantes, mais essentiellement avec des voitures de sport, légères et découvrables.

S'il est d'usage aussi de ne pas porter de chapeau après 17 heures, avant 1960 les femmes ne sortaient jamais sans gants. Depuis toujours, le soir, une robe longue s'impose.

À son tour, actuellement, le conducteur, fait partie intégrante de la présentation de la voiture. Il doit être au diapason, élégant, en harmonie avec sa passagère, son automobile et le moment de la présentation. Seuls les chauffeurs de voiture de maître ont le droit de porter une tenue spécifique ou livrée, en rapport avec leur métier. Le smoking ne se porte quant à lui qu'après 20 heures.

LORS DE LA PRÉSENTATION

Votre présentation ne sera ni figée ni guindée. Soyez naturels, toujours en mouvement autour de la voiture, mais sans jamais en masquer la calandre. Présentez-vous le plus souvent face au jury, mais ne vous cachez pas pour



autant du public. Pour les photographies, les plus belles stations se font au niveau des roues arrière afin de mettre en valeur les tenues et l'automobile, dont le moteur est toujours arrêté.

DES ERREURS À NE PAS COMMETTRE

À moins que l'organisation ait prévu la présence d'un groom qui ouvrira la portière de la passagère, c'est monsieur qui le fera en sortant de sa voiture et en la contournant par l'arrière. À aucun moment que ce soit, on ne

doit passer devant le capot d'une automobile à l'exception de celui des Rolls Royce.

La présentation doit être de bon goût. L'élégante ne doit jamais s'asseoir sur l'automobile, ni sur le couvre-capote d'un cabriolet. Les déguisements farfelus sont à proscrire absolument. Un Concours d'Élégance en Automobile doit faire rêver, et quel meilleur public que celui d'un Concours d'Élégance ? Aussi, Mesdames, soyez les plus belles. Chacune d'entre vous « a droit à son quart d'heure de gloire » comme le disait déjà M. André de Fouquières, le célèbre arbitre des Élégances des Années Trente. □



ABONNÉ

Tous les 3 mois,
la revue officielle de la FFVE
dans votre boîte aux lettres.

DEUX FORMULES

. 1 an (4 numéros)

28 euros (frais d'expédition offerts ; économie = 6 €)

. 2 ans (8 numéros + 1 hors-série)

56 euros (frais d'expédition + 1 hors-série offerts ; économie = 21 €)

POUR VOUS ABONNER, 2 POSSIBILITÉS :

. **Découpez ou recopiez le bulletin d'abonnement ci-contre**
et adressez-le nous accompagné de votre règlement
par chèque à l'ordre de :
Alcyon-Media, 14 rue du Capitaine Ménard, 75015 Paris.

ou

. **Adressez-nous un simple email à :**
authentique-abo@alcyon-media.com
un bulletin d'abonnement vous sera automatiquement envoyé, à
compléter et à nous renvoyer accompagné de votre règlement
par chèque à l'ordre de :
Alcyon-Media, 14 rue du Capitaine Ménard, 75015 Paris.



EZ-VOUS



ABONNEZ-VOUS À L'AUTHENTIQUE

DEUX FORMULES : (merci de cocher la formule choisie)

1 an (4 numéros) : 28 euros

(frais d'expédition offerts ; économie = 6 €)

2 ans (8 numéros + 1 hors-série) : 56 euros

(frais d'expédition + 1 hors-série offerts ; économie = 21 €)

Merci de nous communiquer les informations suivantes
(EN LETTRES CAPITALES) :

. Civilité : Mlle Mme M.

. Prénom :

. Nom :

. Adresse :

. Ville :

. Code postal :

. Email :

. Téléphone :

IMPORTANT :

En renvoyant ce document, j'autorise Alcyon Media à utiliser les informations qu'il contient pour les besoins de la promotion du magazine.

à :

le :

Signature :

Merci de nous renvoyer cette fiche d'abonnement (à copier ou à découper)
sous enveloppe accompagnée de votre règlement par chèque
à l'ordre de Alcyon Media à l'adresse du journal :

L'Authentique

Alcyon-Media

14, rue du Capitaine Ménard

75015 Paris

Votre Service Abonnements

authentique-abo@alcyon-media.com



Le Musée de Lorraine expose la richesse et la diversité automobile : celle des collections privées.

MUSÉE AUTOMOBILE DE LORRAINE : PAR TOUS ET POUR TOUS

Né d'une idée entre amis, le Musée de Lorraine n'a pas de collection propre. Il expose les voitures de ses adhérents et offre un spectacle qui change au gré des acquisitions de ceux-ci.

Venez visiter celui que Serge Pozzoli appelait « le musée de l'avenir ».

TEXTE : FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : PATRICE HUSS ET PATRICK LUCKO

En 1969 en Lorraine, dans les faubourgs de Nancy, naît un musée doublement insolite. Il l'est en premier lieu parce qu'il s'agit d'un musée automobile. Une initiative rare en France à une époque où les voitures anciennes sont le plus souvent qualifiées avec dédain de « vieilles voitures » et où les musées, pour l'essentiel privés, se comptent sur les doigts d'une seule main, à peine plus.

Sa seconde singularité réside dans son concept. Ce n'est ni un musée national ou municipal, ni une collection privée qui s'ouvre soudain au public, ni le stock d'un marchand à la recherche de publicité et qui transformerait son hall d'exposition en faux musée.

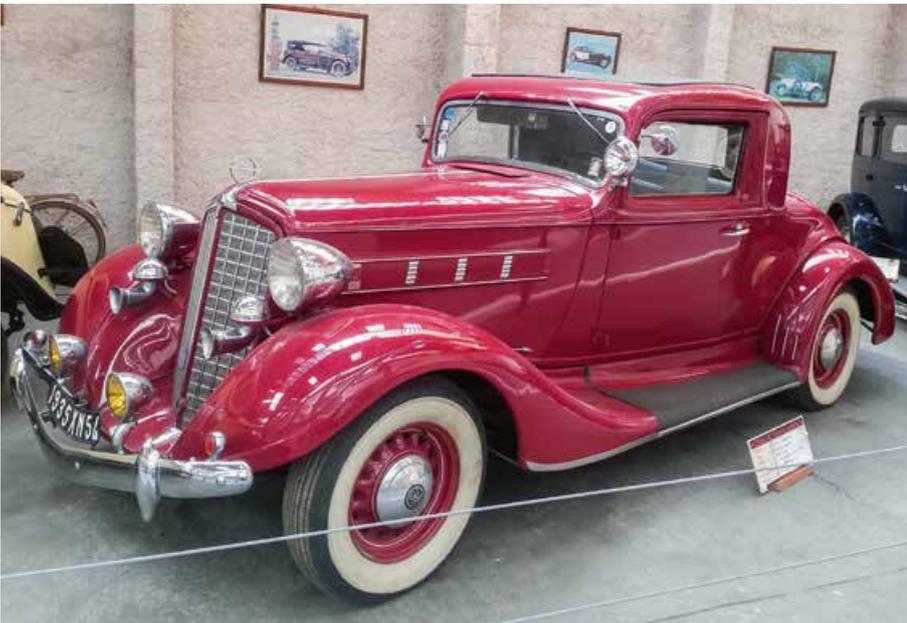
Non les trois amis, qui se sont décidés à créer le lieu, Pierre Dinier, Yvon Quilès et le Docteur Jean-Bernard Sarthe, inaugurent une formule inédite. Il s'agit d'un musée associatif. Il ne possède pas sa propre collection et ce qu'il expose sort des garages de ses adhérents.

Après paiement de leur cotisation, ceux-ci peuvent mettre à l'abri les véhicules de leur choix dans les hangars du musée dans des espaces correspondant à leurs caractéristiques esthétiques ou historiques. Une aubaine pour ceux qui ont des appétits d'ogres mais peu, pas, ou plus assez, de places pour leurs trouvailles. Les parterres se remplissent donc vite, enrichissant les sections « Sport »,

« Américaines », « Françaises », « Grands Carrossiers », de modèles qui, jusque-là, dormaient dans les collections privées. Les voitures sont ainsi protégées des intempéries, gardées et mises en valeur pour le plus grand plaisir du public qui, en payant, apporte des subsides supplémentaires à l'association.

À DIX PETITS KILOMÈTRES DU CENTRE DE NANCY

Le public, lui, est invité à revenir très régulièrement visiter les collections puisque, au contraire d'un musée traditionnel, les voitures exposées ici changent en permanence, au



Au fil des allées, quelques raretés, comme par exemple cette Reo Flying Cloud fabriquée de 1929 à 1936.

rythme de l'évolution des collections des membres.

Sur le papier, l'idée est séduisante. Mais pour la mettre en pratique, les trois créateurs doivent surmonter de nombreuses difficultés. Il faut d'abord trouver un lieu vaste et proche du centre ville de Nancy. Ils sillonnent la banlieue nancéenne et arrêtent rapidement leur choix sur les anciens bâtiments de la base de l'Otan de Velaine-en-Haye, de son nom de Guerre Froide *Nancy General Depot*, laissés libre par les Américains à leur départ en 1966. Le site est à l'ouest de Nancy, à dix petits kilomètres du centre ville, dans une zone très arborée. L'Office National des Forêts qui a la responsabilité des lieux au nom de l'État a consenti à louer ses bâtiments. Il y a cependant mis une condition parfaitement en phase avec le projet des trois amis. Il faut y recevoir du public !

Le bail accordé à l'association par l'ONF est d'un montant très bas, et pour cause. Les bâtiments sont très défraîchis, non viabilisés et, pour une raison incompréhensible, les militaires ont tout cassé à l'intérieur avant de partir !

« Pendant des mois », se souvient Pierre Dinier, « nous avons travaillé pour prépa-



Les Hotchkiss Anjou sont des voitures majestueuses que l'on voit peu circuler, surtout en aussi bel état.

rer un premier hangar. Nous voulions, dès l'ouverture, convaincre les collectionneurs de nous rejoindre. ». En 1970, quand les trois fondateurs ouvrent les portes, le pari est rapidement gagné. « Dès la première année, nous avons enregistré plus de cent adhésions. Des amis, évidemment, mais aussi des collectionneurs que nous ne connaissons pas et que le bouche-à-oreille faisait venir. Quant au public, il a rapidement répondu présent ».

Certains méprisent pourtant l'initiative. « Nous sortions des sentiers battus, nous amenions un concept très moderne, avant-gardiste, dans un milieu qui ne l'était pas toujours. ». Euphémisme...

TROIS COLLECTIONNEURS POUR UNE IDÉE GÉNIALE

Pierre Dinier, Yvon Quilès et le Docteur Jean-Bernard Sarthe se font, en fait, éreinter par certains collectionneurs qui dénigrent leur initiative et ne se retiennent pas pour le faire savoir. « Nous avions dit à qui voulait l'entendre que nous voulions accueillir tout le monde. Pour nous, cela voulait dire tous les propriétaires de voitures de caractère. On pouvait donc admirer au fil des allées aussi bien des « ancêtres » du tout début du XX^e siècle que des GT italiennes des Années Soixante, Ferrari, Lamborghini, Maserati,... Cette modernité déplaisait aux collectionneurs traditionnels pour qui une auto, pour être collectionnée, devait avoir plusieurs décennies d'âge. ».

Pourtant, sourires narquois et regards hautains finissent par s'estomper. « Un jour, Serge Pozzoli est venu visiter le musée. Dans le numéro suivant de son magazine L'Album du Fanatique de l'Automobile il a écrit : « J'ai découvert à Nancy le musée sans poussière, le musée de l'avenir ». Ce compliment valait certificat de noblesse. On nous a enfin pris au sérieux. Les raiileurs se sont tus ».

Serge Pozzoli s'était rendu compte que le »

FERRARI



Dès le début des Années 70, le musée accueille des italiennes comme cette Ferrari 275 GTB qui n'est même pas encore une « vieille » Ferrari.

FACEL



Grâce à plusieurs collectionneurs lorrains, le musée va très tôt accueillir l'intégralité de la gamme Facel Vega, deux portes, quatre portes et cabriolets.

FRANÇON



Dès les premiers mois, exhumées des collections privées, sont exposées dans le musée des voitures d'une extrême rareté comme cette Françon.

MIURA



La Lamborghini Miura est aujourd'hui une icône en collection. Mais quand le musée ouvre ses portes en 1970, c'est tout au plus une Italienne d'occasion...

ANCÊTRES



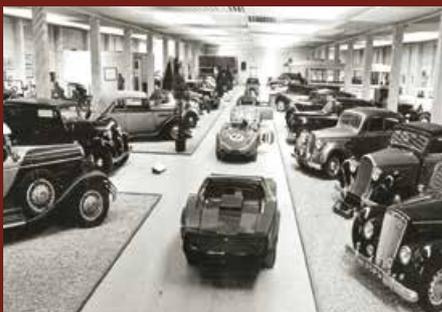
Grâce à plusieurs collectionneurs dont les garages débordent, le musée s'enrichit très vite de pièces exceptionnelles des premières âges de l'automobile.

TRACTION



Les collectionneurs déposent parfois des voitures peu courantes comme cette Traction cabriolet.

RICHESS



Une vue du musée en 1977, sept années après son ouverture. Une exceptionnelle diversité et de futures classiques...



Particularité du musée : les voitures y sont généralement en excellent état de fonctionnement car leurs collectionneurs les utilisent !

» Musée de Lorraine n'était pas le conservatoire des endormies, mais un véritable outil sociologique qui traduisait, en temps réel, les goûts des collectionneurs et leurs évolutions. Un véritable baromètre des tendances. Dès l'ouverture des portes, beaucoup de voitures exposées ne sont pas encore des « classiques » reconnues, mais celles que les amateurs commencent à vouloir conserver. En ce début des Années Soixante-dix, cohabitent donc aussi bien des autos qui ont déjà acquis le titre de pièces de musées (voitures des premiers âges de l'automobile, prestigieux exemples de grandes carrosseries françaises, modèles uniques, voitures de course...), que des grandes GT, des youngtimers de l'époque ou des modèles plus anciens mais dont personne ne veut. La liste des modèles exposées ressemble à un inventaire automobile à la Prévert, avec ses Lamborghini Miura, Ferrari 275, Facel Vega, Aston Martin, Cadillac V 16, Studebaker, etc.

POPULAIRES ET PIÈCES UNIQUES

Les visiteurs d'alors découvrent aussi des voitures rares comme le Citroën Traction 15 CV cabriolet Worblaufen de Madame Michelin, une Rosengart Supertraction, des

Delage dont une A 1 de 1910 et une D 11, la Bugatti 49 de Michel Bugatti, carrossée par Jean Bugatti, une Atalante, et de nombreux modèles des premiers âges de l'automobile. Souvent des merveilles conservées jusqu'alors loin des regards.

Le musée acquiert rapidement une jolie réputation dans le milieu des collectionneurs. Les adhérents sont immédiatement conquis, mais il y a aussi ceux qui n'ont pas encore rejoint l'association Loi de 1901 et viennent, un peu pendant la semaine et surtout pendant le week-end, pour se retrouver entre passionnés. « Le Musée est très vite devenu le centre de l'univers de l'automobile de collection en Lorraine. Les collectionneurs, les marchands, les actifs comme les contemplatifs, en ont fait leur lieu de ralliement », raconte Pierre Dinier. La notoriété dépasse les frontières de Lorraine et même de France. Les collectionneurs suisses comme allemands s'y donnent rendez-vous. Sur les parkings, on achète, on vend, on échange, on lève les bâches de remorques pour découvrir les dernières trouvailles de ses copains.

En 1970, sa première année d'existence, alors que le musée n'occupe qu'un bâtiment, il accueille 35 000 visiteurs et une centaine de collectionneurs a adhéré. En marge de la zone d'exposition muséale,



Autre automobile très historique : cette Aston Martin Lagonda de 1953, première de la série, offerte par David Brown à son épouse, et aujourd'hui propriété d'un collectionneur local.

l'association leur propose un service de remisage. Moyennant un modeste loyer réglé à l'association en fonction de la superficie et de la durée désirées, les collectionneurs peuvent ainsi mettre à l'abri voitures et pièces détachées qui ne trouvent pas de place chez eux. Dans une société qui s'urbanise de plus en plus, alors que grimpe le prix des mètres carrés en ville, le service rencontre là encore un grand succès. « Les zones d'expositions ont vite été saturées, les espaces de stockage aussi. Le concept du « musée-club-services-associatif », le premier en France, avait instantanément trouvé son public. Sous la pression du succès, nous avons dû repousser les murs, ou du moins en trouver de nouveaux ! », explique Pierre Dinier en pointant sur un plan la topographie des lieux. « Nous avons ouvert un espace supplémentaire, puis un troisième, que nous avons remplis eux-aussi ! ».

EN 1999, LES RAVAGES DE L'OURAGAN

Mais en 1999, au fait de sa popularité, c'est la catastrophe. En décembre, un ouragan déracine les arbres de la forêt du Haye, déchire les toitures des bâtiments comme s'il s'agissait de feuilles de papier. Pendant des mois, la zone est interdite d'accès. Il pleut dans les halls, sur les véhicules. Mais Pierre Dinier et ses amis retroussent une seconde fois leurs manches et font renaître le lieu qui rouvre ses portes en septembre 2000. Aujourd'hui, le Musée Automobile de Lorraine s'étend sur quatre halls qu'il fait vivre avec dynamisme. Au fil des allées, s'y raconte autant l'histoire de l'automobile que la très vivace passion des collectionneurs. Une passion forcément protéiforme. « Nous avons développé ici au fil des années un véritable domaine de l'automobile. Peu à peu, nous avons ajouté de nouveaux services : un bar des membres, une bibliothèque-médiathèque, un club-house dans le musée, des lieux de stockage étendus, et même un atelier où les adhérents peuvent venir

ASSOCIATION LORRAINE DES AMATEURS D'AUTOMOBILES DE COLLECTION ET DE LOISIRS

MUSÉE AUTOMOBILE DE LORRAINE

Parc de loisirs de la forêt de Haye
54840 Velaine-en-Haye

Téléphone : 03 83 23 28 38

Fax : 03 83 23 36 09

eMail : alaacl@wanadoo.fr

Plus d'informations sur internet :
www.musee-automobile-lorraine.fr



Quelques « jeunes classiques » exposées par leurs propriétaires.
Opel GT, Chevrolet Corvette, Peugeot 504 Cabriolet,...

effectuer des pré-visites de Contrôle Technique ou travailler sur leurs voitures grâce à l'outillage mis à leur disposition. », énumère Pierre Dinier.

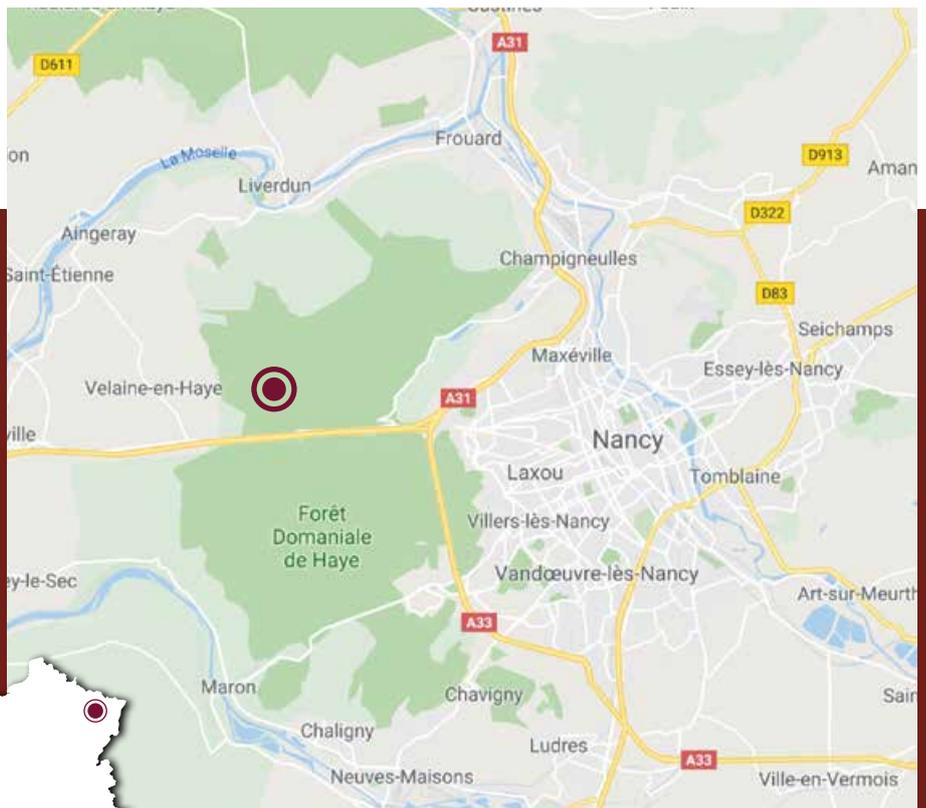
Les bâtiments ne sont plus noyés au cœur de la forêt comme avant décembre 1999, mais des futaies renaissent et les promeneurs reviennent peu à peu. Ceux qui poussent les portes découvrent l'histoire de l'automobile à travers des espaces thématiques qui, comme lorsque Serge Pozzoli était venu, racontent toutes les époques, présentent des populaires aussi bien que des autos d'exception.

210 COLLECTIONNEURS ET PRÈS DE 1 000 VÉHICULES

Ancêtres, anciennes, jeunes classiques, youngtimers, GT modernes, s'exposent ou

se reposent sur 2 800 m² de surface d'exposition publique et 2 800 m² de parkings fermés et sécurisés (non accessibles au public). L'association est toujours aussi dynamique. Elle prépare plusieurs événements d'importance. En 2019, pour le 250^e anniversaire du fardier de Cugnot, le baptême d'une salle au nom du célèbre ingénieur inventeur de la première automobile. Une action qui sortira des murs du musée puisque la ville de Nancy devrait également rendre un hommage plus global à Cugnot en donnant son nom à un lieu nancéen. L'année suivante, en 2020, le musée inaugurera un espace-hommage au pilote meusois Jo Schlesser.

Et chaque semaine d'ici-là, les perles rares de demain, les futures classiques, continueront à enrichir les espaces d'exposition. Car ici est le musée de l'avenir... □





IL ÉTAIT UNE FOIS... LA CONFRÉRIE DES VIEUX CLOUS

Officieusement crée en mai 1978, c'est en janvier 1982 que le *Journal Officiel* annonce l'existence de la Confrérie des Vieux Clous avec pour objet de « réunir des amateurs, collectionneurs et utilisateurs de Motocyclettes anciennes »...

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : GILLES DESTAILLEUR ET JEAN-PAUL DECRETON

Mais pourquoi une Confrérie ? L'association n'est pas un cercle fermé, mais, toutefois, pour en faire partie, il faut être parrainé par deux confrères et avoir l'approbation des membres du bureau. Cela donne un petit air à la fois solennel et honorifique à l'arrivée de tout nouveau membre, le tout dans une ambiance un peu potache. La Confrérie des Vieux Clous compte ainsi dans ses rangs des amis du monde motocycliste connus du milieu dont elle partage l'idéal en toute amitié.

« Une Motocyclette aussi ancienne soit-elle est faite pour rouler », telle est la devise qu'elle s'est donnée. Vaste programme... Au cours des Années Quatre-vingt, mis à part peut-être le fameux Paris - Bourges, une sortie de machines anciennes se limitait souvent à quelques kilomètres. Après avoir vu et participé à ce qui se faisait outre-Quiévrain sous l'égide des frères Bovy du Vétéran Moto Club Belge, puis outre-Manche par le Vintage Motor Cycle Club¹. Il est décidé d'organiser en France un événement sur le même principe. La première Balade des



Même les visiteurs s'y mettent... Cette très belle Gillet Herstal 500 Supersport de 1929 est venue rendre une petite visite de courtoisie lors de La Balade de La Confrérie en mai 2013. Ne surtout pas confondre ce constructeur belge avec son homologue français René Gillet.



Posant devant une Ford T, cette Peugeot 1913 est ici photographiée lors de la commémoration du centenaire La Voie Sacrée en juin 2016. Elle a alors refait cette route historique reliant Bar-Le-Duc à Verdun.



Septembre 2015, photo de famille des membres de la Confrérie venus à Lunéville, depuis la Normandie, le Nord, les Vosges et la Bourgogne, pour soutenir la cause la collection Maurice Chapleur dans le cadre des Journées du Patrimoine.

Vieux Clous fait une cinquantaine de kilomètres et, pour la première fois, on utilise le mot balade pour ce type de sortie en deux-roues. Les organisateurs ont alors le plaisir d'accueillir de nombreux participants Belges, Néerlandais, Allemands, mais aussi Anglais, Irlandais, Ecossais, et parfois Norvé-

sentées de 1914 à 1959, mais il a été décidé il y a trois ans d'ouvrir la Balade aux machines âgées d'au moins 25 ans afin d'attirer une nouvelle génération de participants. Lors des haltes expositions, il a aussi été possible de découvrir une Léon Bollée, une Kettenkrad ou encore une Werner qui a aussi parcouru une quarantaine de kilomètres avec le groupe. Tous les participants Britanniques mettent un point d'honneur à venir par la route... Beaucoup se souviendront encore longtemps de Geoff Hayes qui arrivait et

repartait à la lueur de son phare à acétylène avec sa vaillante Trusty de 1916 ! Désormais, c'est un peu plus difficile pour certains. Avec le temps, personne ne rajeunit. Faire entre 500 et 600 kilomètres en empruntant uniquement des petites routes de campagne avec des machines à cadres rigides devient une véritable aventure. Si la sortie se déroulait au début sur une seule journée, elle en compte aujourd'hui trois en offrant toutefois la possibilité à chacun de moduler sa participation en fonction de sa disponibilité. ➤



En mai 2007, pour célébrer le 30^e anniversaire de la Balade de La Confrérie, cette Motobécane 500 Superculasse de 1938 est exposée sur fond d'affiches à Lambertsart.

giens, sans oublier les participants Français qui viennent souvent de fort loin. Grâce au VMCC, des contacts sont établis au fil du temps en Pologne, en Afrique du Sud, au Canada. Un Français expatrié aux États-Unis n'hésite pas quant à lui à traverser l'Atlantique régulièrement pour venir participer à cette manifestation. En 1989, l'association a même l'honneur d'occuper un large chapitre dans le programme officiel du 52^e Pioneer Run sous le titre La French Connection.

TOUS CONFRÈRES !

Chaque année un trophée souvenir est remis à tous les participants. Aux Vieux Clous il n'y a pas de machine d'exception, pas de plus vieille, de plus belle, etc. Ainsi la Peugeot 125 Peugeot partage sa route avec la Brough Superior sans problème. Toutes les années de fabrication motocycliste ont été repré-

SOUTIEN À LA COLLECTION MAURICE CHAPLEUR,

En matière de sauvegarde du Patrimoine industriel, la Confrérie des Vieux Clous n'hésite pas à se mobiliser et à s'investir de façon originale dès lors que la cause est bonne. Ainsi, certains de ses membres ont participé en 2015 et 2016 à des opérations de soutien en faveur de l'exceptionnelle collection Maurice Chapleur en reliant leur lieu de domicile à Lunéville, soit parfois plus de 450 km, avec des motocyclettes des Années Trente afin d'attirer l'attention des médias sur le devenir de cette dernière. Comptant plus de 60 vélos de 1817 à nos jours, plus de 170 motos dont 60 d'avant 1914, mais aussi des affiches et des accessoires, cette collection unique initiée après la Seconde Guerre mondiale a été classée Trésor National en 2000. En décembre 2016, cette mobilisation a donné lieu à la fameuse Opération Caleçons Longs organisée sur la Grand'Place de Lille.

Aujourd'hui on sait que cette collection a été déclassée par la municipalité de d'Amnéville qui en était propriétaire puis elle l'a revendue à un particulier, Alexandre Michel, propriétaire du circuit de Chenevières (Meurthe-et-Moselle). Mais personne ne sait où elle se trouve actuellement ni ce qu'elle va devenir.

Tous les détails sur : www.chapleur.org





Exposition en fin de Balade des Vieux Clous 2009 dans l'enceinte d'une ancienne ferme à Lambersart. Au premier plan, une Motobécane 500 de 1937 attelée à un joli side Impéria de fabrication française retrouvé neuf en boîte en parfait état d'origine !

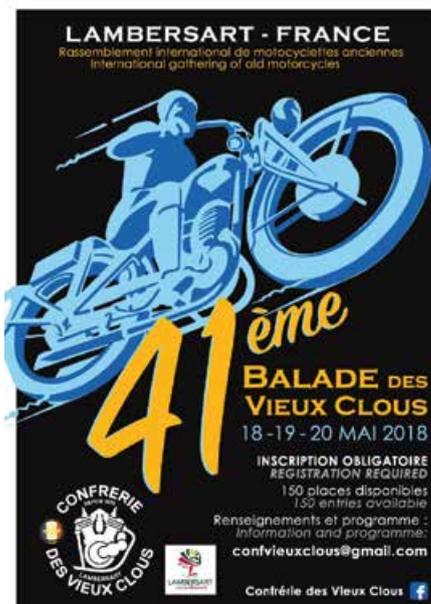
» Le but des Vieux Clous n'est pas de « faire du chiffre », mais bien de partager une passion dévorante pour des vieilles machines dans une chaude ambiance amicale.

Tant que possible, les Confrères participent aussi à différentes sorties, souvent à titre individuel, puisqu'ils sont dispersés un peu partout en France et à l'étranger. La Confrérie a organisé la Rencontre des Trois clubs, à Reims en 2009 et 2010, réunissant ainsi Les Bielles de Jadis et les Vieilles Gloires. En 2016 deux Confrères ont représenté le club lors de la sortie Bar-Le-Duc - Verdun commémorant le Centenaire de la Voie Sacrée et de la bataille de Verdun. Au guidon d'une Peugeot 1913 et d'une Triumph 1916, ils se sont ainsi joints à la colonne de véhicules d'époque composée de Camions, de véhicules sanitaires et d'automobile d'état-major. La Confrérie des Vieux Clous est très proche de ces collectionneurs² et cela a été un réel

plaisir de rouler en leur compagnie. Cette manifestation, particulièrement émouvante, était en effet avant tout motivée par le devoir de mémoire.

LA CONFRÉRIE EN BALADES

Si en 2017 la Confrérie a été représentée par son Président au Rallye Fiva organisé par la FFVE, elle participe également aux sorties de clubs amis tels que le Gavap, le Caiman, les Amis de La Moto, le VMCC, le club Belge de Lichtervelde et le Moto Club Lorrain des Vieilles Gloires. Depuis trois ans à Bondues, dans la région lilloise, elle s'implique aussi dans l'exposition de motocyclettes anciennes organisée au profit du Téléthon. Enfin, l'association a organisé la quarantième édition de sa Balade des Vieux Clous en 2017 lors de l'avant-dernier week-end de mai, date immuable depuis la première



Photographiée 2009, lors de la Balade Annuelle de La Confrérie dans la région du Val-Joli dans les Ardennes, cette Henderson Deluxe 1925 de fabrication américaine était venue de Grande-Bretagne. Particulièrement imposante, elle possède un moteur à quatre cylindres en ligne longitudinal de 1 301 cm³ !

édition en 1978. Tous ceux qui s'intéressent aux vieilles motocyclettes sont les bienvenus à ce rassemblement, et si le cœur vous en dit, la confrérie sera ravie de vous accueillir dans le Nord, à Lambersart, du 18 au 20 mai prochain. Mais attention, ne tardez pas trop, il n'y a que 100 places disponibles. □

1. Le président du Vintage Motor Cycle Club était alors Wally Flew. L'un des derniers présidents en exercice de ce même club était Tim Penn qui, par ailleurs est membre de la Confrérie, y comptait de nombreux amis.

2. Plus d'informations sur : <http://camion.a.bandages.free.fr>

CONFRÉRIE DES VIEUX CLOUS

18, rue de Touraine
59 112 Annœullin
Tél. : 06 08 22 40 39
Mail : confvieuxclous@gmail.com

Depuis 1993



Fabricant Français



Adhérent FFVE P074

Restom

Depuis **25 ans** le n°1 des produits de restauration des véhicules

+200 produits



restom.net

Kits traitement réservoir



GARANTI RÉSISTANT
SP95 SP95E10
SP98 GAZOLE

- + **Dérouillant phosphatant**
- + **Convertisseur de rouille**
- + **Époxy à froid** châssis et cadres
- + **Peintures moteurs** anticorrosion
- + **Peintures haute température**
- + **Nettoyant / brillanteur** métaux
- + **Peintures constructeurs**
- + **Préparation carrosserie**
- + **Kit anodisation aluminium**
- + **Kit zinguage acier**



**Le Superkit RESTOM :
souvent copié, jamais égalé !
+ 150 000 réservoirs
traités en France.**

20, rue du 1^{er} Mai, 71500 Louhans
03 85 74 95 60

PRÉSENT À :

- 17 et 18 février 2018
Historic Auto Nantes (44)
- 10 et 11 mars 2018
Salon de REIMS (51)
- 18 mars 2018
Bourse d'ARRAS (62)
- 23 au 25 mars 2018
Avignon Motor Festival (84)
- 24 mars 2018
Bourse de Pontchartrain (78)
- 31 mars au 1er avril 2018
Bourse de VAGNEY (88)
- 7 et 8 avril 2018
Bourse de Mantes-la-Jolie (78)



Solutions de protection tous véhicules

03 85 75 02 05

contact@compagniedelahousse.com

20, rue du 1^{er} Mai
71500 Louhans



Nous avons conçu 137 tailles et formes pour habiller votre véhicule. Au besoin nous vous fabriquons une housse adaptée à votre automobile.



Adhérent FFVE

compagniedelahousse.com



NOUS SERONS À VOTRE DISPOSITION SUR CES PROCHAINS SALONS

REIMS (Salon Champenois)
les 10 et 11 Mars

AVIGNON motor festival
les 23, 24 et 25 Mars



Ce n'est pas toujours le cas, mais Yvon a su transmettre sa passion à son fils qui participe ici à ses côtés au rallye Monte Carlo Historique en 2013.

YVON GASCOIN
Délégué Régional
Languedoc-Roussillon



LA PASSION DU SPORT AUTOMOBILE CHEVILLÉE AU CORPS

Son père travaillant pour la raffinerie Mobil de Port-Jérôme située entre Rouen et Le Havre, Yvon Gascoin est né dans une cité pétrolière en Normandie. Dès son plus jeune âge, il est ainsi bercé par le monde de l'automobile.

TEXTE : ADAPTATION CÉSAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES : ARCHIVES YVON GASCOIN - DR

Yvon Gascoin, habitant non loin de Rouen, assiste très jeune à de nombreuses épreuves sur le circuit de Rouen-Les-Essarts, ce qui lui donne le goût de la compétition automobile. Travaillant à son tour pour une raffinerie de pétrole, pour le compte d'Esso, il a alors la chance d'expérimenter sur ses voitures de course des huiles *racing* américaines qui ne sont pas disponibles en France. Il devient ainsi pilote-essayeur usine pour son employeur.

Après avoir participé pendant plusieurs années à de nombreuses compétitions sur NSU, Renault R 8 Gordini et Ford Escort, tant sur circuit, qu'en rallye et en course de côte, il reprend de 1984 à 1995 l'organisation du Rallye Jeanne d'Arc comptant pour le championnat de France des rallyes de 2^e division. Poussé par la nostalgie des Années Soixante et Soixante-dix, il achète en 2000 sa première voiture de collection, une Alfa Romeo 2000 GTV coupé Bertone de 1973.

À son volant, il est au départ d'un grand nombre de rallyes de régularité dont le Rallye Monte Carlo Historique en 2002. Yvon remporte aussi le Challenge des Rallyes Historiques de la Ligue Champagne-Ardenne en 2000, 2001 et 2002. Pris par le virus, notre ami fait ensuite successivement l'acquisition d'une Renault Alliance de 1984, d'une Ford Capri 2600 RS de 1973, d'une Porsche 911 SC de 1979, d'une Porsche 924 Martini de 1977 et, enfin, d'une Porsche 944 Turbo de 1986.



À la vue des belles qui composent ou qui ont composé son écurie personnelle, il est évident qu'Yvon Gascoin a une prédilection pour les sportives tant allemandes qu'italiennes.

Avec la Porsche 924, il participera au Rallye Monte Carlo Historique en 2013 en compagnie de mon fils qui, entre-temps, s'est lui aussi pris de passion pour les voitures anciennes. En 2002, Yvon crée l'Association Rallye Jeanne d'Arc Historique affiliée à la FFVE et organise le rallye de navigation et régularité éponyme. En 2007, il participe ensuite à la création du Trophée Historique des Régions de France, toujours sous l'égide de la FFVE, dont il devient président en 2012.

PROCHE DES CLUBS LOCAUX

Compte tenu de ses compétences en matière d'organisation et de rallyes de régularité, il est coopté en 2014 pour assister Michel Clin, vice-président manifestations à la FFVE. Ensemble, ils « remettent à plat » les règlements des différents types de manifestations. Enfin, en 2016, Yvon est élu administrateur. Il continue à s'occuper des agréments pour

les manifestations et conseille régulièrement les organisateurs dans la préparation de leurs dossiers.

En 2015, à l'heure de la retraite, Yvon quitte sa Normandie natale. Il s'installe dans l'Aude où il possède une résidence secondaire et où le soleil est quand même plus « généreux ». Yvon continue bien sûr à participer à des sorties de clubs, des rallyes historiques de régularité et même parfois à des épreuves de régularité sur circuit en Espagne. Avec son club, il prend aussi part à des salons de véhicules anciens comme le salon Rétro-Course à Villefranche puis désormais à Valence, et le salon Epoqu'Auto de Lyon. Après le décès de Jacques Braneyre, Yvon accepte de devenir délégué régional FFVE pour la région Languedoc-Roussillon et se voit confirmé à ce poste lors du 1^{er} Conseil d'Administration 2017. Cette nouvelle fonction lui offre l'occasion de se rapprocher des clubs, des professionnels et des organisa-

teurs de manifestations des départements de cette belle région. Son rôle est de répondre à leurs questions et de faire connaître les actions capitales menées par la FFVE en faveur des clubs et des collectionneurs. Il conseille naturellement les collectionneurs dans leurs demandes d'attestations pour obtenir la carte grise de Collection et participe, en fonction de ses disponibilités, aux assemblées générales des clubs locaux. C'est toujours un plaisir pour lui que de les guider et de les conseiller au mieux. Yvon espère aussi que de nombreux Clubs, qui ne sont pas encore affiliés à la FFVE, rejoindront ses rangs tant les avantages qu'ils peuvent en tirer sont importants pour eux et pour leurs membres. En effet, comme il aime à le dire, « Plus nous serons nombreux, plus nous serons entendus par les Pouvoirs Publics et les collectivités locales. Et cela est particulièrement important en ces temps autophobes. » □



Au volant d'une Ford Capri 2 litres RS lors du Rallye de Beaune en 2004.



La passion d'Yvon pour le sport automobile lui permet de belles rencontres comme ici en compagnie du Champion du Monde des Rallyes Ari Vatanen lors du salon Rétro-Course.



FIAT FAN CLUB LA NOUVELLE VAGUE TURINOISE

Constatant que le patrimoine automobile Fiat ne bénéficie pas, en France, d'une visibilité digne de sa longue et riche histoire, une poignée d'inconditionnels partageant une passion aussi ardente que désintéressée pour la *Bella Macchina* décide, à l'automne 2014, de créer le Fiat Fan Club.

TEXTE ET PHOTOGRAPHIES : ALEXIS TISSIER ET FIAT FAN CLUB

A lors que l'on s'apprête à souffler les 120 bougies de la naissance du constructeur italien en 1899, il n'est pas rare que certains confondent cet événement, en toute bonne foi, avec le 60^e anniversaire du lancement de la mythique Fiat 500 pourtant célébré comme il se doit en 2017 dans le monde entier ! Les initiatives du Fiat Fan Club ont ainsi pour but de mieux faire connaître le constructeur Turinois de ce côté-ci des Alpes. Parmi les missions qu'il s'est fixées l'on trouve ainsi la valorisation et la protection de l'image des productions passées du groupe industriel italien. Ces mêmes missions se concrétisent prioritairement au travers d'actions menées tant en France qu'à l'étranger dans le cadre de manifestations de prestige largement ouvertes au public. Cela concerne notamment les présentations sur circuit (Le Mans Classic, Goodwood Festival of Speed, Spa Classic, Le Grand Prix de L'Âge d'Or, Italian Meeting



À l'occasion du Mans Classic 2016, le Fiat Fan Club présente cette 500 déguisée en voiture de police américaine, clin d'œil d'un américanophile passionné de Fiat.



Propriété d'un couple de grands collectionneurs particulièrement avertis, et membres du Fiat Fan Club, cette Abarth 750 Zagato « double bulle » a récemment fait l'objet d'une restauration totale. Elle est ici exposée lors de l'édition 2017 du Chantilly Arts & Élégance Richard Mille.



Fiat 1500 GT carrossée par Ghia. Elle n'a été produite qu'à 846 exemplaires de 1962 à 1967 sur la base châssis et mécanique de la Fiat 1500 C.

et Les Grandes Heures Automobiles), les concours d'élégance (Chantilly Arts & Élégance Richard Mille), les rallyes touristiques (le rallye annuel du club², Les Randonnées au Portugal), le salon Rétromobile et Motor Village Champs-Élysées, le showroom officiel parisien du constructeur. Tout événement de haut niveau en rapport avec le rang de FCA³ est susceptible de motiver la présence du Fiat Fan Club.

LES ATTENTES DES FIATISTES

Des succès flatteurs ont déjà été enregistrés, tels que le très convoité Grand Prix des Clubs décerné par la FFVE à l'occasion de la quatrième édition du Chantilly Arts & Élégance Automobile attribué lors de la rencontre internationale des véhicules italiens de collection à Lisbonne en 2014, le Prix Spécial du Public obtenu la même année à la Montée

Historique de Laon ou encore l'Élection de la voiture ancienne la plus féminine sous l'égide du mensuel *Automobelle* en 2014. Le Fiat Fan Club se veut ouvert à la concertation la plus large, que ce soit avec ses homologues, et notamment les clubs monomodèles, qu'avec tous les particuliers propriétaires de Fiat. S'ils le souhaitent, il ne manque pas d'associer ponctuellement ces derniers à ses projets afin de toujours mettre en valeur la marque et répondre au mieux aux attentes des Fiatistes. À l'origine de cette volonté de défense du

patrimoine et de l'image de Fiat, il y a l'engagement de personnes actives et sincèrement dévouées réunies au sein d'une équipe animée par le fameux *Spirito Fiat*. La *squadra* dirigeante est certes majoritairement constituée de quadras en prise directe avec le monde du travail, mais elle comprend aussi de jeunes retraités qui savent faire valoir leur expérience. Les tâches de chacun sont ainsi naturellement réparties en fonction des compétences professionnelles. En toute logique, un expert-comptable assume les fonctions de trésorier, le webmestre ➤



Chantilly Arts & Élégance Richard Mille 2017. Alexis Tissier, président du Fiat fan Club, au volant de la Fiat Balilla Coppa d'Oro qui a couru aux 24 Heures du Mans 1935 et 1937.

UN CLUB DYNAMIQUE

L'ambition du Fiat Fan Club n'est surtout pas d'être une association regroupant en vase clos des nostalgiques ressassant leurs souvenirs pour se persuader que « c'était mieux avant ». Il met un point d'honneur à propager le virus des Turinoises anciennes en multipliant les échanges sur Internet avec des personnes extérieures au club. Répondant à toutes les questions et donnant des conseils, il souhaite permettre à tout un chacun de découvrir ou de mieux connaître les modèles Fiat et les dérivés. En plein accord avec le constructeur turinois qui, depuis ses débuts en 2014, lui accorde son entière confiance et son soutien, l'un des objectifs majeurs recherché par le club, via cette synergie, est de faire vivre l'histoire de ce dernier. En collaboration avec le département FCA Heritage placé sous la direction du célèbre styliste Roberto Giolito, il s'attache ainsi à mettre en valeur ses modèles qui sont, en France, non seulement mal connus, mais aussi parfois dénigrés à tort.





Voiture rarissime et exclusive, la Fiat 600 Jolly, réalisée par le carrossier Ghia, a été élue voiture la plus féminine en 2014 dans le cadre du Mondial de L'Automobile. L'heureuse propriétaire de cet exemplaire en état concours possède aussi accessoirement une superbe Dino 246...

» est au quotidien, quant à la gestion des stocks de pièces de rechange, elle est confiée à un ancien concessionnaire Fiat. Le Fiat Fan Club s'appuie aussi surtout sur plusieurs de ses membres qui, détenteurs d'une connaissance technique et historique sans pareille, sont reconnus comme d'authentiques spécialistes des modèles Fiat, du plus courant au plus rare. Ainsi, le plus grand nombre participe au fonctionnement harmonieux de ce club, et ce d'autant qu'aucune discrimination n'est faite entre les membres quel que soit le modèle qu'ils possèdent. D'ailleurs, l'heureux propriétaire d'une Fiat 500 se révèle bien souvent être aussi celui d'une Dino ou d'une Ferrari ! Après plus de trois années d'existence, avec une cotisation annuelle de 50 euros, le Fiat Fan Club compte déjà dans ses rangs plus de 50 adhérents et dispose ainsi d'une flotte

de plus de 400 voitures représentatives de cette volonté du constructeur italien de toujours proposer des voitures élégantes, modernes et agréables à conduire. Il existe bien sûr des Fiat « pour tous les goûts et toutes les bourses », mais, dans cette véritable débauche de modèles, y compris les dérivés (Abarth, Moretti, Vignale, Ghia, Viotti, Siata, Osca, etc.) beaucoup attestent du goût des Italiens pour les réalisations exclusives, élégantes et sportives. Le club dispose ainsi d'une source d'inspiration quasiment illimitée dans laquelle il a toute latitude de puiser. Étant une association défendant les couleurs d'une marque positionnée aujourd'hui au sein d'un groupe international, le Fiat Fan Club se présente aujourd'hui en rassembleur. Aussi accueille-t-il bien volontiers les propriétaires de Fiat adhérents par ailleurs à des clubs régionaux ou monomodèles et

dont le champ d'action s'avère différent, mais toujours complémentaire. L'essentiel est que la passion soit partagée et les buts communs pour rouler de concert avec le « grandi Fiat ». □

1. À cette occasion, par exemple, la Fiat 500 a été reconnue comme une œuvre d'art à part entière par le Moma (Museum of Modern Art de New York) qui l'a officiellement fait entrer dans sa collection.

2. Le Rallye Annuel du club se déroulera dans la région de Beaune en Bourgogne en 2018 et sera dédié à Carlo Abarth. Quant à l'édition 2019 son thème est encore à définir, mais elle se déroulera en Bretagne.

3. FCA, ou Fiat Chrysler Automobiles, est le nom de la branche automobile du groupe industriel Fiat depuis le rachat de Chrysler par Fiat au mois de janvier 2014.

FIAT FAN CLUB
 13, rue de La Chartreuse
 91 510 Lardy
 Tél. : 06 88 13 73 74
 Mail : taosca@yahoo.fr
 Site : www.fiat-fan.club



Avec ses homologues italien, allemand et Belge, le Fiat Fan Club était présent au Spa Classic 2017. Un Fiatiste néerlandais était venu avec cette Fiat 2100 cabriolet de 1960 carrossée par Viotti. Seulement cinq exemplaires ont été réalisés. L'on ne connaît aujourd'hui que deux survivants, le second étant actuellement en Argentine.

CHAMPAGNE



PONSON
PASCAL



COULOMMES - LA - MONTAGNE

1^{ER} CRU

L'abus d'alcool est dangereux pour la santé.



1974, Patrick Pons en action au guidon de la Yamaha de l'équipe Sonauto soutenue par Motul.

HERVÉ AMELOT

"MOTUL A DANS SON ADN L'HISTOIRE DES SPORTS MÉCANIQUES"

Motul est le plus ancien partenaire de la FFVE. Si ses produits sont connus chez les collectionneurs, l'histoire de la société l'est beaucoup moins. Découverte de ce très riche passé et d'un dynamique présent en compagnie de son président, Hervé Amelot.

TEXTE : FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : ARCHIVES MOTUL - FRANÇOIS BEAU

Monsieur Amelot, comment vanteriez-vous en trois mots Motul à un client qui ne connaîtrait pas votre marque ?

Hervé Amelot : Motul en trois mots ? Expertise, expérience et excellence. Si j'en ajoute un quatrième, ce sera passion. Et pour développer un peu plus, je dirai que Motul est le meilleur partenaire des mécaniques de collection et d'exception grâce à plusieurs gammes de produits spécialement développés.

Motul est né aux États-Unis avant de devenir français. Il est rare que le transfert se fasse dans ce sens entre les deux rives de l'Atlantique !

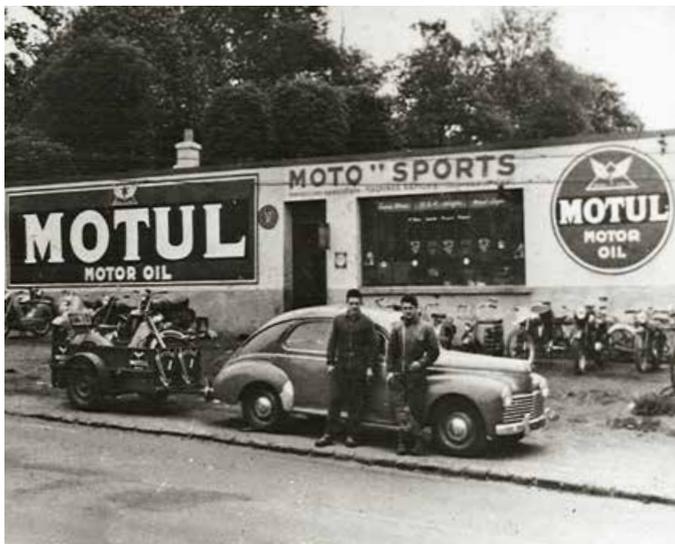
Comment cela est-il arrivé ?

HA : Motul a acquis, grâce à une lignée d'entrepreneurs français, une identité et un développement formidables. Mais vous avez raison, Motul était initialement un nom de produit et non celui d'une société aux États-Unis. Évoquer cette histoire nous renvoie

160 ans en arrière, à l'époque de la ruée sur l'or noir aux États-Unis. En 1853, est fondée la société Swan & Finch, absorbée en effet quelques années plus tard par la Standard Oil de John D. Rockefeller. Swan & Finch est spécialisée dans les lubrifiants de haute qualité, développés à partir de bruts de Pennsylvanie aux propriétés particulièrement renommées. À cette époque, la chimie des additifs n'est pas encore développée. La qualité d'un lubrifiant est liée à celle de son huile de base. Au début des Années Vingt, Swan & Finch commence à exporter. L'une de ses marques s'appelle Motul, une huile moteur de haut niveau. En 1932, Ernst Zaugg, devine le potentiel de Motul et, à travers sa société Supra Penn, en acquiert la licence pour la France. Quand en 1957 Swan & Finch cesse ses activités, Ernst Zaugg lui rachète Motul dont le nom est alors substitué à Supra Penn. Le produit devient une société, Motul SA. Très centré sur le marché français, Motul s'est peu à peu internationalisée. Depuis le milieu des Années Quatre-vingt, 80 % du chiffre d'affaires est réalisé à l'étranger, dans un peu plus de cent pays où nous sommes présents ou directement implantés.



Motul propose aujourd'hui des gammes de produits adaptés aux mécaniques de tous types et de toutes époques.



Motul, très présent sur les façades des garages au cours des Années Cinquante.



Motul aujourd'hui le partenaire des grandes épreuves historiques, ici Le Mans Classic.

Dès l'Entre-deux-guerres, Motul est identifiée comme un acteur naturel de l'univers des sports mécaniques. Hasard ou axe de communication ?

HA : Ni l'un, ni l'autre. Ce ne n'est pas Motul qui a choisi de pousser la porte des sports mécaniques, mais les pilotes, les mécaniciens, les ingénieurs qui l'ont adoptée. D'abord en moto, puis rapidement au auto, Motul est devenue l'une des huiles de référence. À une époque où les concepteurs cherchent à la fois à rendre les mécaniques plus performantes et surtout plus fiables, Motul apporte un avantage concurrentiel tangible. C'est ainsi, par les garages des compétiteurs, que nous faisons peu à peu la conquête des circuits.

Est-ce le fait d'avoir été une huile de compétition dès les Années Trente qui vous confère aujourd'hui une meilleure légitimité technique dans le milieu de l'automobile de collection ?

HA : Nous ne refaisons pas des lubrifiants d'hier parce qu'ils sont destinés à des mécaniques d'hier. Nous faisons des lubrifiants modernes, avec des technologies d'aujourd'hui, afin de répondre de la manière la plus efficace possible à des problématiques techniques d'hier.

Les formulations de vos huiles des Années Trente, Quarante ou Cinquante, ne vous servent pas d'étalons pour produire, aujourd'hui, les lubrifiants des voitures de collection des périodes correspondantes ?

HA : Absolument pas. Il n'y a aucune duplication, aucun transfert de technologie, entre les huiles d'hier et les huiles développées aujourd'hui pour des voitures d'hier. Pas de similarité, pas de formule magique que nous conserverions dans nos coffres comme le font les fabricants de sodas. Et je dirais même plus, heureusement ! Notre métier de chimiste c'est de mettre en œuvre les dernières technologies disponibles, les molécules les plus performantes, pour ré-

pondre de la meilleure manière possible aux contraintes mécaniques. C'est cette philosophie industrielle qui nous permet de rouler en tête.

Que représente pour Motul cette production destinée aux véhicules de collection ?

HA : Les produits que nous développons pour les véhicules de collection sur deux, trois, quatre roues et plus, représentent moins de 1 % de nos volumes. L'enjeu n'est pas économique. Mais nous estimons que notre ADN de marque, notre histoire, nous imposent de faire cet effort. Il est pour nous rationnel d'être passionnés ! En terme de communication, interne comme externe, c'est une image très positive que nous véhiculons. Le mariage de valeurs auxquelles nous sommes attachés, authenticité, technicité, fidélité... Parmi les collaborateurs, à tous les étages, nous comptons un certain nombre de collectionneurs, débutants ou accomplis !

Comment répondez-vous à leurs besoins ?

HA : Par des produits et des services. Les produits, ce sont nos gammes spécialisées, élaborées pour les mécaniques anciennes.

LES PRODUITS MOTUL POUR LES COLLECTIONNEURS

Motul a développé trois familles de produits pour les véhicules de collection. Des produits destinés aux véhicules des années 1900 à 1950. Ce sont des huiles monogrades sans additifs. Des produits destinés aux mécaniques des Années Cinquante à Soixante-dix. Ce sont des huiles multigrades de technologies minérales classiques. Enfin, une troisième classe de produits, destinées aux véhicules plus récents, des Années Soixante-dix et Quatre-vingt qui, par leur formulation, sont les plus proches des lubrifiants destinés aux voitures actuelles.

Les services sont, eux, de deux natures. D'une part des ressources documentaires, accessibles par internet ou sous forme papier, qui permettent aux propriétaires de s'informer sur la bonne utilisation des lubrifiants en général et de nos produits en particulier. D'autre part, nous détachons des techniciens Motul au cœur des manifestations afin de répondre aux questions des collectionneurs et de leur prodiguer des conseils. Notre partenariat avec la FFVE, qui entre maintenant dans sa onzième année d'existence, donne encore plus de sens à cette démarche. Par ailleurs, nous avons un engagement au service de la préservation du patrimoine mécanique. Chaque année, à travers un comité spécifique au sein de la Fondation du Patrimoine, nous finançons la restauration de véhicules, auto et moto. Nous avons jusqu'à présent soutenu une quarantaine de projets. Des actions de raison au service de la passion. □





HUBERT HABERBUSCH

L'OEIL, LA MAIN, LE COEUR

Le carrossier alsacien a été nommé le 30 août dernier Maître d'Art. Le premier en France dans sa discipline. La Juste récompense pour un homme dont la vie tourne autour de trois mots : perfection, formation, transmission.

TEXTE: FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES: ÉTIENNE MUSSLIN

Hubert Haberbusch le physique de ce qu'il est: droit. Ceux qui ne comprennent pas son caractère sans détour ajoutent « sec ». L'Alsacien a tout simplement le verbe direct et ses mots claquent parfois un peu comme ses coups de marteau. Pas pour choquer, mais pour que personne ne perde son temps, ni lui ni son interlocuteur. Le temps, c'est pour ce

qu'il aime au-delà de tout, jusqu'à en oublier d'avoir une vie personnelle: son métier. Né en 1952 à Strasbourg, il passe son enfance au bord du Rhin où son père est éclusier. A l'âge du choix, il fait celui de l'apprentissage auprès de deux maîtres successifs, Léon Weber, puis Bernard Alter. Dans ces entreprises où l'on travaille à l'ancienne, comprenez avec les outils anciens, le marteau, le tas,

la roue anglaise, il y observe les anciens, œil sûr et gestes précis, capable de transformer une feuille inerte d'acier ou d'aluminium en formes qui vivent alors sous la lumière. Le soir, après que les autres sont partis, le week-end, il rompt le silence de l'atelier en cherchant à son tour à animer le métal, à apprivoiser la matière. «*Mon premier grand chantier fut une Bugatti Brescia que mon patron ne voulait pas accepter tant l'ampleur du travail était démesurée. Quand je lui ai dit que moi je voulais bien m'y attaquer, cet homme à eu la générosité de me laisser faire. En dehors de mes heures de travail, le week-end, je me retrouvais dans l'atelier avec le client pour y travailler ! Je suis allé au bout, et de belle manière je crois. J'y ai découvert au-delà de la voiture, la satisfaction que pouvait procurer la sensation du devoir accompli : le devoir de faire ce que je m'étais engagé à faire, le devoir que je devais au client autant qu'à moi d'avoir poussé l'exercice au plus haut degré de perfection possible*». Hubert Haberbusch y a aussi pris une habitude: celle d'impliquer les propriétaires dans la restauration de leur voiture: «*Nous ne leur demandons pas de prendre le marteau avec nous, mais nous voulons qu'ils soient régulièrement présents à nos côtés*». Régulièrement, cela peut vouloir



«*Nous voulons que les propriétaires accompagnent leur restauration. L'atelier leur est ouvert en permanence*».



« Une Talbot T26 ou une Renault 4 CV, c'est de la tôle. Nous attachons autant d'attention au travail pour l'une que pour l'autre ».



« Nous ne sommes pas les spécialistes d'une marque : nous sommes, pour toutes les marques, spécialisés en excellence ! »

dire le week-end, ou le soir pendant la semaine, « Nous cultivons la relation humaine. Chez nous, on ne pose pas sa voiture pour revenir la chercher plusieurs mois après une fois la restauration terminée. Pour que nous acceptions un projet, il faut que le courant passe entre le propriétaire et nous, en particulier avec celui qui dans notre équipe sera en charge du chantier ». Une personnalisation des rapports qui donne un autre sens à la restauration : « Un propriétaire qui vient voir renaître sa voiture en perce le mystère. Bien sûr qu'une auto ce n'est que de la tôle. Mais cette tôle, il apprend à l'aimer et à la respecter. Il comprend que derrière l'objet inerte, il y a eu des yeux, des mains, des cœurs ; que des compagnons ont mis le meilleur de leur expérience, mesuré chacun de leurs gestes pour lui redonner forme. ».

SON Credo : ÉDUIQUER, PERFECTIONNER, TRANSMETTRE

Le meilleur du geste, c'est la quête permanente d'Hubert Habermusch. « Essayez de dessiner une belle courbe avec un crayon : c'est difficile, n'est-ce pas ? Et bien imaginez maintenant dessiner cette courbe avec vos deux mains et des outils à partir d'une feuille de métal. En faire une, c'est déjà un beau travail. Mais une autos à deux côtés et vous devez donc en faire deux, parfaitement symétriques. Que ce soit pour une Bugatti ou une Renault 4 CV, l'exigence est la même. Si c'est mal fait, on ne voit que ça... ». Combien d'années pour trouver le geste juste ? Le bon angle d'attaque du marteau ? La bonne force ? « Des mois pour commencer à sortir une forme douce sans agresser le métal, sans le fragiliser. Des années pour que, une fois la voiture terminée, on ne voit qu'un ensemble harmonieux, et non pas une suite de pièces assemblées ».

Chaque année, HH Services accueille en moyenne deux nouveaux dans son équipe, tandis que deux autres repartent. « Nous avons installé une habitude : nous prenons, si possible au même moment, un Compag-

non qui fait son tour de France et un nouvel apprenti. La somme des expériences et des caractères constitue notre patrimoine. Ce sang neuf est revigorant, la dynamique humaine nous enrichit à chaque fois un peu plus et ceux qui viennent s'enrichissent de ce que nous avons acquis. » Recevoir, donner, la transmission est au cœur de la philosophie d'Hubert Habermusch. C'est aussi pour cela qu'il a toujours refusé de

céder à la tentation de repousser les murs de ses 750 m² d'atelier et de déménager vers des locaux plus vastes. Il le pourrait car sa réputation a voyagé plus vite que lui. Il n'aime guère quitter son ancre. On vient de France, de Belgique, de Suisse, d'Allemagne pour lui confier toujours plus de voitures. Il n'en est pas question. Il n'y a jamais plus d'une dizaines d'autos ici : « Je ne fais pas ce métier pour les voitures, je les aime, mais »



LES MAÎTRES D'ART

Le titre de Maître d'Art (à découvrir sur www.maitredart.fr) a été créé en 1994 par le ministère de la Culture à l'inspiration du titre de Trésor National Vivant décerné depuis 1955 au Japon à des artisans d'exception. La distinction s'inspire également de pratiques en vigueur en France comme d'autres pays européens dès le moyen-âge ou les corporations, les confrérie, attribuaient aux plus experts d'entre eux le titre de maître.

L'institut National des Métiers d'Art répertorie actuellement 231 métiers regroupés

au sein de 16 domaines d'activité et mais n'a à ce jour attribué que 132 titres. Hubert Habermusch est le premier carrossier à en être récipiendaire et, plus globalement, le seul homme du monde de l'automobile à avoir été ainsi distingué. Un titre décerné à vie qui constitue « pour chaque Maître, au-delà de l'honneur, un engagement à porter au plus haut des valeurs, à transmettre des savoir-faire, et à être un ambassadeur du génie industriel culturel français », ainsi que l'a rappelé Françoise Nyssen lorsqu'elle a décerné à Hubert Habermusch, son diplôme.

Cliché © DR

» je ne les collectionne pas, je ne fais pas ce métier pour gagner de l'argent. Pourtant, je suis comme tout le monde, il m'en faut. Je fais ce métier pour transmettre des valeurs humaines, philosophiques, professionnelles. Pour que, dans ce monde qui aime trop les chiffres, subsistent des lieux pour ceux qui croient aux gestes, qui sont les mots de l'artiste, et des lieux pour ceux qui veulent s'épanouir dans la noblesse du métier». C'est ce dessein qui donne parfois l'impression à ceux qui regardent trop vite qu'Hubert Haberbusch avance à contre courant.

EXCLUSIVEMENT DE LA RESTAURATION, RIEN D'AUTRE

En regardant les tarifs affichés, les collectionneurs s'étonnent parfois de leur anormale « normalité » : en moyenne à peine plus de 60 euros de l'heure hors taxes. « Je n'ai pas de sol en marbre à payer. Ici la porte ouvre sur l'atelier. Je n'ai pas à décorer de show room arboré garni de voitures rachetées à des clients éreintés par mes factures. Je refuse de faire du négoce, je n'ai pas de stock de pièces détachées à gérer. On laisse les clients nous les fournir ce qui est en général, grâce à Internet, un jeu d'enfant et nous sommes ici plus performants un marteau en mains qu'un clavier sous les doigts ; je n'ai pas non plus à financer des canapés en cuir pour un salon d'attente avec bar. Ici, on n'attend jamais ! On vient discuter avec le compagnon à côté de sa voiture. Transmettre, passer, essaimer, ce à quoi je m'emploie, ce n'est pas une question d'argent, mais de volonté, de générosité, et il n'y a pas de banque pour ça : c'est en moi, c'est en chacun de nous, qu'on le trouve ! ».



« Nous ne sous-traitons pas: ce que nous prenons est traité dans l'atelier, par notre équipe ».

Hubert Haberbusch tente de faire entendre sa voix autant que sa voie ! La municipalité de Strasbourg l'affichait en quatre par trois sur ses murs à Noël dernier pour présenter ses Vœux à la population. Parce que le restaurateur commence à devenir sinon une icône, au moins un exemple. Une réputation devenue un statut depuis que la ministre de la Culture, Françoise Nyssen, lui a décerné le 30 août 2017 puis remis le 5 décembre suivant lors d'une cérémonie solennelle, le

diplôme de Maître d'Art. Un titre accordé à vie. La plus haute distinction que puisse recevoir un professionnel dans l'exercice de son métier. Pour Hubert Haberbusch, cette nomination est prestigieuse à plusieurs titres : d'abord parce que le cénacle est très exclusif (132 membres nommés depuis sa création), ensuite parce que c'est la première fois qu'un métier de l'automobile est honoré. Le carrossier s'est battu pour obtenir ce Graal, pas par vanité ou par goût des honneurs : « Je



Hubert Haberbusch au milieu de son équipe : « Chacun ici est responsable de son projet, de son client ».



« Le travail des grands carrossiers est comparable à celui des grands couturiers: un artisanat qui confine à l'art ».



« Je suis fier de ces diplômes parce qu'ils sont une reconnaissance pour notre profession ».

l'ai fait pour que notre métier soit reconnu, pour qu'un jeune puisse demain dire fièrement qu'il est apprenti, pour que l'ingénieur ou le P-DG regrette de ne pas l'avoir été, pour que les qualifications du secteur de l'artisanat acquises dans les entreprises, auprès des Maîtres d'Apprentissage, auprès des Maîtres d'Art, soit valorisées. ». À ses côtés le 5 décembre sous les ors des salons du ministère de la Culture, Isaak Rensing. C'est ce jeune homme, aussi impressionné que son Maître ce jour-là, qu'Hubert a choisi pour reprendre le flambeau de l'entreprise en compagnie d'un autre collaborateur de HH Services, Romain Gougenot.

COURAGEUX POUR LES AUTRES, TIMIDE POUR LUI-MÊME

« J'ai beaucoup reçu toutes ces années, j'espère que j'ai tout autant donné, notamment à Isaak et Romain pour qu'ils soient prêts à me succéder. J'essaie aujourd'hui de les préparer à prendre la responsabilité de l'entreprise, à me succéder. Ils ont de belles qualités, ils sont complémentaires: l'un très artiste, l'autre plus technicien, mais tous les deux sont de magnifiques carrossiers. Ce n'est pas simple pour eux, notamment parce que les clients veulent toujours parler au « Maître ». Mais il fera bon venir chez nous

lorsqu'ils seront aux commandes ». Hubert Habermusch incite les jeunes, notamment les Compagnons du Tour de France qui viennent chaque année en résidence chez lui, à se mettre à leur compte dès qu'ils le peuvent. *« J'avais 24 ans quand je me suis installé. Bien sûr, à cet âge, on traverse des moments durs. On doute de son choix, on a peur de cette solitude face aux travaux. J'encourage pourtant tous mes jeunes à oser. Certains ne voient pas ça comme ça, préfèrent ne pas pousser leurs compagnons à s'émanciper de peur qu'ils deviennent leurs concurrents. Pourtant, au-delà de former au geste, j'estime qu'un Maître d'Art doit aussi donner cette envie de voler de ses propres ailes. »* Et Hubert, que reste-t-il en lui de ses Maîtres, de quels confrères se sent-il proche? *« J'aime bien Dominique Tessier, nous sommes en phase, nous exerçons le même métier avec des valeurs équivalentes: l'intégrité, le souci du beau travail, le prééminence de l'homme sur tout le reste. C'était celle de mes deux maîtres d'apprentissage, Léon Weber et Bernard Alter, qui m'ont accompagné tout au long de ma carrière. Je crois qu'ils ont l'un comme l'autre aimé la manière dont j'avais essayé ce qu'ils m'avaient enseigné. J'étais aussi très impressionné par André Lecoq, le carrossier parisien. J'admire ses*

réalisations. Hélas, je ne l'ai croisé qu'une seule fois avant qu'il disparaisse en 2012. Je n'osais pas aller vers lui. » Hubert Habermusch, l'homme qui s'affiche en quatre par trois sur les murs de Strasbourg, qui remue ciel et terre pour faire évoluer les politiques de formation dans sa profession, a toujours eu, pour tout ce qui le concernait intimement, des timidités d'adolescent... □



« Je n'aime pas voyager. J'aime être au travail dans mon atelier ».



H. H. SERVICES
2, rue du Rhin Napoléon
67000 Strasbourg
Tél. : 03 88 61 70 24

Plus d'informations sur internet :
www.carrosserie-hh.com



Cliché © Google Maps

ILS REJOIGNENT LA FFVE

Retrouver dans chaque numéro de L'Authentique la liste des nouveaux adhérents, classés par collège puis par ordre alphabétique. Clubs, Musées, Professionnels, ils rejoignent la FFVE afin d'élargir leur audience, renforcer l'efficacité de leur action, et bénéficier des services et conseils de la Fédération. Contactez-les ou réservez-leur le meilleur accueil, ce sont nos compagnons de passion !

CLUBS MULTIMARQUES

Automobiles

AUTO PASSION DE LA BLANCHE-USB
Chez USB Maison des Jeunes
Les Auches - 04140 SEYNES LES ALPES
Téléphone: 0650773567 / 0778646932
Email: gilbertmathieu@free.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Automobiles

AUTO RETRO DU SEIGNANX
24, allée des Saules - 40440 ONDRES
Téléphone: 0682664084
Email: auto-retro-du-seignanx@orange.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

Automobiles

ESCAPADE AUTO RETRO
Le Rampeau - 24140 DOUVILLE
Téléphone: 0681828276
escapadeautoretro.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Automobiles

LES CAPOTES ANGLAISES
Maison des Associations
84, rue du Faubourg de Paris
59300 VALENCIENNES
Téléphone: 0607727612/061247679
Email: lemairfred@me.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Automobiles

NOIRMOUTIER VfhICULES ANCIENS
20, rue de l'Hôtel de Ville
85740 L'EPINE
Téléphone: 0607772038
Email: blondaugb@orange.fr
Adhérent depuis le 24/11/17

Automobiles

RETRO CLUB SAINTE VICTOIRE
5, chemin du Rucher - 13710 FUVEAU
Téléphone: 0442680155 / 0672388654
Email: retro.club.victoire@sfr.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Automobiles

VALLESPR RETRO COURSE
6, Carrer de Montserrat
66740 SAINT GENIS DES FONTAINES
Téléphone: 0609334226/0468392726
Email: jeandesclaux@free.fr
Adhérent depuis le 24/11/17

Automobiles

VINTAGE RACING OUEST MOTORSPORT
90, rue Duliscouet - 56100 LORIENT
Téléphone: 0297821456/0678765725
Email: christophe.lemoing@orange.fr
www.vroumteam.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Motos

DP MOTO PASSION
14, boulevard Buyser - 45250 BRIARE
Téléphone: 0632553455
Adhérent depuis le 15/12/17

CLUBS DE MARQUE

Motos

MOTO CLUB BFG
35, rue Hardon-Mansard
45380 LA CHAPPELLE ST MESMIN
Téléphone: 0238748220 / 0642163008
Email: president@bfg.asso.fr
www.bfg.asso.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

MUSEES

LA RUE DU TEMPS QUI PASSE

Sandrou - 24220 ALLES LES MINES
Téléphone: 0553282782/0785633060
Email: laruedutempsquipasse@gmail.com
Adhérent depuis le 12/01/18

LE MONDE DE JACQUES

Château de la Houssaye
49410 MAUGES SUR LOIRE
Téléphone: 0241681496/0685915612
Email: aluneteau@lemondedejacques.fr
www.lemondedejacques.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

MM PARK

4, rue Gutenberg - 67160 LA WANTZENAU
Téléphone: 0388592368
Email: dsoulier@mmpark.fr
www.ekauffmann@mmpark.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

PROFESSIONNELS

Accessoires Divers (Plaques, Insignes...)

CLEAN AUTO CLIM 47
Le Brousseau
47800 MIRAMONT DE GUYENNE
Téléphone: 0672270585
Email: cac.47@orange.fr
www.blue-reprog-cac47.com
Adhérent depuis le 24/11/17

Achat, Vente, Négoce

D.M.O RACING
647, route d'Ales
30380 ST CHRISTOL LES ALES
Téléphone: 0466552052
Email: dmo.racing@orange.fr
www.dmoracing.com
Adhérent depuis le 15/12/17

Achat, Vente, Négoce

L'AGENCE AUTOMOBILIERE
24 RD 201 - 68390 SAUSHEIM
Téléphone: 0389619010/0678900773
Email: christophe.winkelmuller
www.agenceauto.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Achat, Vente, Négoce

MAGIC MOTO
39, avenue du Capitaine Rémy Flandin
44500 LA BAULE
Téléphone: 0240110016/0684441079
Email: magic.auto@wanadoo.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Achat, Vente, Négoce

MITIK MOTO ZA de la Bigottière
37390 CHANCEAUX S/ CHOISILLE
Téléphone: 0688234784/0247498860
Email: patrick.caralp@bbox.fr
www.mitikmoto.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

Achat, Vente, Négoce

MOTO MAQUINA
29, Grande Sente des Beuregards
78510 TRIEL SUR SEINE
Téléphone: 0139270580 / 0608269028
Email: motomaquina@orange.fr
www.mythicwheels.com 15/12/17

Achat, Vente, Négoce

PIRONI AUTOMOBILES
10, rue Pasteur - 91810 VERT LE GRAND
Téléphone: 0164562744 / 0607337576
Email: sas.pironiautomobile@gmail.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Achat, Vente, Négoce

SAMU VINTAGE
46, rue Albert Sarraut - 78000 VERSAILLES
Téléphone: 0950700906/0607564827
Email: philippe@samufr
Adhérent depuis le 15/12/17

Achat, Vente, Négoce

VICTOR PARTS
15 ter, boulevard Jean Moulin
44100 NANTES
Téléphone: 0228001110
Email: victor@victorparts.com
www.victorparts.com
Adhérent depuis le 15/12/17

Contrôle technique

RETROLOCATION
4, rue du Péage - 67000 STRASBOURG
Téléphone: 0699421526/0388667367
scmidtbrice@yahoo.com
Adhérent depuis le 24/11/17

Experts en Automobile

CABINET A. JACQUOT
80, rue Abbe Philippe le Gall
56400 AURAY
Téléphone: 0609707661/0297507728
Email: cabinetjacquot@orange.fr
Adhérent depuis le 24/11/17

Locations

RETROLOCATION
14, rue des Vignes - 67380 LINGOLSHEIM
Téléphone: 0686550056
Email: fabrice.reithofer@dfr.iaie
www.retrolocation-alsace.com
Adhérent depuis le 15/12/17

Mécanique Générale

LEGEND AVENUE
6, rue de l'Esplanade Nord - 25220 THISE
Téléphone: 0381471111/0662578951
Adhérent depuis le 12/01/18

Organisation Événementiel

LE MONDE DE JACQUES
Lieu-dit La Houssaye
Le Château de la Houssaye
49410 MAUGES SUR LOIRE
Téléphone: 0241241800
Email: jbrun@lemondedejacques.fr
www.lemondedejacques.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

Parkings-Garages-Gardiennage

RC-CLASSIC
6, impasse Joffre - 67202 WOLFISHEIM
Téléphone: 0367106684/061130143
Email: contact@rc-classic.fr
www.rc-classic.fr
Adhérent depuis le 15/12/17

Spécialistes Divers

ANGEL RACING CAR
15, rue du Pont de Caville - 81200 MAZAMET
Téléphone: 0683766267
Email: angelracingcar@hotmail.fr
Adhérent depuis le 24/11/17

Tourisme

HÔTEL DU PATTI
Place du Patti - 06130 GRASSE
Téléphone: 0493360100/0493363640
Email: eric.ramos@hotelpatti.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

HÔTEL LA BERTELIERE
164, avenue du Mesnil Grémichon
76160 SAINT MARTIN DU VIVIER
Téléphone: 0235604400
www.laberteliere.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

HÔTEL LE BRISTOL
18, avenue de Colmar - 68100 MULHOUSE
Téléphone: 0389421231
Email: info@hotelbristol.com
www.hotelbristol.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

HÔTEL LE CHARLET
94, boulevard Louis Choussy
63150 LA BOURBOULE
Téléphone: 0473813300/0672247460
Email: contact@lecharlet.fr
www.lecharlet.fr
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

HÔTEL LE GRAND CHALET
19, Val Foncine - 39460 FONCINE LE HAUT
Téléphone: 0384519551
Email: grandchalet-valfoncine@gmail.com
www.grandchalet-valfoncine.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

LE PHOENIX
Place du Village - 05260 ANCELLE
Téléphone: 0492508282/0687374671
Email: thierry@hotel-les-autanes.com
www.hotel-les-autanes.com
Adhérent depuis le 12/01/18

Tourisme

DOMAINE DE GIZEUX
Château de Gizeux - 37340 GIZEUX
Téléphone: 0247964518/0622777838
Email: info@chateaudegizeux.com
Adhérent depuis le 15/12/17

CLUBS, MUSÉES, PROFESSIONNELS, COMMENT ADHÉRER À LA FFVE ?

La FFVE rassemble les Clubs, les Musées et les Professionnels dont l'activité est au moins partiellement axée sur les véhicules anciens. Conformément à ses statuts, elle ne peut accepter de collectionneurs particuliers.
Pour prendre connaissance de la procédure d'adhésion, reportez-vous au site internet de la F.F.V.E., rubrique « Adhérents », que vous trouverez sous l'adresse :
http://ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE A bientôt !

www.atelierdescoteaux.com
 — Vitaliseur de votre passion !!!



Austin-Morris

Nash



Restaure, rénove et entretient vos véhicules anciens comme des objets d'art.

ACHAT - VENTE

Z.I., rue de la Crapaudière - **02300 BLÉRANCOURT**

Tél. : 03 23 39 62 77 - Fax : 03 23 39 88 33

Email : contact@atelierdescoteaux.com

XY Graphic - 03.2390.2390



ARCIS

OFFRE SPECIALE CLUBS



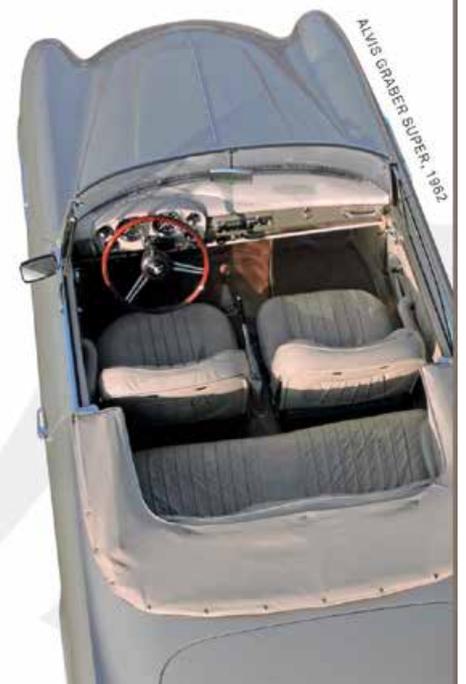
Garages, ateliers, hangars depuis 2002
 Livrables en kit ou clés en main
 En panneaux sandwichs isolés
 Sans entretien ni condensation

RETROMOBILE PARIS 7-12 FEVRIER 2018
 HISTORIC AUTO NANTES 17-18 FEVRIER 2018

02-54-23-60-60 / 06-46-34-33-82
 PARC EXPO ET USINE A BUSLOUP (Loir & Cher)
g.leroy@abriarcis.com
www.abriarcis.com

EXPOSANT À RÉTROMOBILE

CG CHRISTOPH GROHE
 FINE CLASSIC CARS



CHRISTOPH GROHE SA
 RTE D'ALLAMAN 10
 CH-1173 FECHY
 SWITZERLAND

T +41 21 807 35 85
 F +41 21 807 34 23

INFO@CHRISTOPHGROHE.COM
WWW.CHRISTOPHGROHE.COM

ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE

LE BUREAU



Alain Guillaume
Président de La FFVE
secretariat@ffve.org



Céline Poussard
Vice-Présidente,
Affaires Économiques
et Financières
celinepoussard@ffve.org



Pascal Rousselle
Vice-Président,
Secrétaire
pascalrousselle@ffve.org



Michel Clin
Vice-Président,
Manifestations
michel.clin@ffve.org



Patrick Le Parc
Vice-Président, Motos
patrick.leparc@ffve.org



Christian Simonetti
Secrétaire adjoint
christian.simonetti@ffve.org



Valy Giron
En charge des Musées
valy.giron@ffve.org



Bruno Tabare
En charge des Utilitaires,
Militaires et Agricoles
bruno.tabare@ffve.org

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Titulaires

Collège Marques

Etienne Anglade (*Club Delahaye*)
Arnaud Blanc (*Les Doyennes de Panhard & Levassor*)
Michel Blanchard (*Club Bugatti*)
Jean-Marc Dubost (*Club AC France*)
Jean-Michel Charpentier (*Les Amis de Delage*)

Bertrand Osio (*Amicale Facel Véga*)
Céline Poussard (*La Traction Universelle*)

Collège Multimarques

Pierre-Jean Desfossez (*Club Les Teuf Teuf*)
Michel Clin (*Association des Boucles de Loire*)
Régis Deweer (*Passion Automobiles 06*)
Yvon Gascoïn (*Trophée Historique des Régions de France*)

Alain Guillaume (*Les 3A de Lyon*)
Pascal Rousselle (*Ravera / 6A - Raucca*)
Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

Collège Motocyclistes

Nicolas Generoso (*Les bielles de Jactis*)
Alain Grare (*Vincent Owners Club France*)
Patrick Le Parc (*Vieilles Japonaises Deux-Temps*)

Collège Musées

Valy Giron (*Musée Automobile de Vendée*)
Stéphane Nerrant (*Normandy Tank Museum*)

Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Jean-Claude Accio (*Association pour la Commémoration de La Voie Sacrée*)
Daniel Sauvagere (*Amicale SFV*)
Bruno Tabare (*Musée des Blindés et Véhicules Militaires*)
Collège Professionnels
Eric Decellères (*Restom SA*)
Hubert Haberbusch (*HH Services*)

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Suppléants

Collège Marques

Mathieu Gras (*Amicale Salmson*)
Jean Lampriere (*Club Vedette France*)
Michel Lemoine (*Club Peugeot 403 Cabriolet*)
Bernadette Mesplet (*Club DS-ID Côte Basque*)
Michel Piat (*Club Georges Irat*)
Henri de Roissard (*Club Talbot*)
Philippe Thomas (*Club Ford Cosworth*)

Collège Multimarques

Robert-Louis Brezout-Fernandez (*American Car Club de France*)
Christine Gauchy (*Vincennes en Anciennes*)

Alain Mignot (*Club Auto Moto Troyes*)
Xavier Nicod (*Club Auto Legend*)
Daniel Paléni (*ACAC de Bar-sur-Aube*)
Patrick Rollet (*Automobiles et Patrimoine du Pays de Fougères*)

Collège Motocyclistes

Rémi Billet (*Vespa Club de France*)
Roland Carlier (*Fédération des Clubs Motocyclistes de La Police Nationale*)

Jean-Paul Veaudequin (*Retro Enduro Club de France*)

Collège Musées

Didier Carayon (*Musée Auto de Reims-Champagne*)
Richard Keller (*ACF/Amalfi*)

Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Bernard Postaire (*Association Normande d'Anciens Utilitaires*)
Alain Quemener (*FFMVCG*)
Jean-Pierre Saulet (*Camion Club de France*)

Collège Professionnels

Pierre Maquet (*Piquemal Classique*)
Stéphane Pavot (*Étude Osenat*)

LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Nord, Artois, Picardie Coordinateur des délégués régionaux

Pascal Rousselle pascalrousselle@ffve.org
Alsace - Lorraine - Franche-Comté
Fabrice Reithofer fabrice.reithofer@ffve.org

Antilles Philippe Dorvilma philippe.dorvilma@ffve.org

Auvergne Bernard Faucher bernard.faucher@ffve.org

Bretagne François Ravary francois.ravary@ffve.org

Bourgogne Pierre Skrotzky pierre.skrotzky@ffve.org

Centre Guy Taton guy.taton@ffve.org

Champagne - Ardennes
Daniel Paléni daniel.palenin@ffve.org

Ile-de-France Maxime Lépiessier

maxime.lepiessier@ffve.org

Ile-de-La-Réunion Jacques Cosserat jacques.cosserat@ffve.org

Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoïn yvon.gascoin@ffve.org

Limousin

Jean-Pierre Cochet Terrasson jean-pierre.cochet-terrasson@ffve.org

Maine Yves Bellesort yves.bellesort@ffve.org

Midi-Pyrénées - Aquitaine
Bernadette Mesplet bernadette.mesplet@ffve.org

Normandie

Etienne Anglade etienne.anglade@ffve.org

Provence - Alpes - Côte-d'Azur
Régis Deweer regis.deweer@ffve.org

Poitou - Charentes - Vendée
Jean-Yves Barre jean-yves.barre@ffve.org

Rhône-Alpes

Christian Simonetti christian.simonetti@ffve.org

Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante jean-claude.carobolante@ffve.org

LES MEMBRES COOPTÉS

Patrimoine vivant
Max Alunni

Affaires juridiques
Jean-Pierre Antoine

Transports en commun de personnes
Philippe Beaussier

Développement des musées
Patrick de Dumast

Affaires administratives
Louis Lamiré

Chargé de mission : "enseignement technologique"
Jean-Paul Le Buzith

Transmission des savoir-faire
Philippe Mercier

Ouverture sur la Jeunesse
Maximilien Rousselle

Hébergement et tourisme

Gérard Ducès

LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche de chez vous, contactez :

Etienne Anglade etienne.anglade@ffve.org

LES COORDINATEURS RÉGIONAUX

Pour organiser vos manifestations, contactez-les à travers le vice-président en charge de cette activité :
Michel Clin michel.clin@ffve.org

PRÉSIDENT D'HONNEUR

Ancien Président de la FFVE
Robert Panhard

LES MEMBRES D'HONNEUR

Membre Fondateur de la FCMF
Philippe Looten
Membre Fondateur de la FFVE
Adrien Maeght
Ancien Président de la Fiva
Michel de Thomasson

LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION

allopneus.com



ICC carene
assurances



MOTUL

L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

Directeur général : Laurent Hériou (laurent.heriou@ffve.org)

Secrétariat : Alexandra Boterel, Sophie Coudrel,
Nathalie Lainé, Macha Leder (secretariat@ffve.org)

ANGOULÊME

CIRCUIT DES

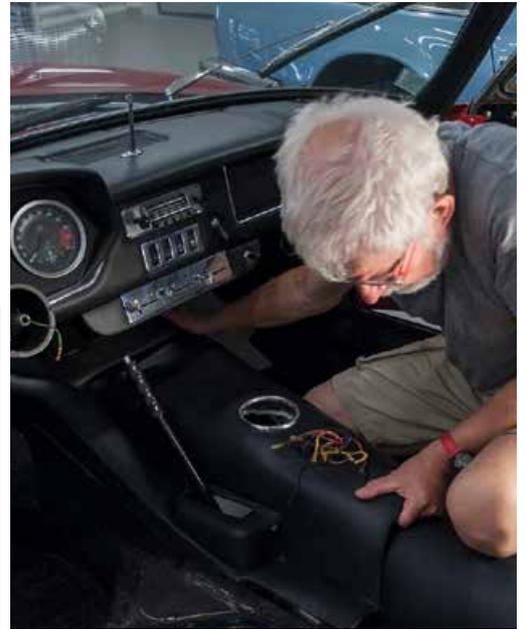
REMPARTS

14.15.16
SEPTEMBRE
2018



Trident

ACHAT - VENTE NEUF & OCCASION - ATELIER DE RÉPARATION AGRÉÉ - CARROSSERIE & MÉCANIQUE



Distributeur agréé MASERATI
Réparateur agréé FERRARI - MASERATI
Carrossier agréé FERRARI - MASERATI
Certification FERRARI CLASSICHE

SHOWROOM MASERATI
Carré La Fayette - 5, place Aristide Briant
44000 NANTES
TEL. 02 51 41 41 00

CONCESSION TRIDENT
76, rue de la Croisée - Beaupty 3 - Mouilleron le Captif
85000 LA ROCHE SUR YON
TEL. 02 51 24 43 85 - www.groupe-trident.com