



TRIMESTRIEL

N° 2

# l'Authentique

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



## GRAND DU SPORT

Henri Pescarolo,  
les longues nuits du Mans

## UTILITAIRE LÉGER

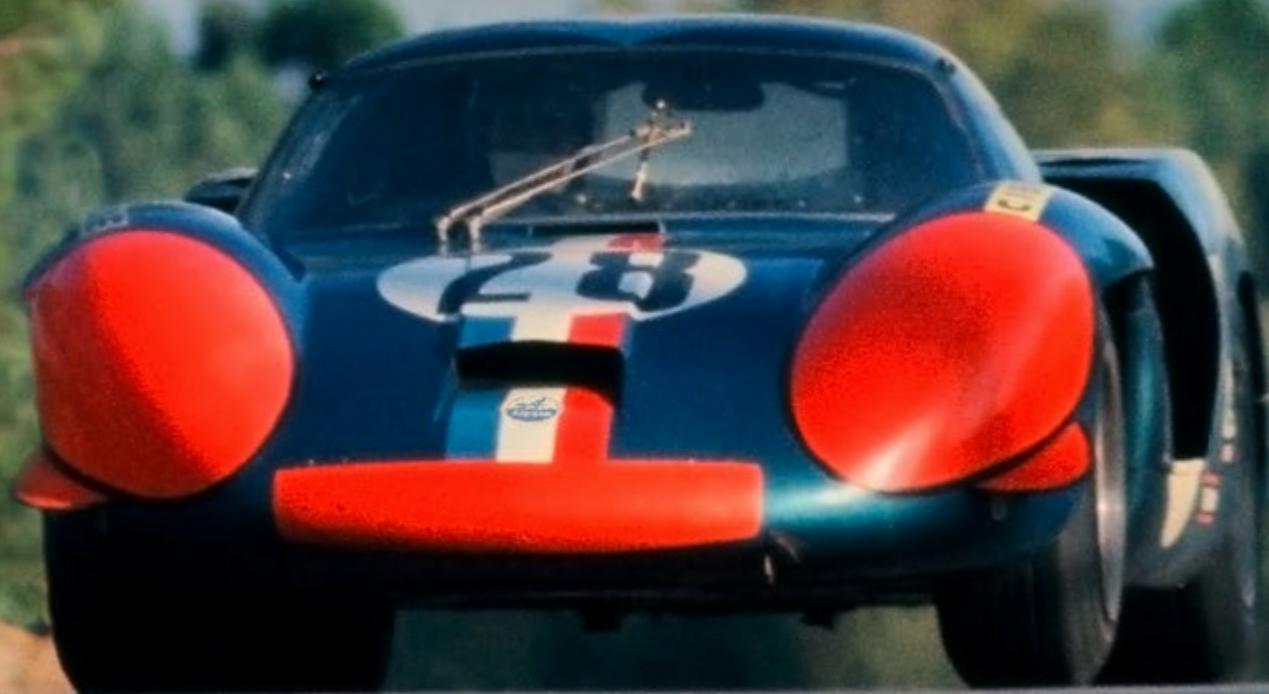
1939-1954, et la 2 CV  
devint camionnette

## HISTOIRE DE MARQUE

Koelher-Escoffier,  
le sport avant tout

## SAGA AUTOMOBILE

Ford T en France,  
pionnière d'outre-atlantique



# ALPINE EN ENDURANCE

## 1963-1978, LES ANNÉES DE LÉGENDE

## LOI ET RÈGLEMENTS

Copies, répliques, kit-cars et véhicules transformés

L 16034 - 2 - F: 7,00 € - RD



alcyon  
media

JUIN - JUILLET - AOUT 2018

CHAMPAGNE



**PONSON**  
PASCAL



COULOMMES - LA - MONTAGNE

**1<sup>ER</sup> CRU**

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



# ÉDITORIAL

«TOUT ESPOIR NE SERAIT-IL DONC PAS PERDU...»

**C**hers Amis, Une nouvelle saison commence pour nos véhicules et pour nous-mêmes. L'hiver a été long et pluvieux, parfois neigeux. Je sais que, pour certains d'entre vous, cela n'a aucune importance et que vous êtes capables de rouler tous les jours quelle que soit la météo. Pour ma part, je fais partie de ceux qui ne sortent pas quand il pleut, de peur de devoir relaver leur voiture avant de la ranger sous sa housse, de ceux aussi qui redoutent les attaques du sel sur la carrosserie et craignent la neige ainsi que le verglas. Deux attitudes, deux façons de profiter de nos véhicules. Je ne sais qui a tort et qui a

raison. Je me contente de constater, et, au fond de moi, je me dis que je manque peut-être quelque chose en refusant d'affronter l'hiver au volant d'une Ancienne. Je ne suis pas un restaurateur, la peur de mal faire m'empêche de toucher à la mécanique. Je me contente de soigner l'apparence, le chiffon microfibre et la Nénette à portée de main. Il est vrai aussi que je n'ai guère le loisir de m'occuper de mes véhicules. J'ai à peine le temps de les faire rouler régulièrement, mais ceci est une autre histoire...

Pourquoi vous parler de mes soucis de collectionneur ? Pour, en fait, vous dire que, quelle que soit la façon de l'aborder, notre plaisir de posséder et de faire rouler nos véhicules est bien réel. Alors, si quelqu'un, pour un quelconque motif pseudo-écologique et franchement démagogique, s'avise de m'empêcher de vivre ma passion, il me trouvera sur sa route ! Depuis quelques mois, nous avons successivement vu les prix des carburants, des péages, des assurances et des stationnements augmenter de façon inconsiderée. Pour couronner le tout, on nous promet pour le 20 mai un contrôle technique renforcé, et évidemment plus coûteux, qui fait peur aux collectionneurs et les précipite vers la carte grise Collection. Et que dire aussi à ce propos du site de l'ANTS qui ne fonctionne toujours pas ? Ensuite, pour d'obscures raisons, on veut nous obliger à rouler à 80 km/h sur des routes dont les tronçons réputés dangereux sont déjà, eux, limités à 70 km/h. On a tenté de faire porter sur des mécaniques sages, mais de forte cylindrée, une taxe si lourde qu'elle rendait impossible toute transaction. Puis cela a été le tour des véhicules militaires que l'on voulait empêcher de circuler, faisant l'amalgame entre une Jeep et une Kalachnikov dont tout le monde sait que ce n'est pas chez les collectionneurs d'engins militaires que l'on peut se la procurer... Et maintenant on assimile les sorties de clubs à des épreuves sportives dès lors que l'on dépasse les 50 véhicules... Trop c'est trop !

Mais qu'ont les services de l'Etat après l'Automobile en général et les véhicules de Collection en particulier, alors qu'ils lui rapportent des revenus fiscaux comme aucune autre activité sur cette terre ? Un soir de 1966, dans sa grande sagesse, le Premier ministre Georges Pompidou avait dit à un chargé de mission à Matignon du nom de Jacques Chirac, alors qu'il lui présentait une pile de décrets à signer, «Mais arrêtez donc d'emmerder les Français. Il y a beaucoup trop de lois, trop de règlements dans ce pays !». Il semblerait que notre Président actuel ait fait sienne cette citation assez récemment. Tout espoir ne serait-il donc pas perdu... Vive le printemps qui revient, et nos véhicules historiques... qui seront toujours là !

**Alain Guillaume**  
Président de la FFVE



# SOMMAIRE

N° 2 – JUIN, JUILLET, AOUT 2018

56



34



28



18

## 3 · Éditorial

Le mot du Président Alain Guillaume

## 6 · Façon Puzzle

Mise en pièces : Porsche 906

## 8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

## 10 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

## 13 · Lois et Règlements

Copies, répliques, kit-cars et contrefaçons

## 18 · Alpine et l'Endurance

Le chemin de la victoire

## 28 · Grand témoin

Christian Huet, expert en automobile

## 34 · Utilitaire Léger

1939-1954, et la 2 CV devint Camionnette

## 42 · Grand du Sport

Henri Pescarolo, les longues nuits du Mans

## 44 · Histoire des Marques

Kœlher-Escoffier, le sport avant tout

## 52 · Club Moto

Monet-Goyon et Kœlher-Escoffier

## 54 · L'Humeur de...

Xavier Crespin : Sauvons les Populaires

## 56 · Modèle

La Ford T en France

## 65 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

## 82 · Abonnements

*L'Authentique* chez vous à chaque parution

## 84 · Musée

Les Sapeurs-Pompiers de France à Montville

## 88 · Les Clubs de la FFVE

Les Cinq A de Carcassonne

## 92 · Les Clubs de la FFVE

Le Club Ferguson-France



65



42



44



84



92

## 96 · Professionnel

Jean-Do, Peintre en Lettres

## 100 · La Vie de la FFVE

L'Assemblée Générale 2018

## 102 · La FFVE sur le terrain

L'équipe Administrative

## 104 · Nouveaux adhérents

Ils rejoignent la FFVE

## 106 · Organigramme FFVE

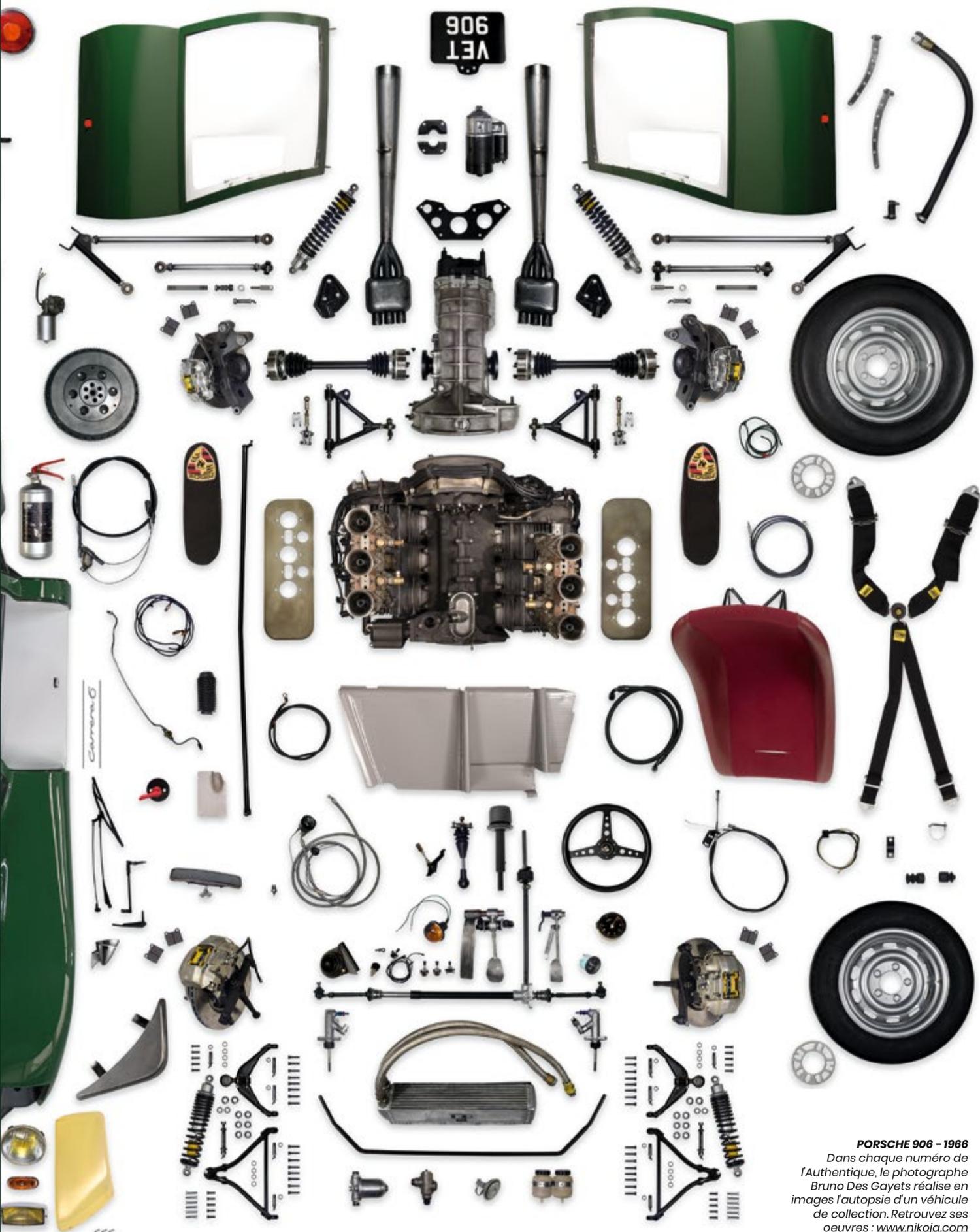
Vos représentants nationaux et régionaux

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](http://www.ffve.org)  
**Directeur de la publication :**  
Alain Guillaume [secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)  
**Président du Comité Éditorial :**  
Pascal Rousselle [pascal.rousselle@ffve.org](mailto: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](mailto:fgranet@alcyon-media.com)  
**Directeur de la Création :**  
Charles Guénant  
[cguenant@alcyon-media.com](mailto:cguenant@alcyon-media.com)  
**Rédacteur en Chef :**  
Antoine Demetz  
[ademetz@alcyon-media.com](mailto:ademetz@alcyon-media.com)  
**Directeurs Artistiques :**  
Olivier Girousse, Patrick Bénard  
**Secrétaire de Rédaction :**  
Nathalie Bourinert  
**Rédacteur Permanent :**  
Jean-Baptiste Berthon  
[jbberthon@alcyon-media.com](mailto:jbberthon@alcyon-media.com)  
**Ont collaboré à ce numéro :**  
Aéro Jean-Do, Archives Granet Tegler -  
Fonds Gérard Crombac, Archives Meyers  
Manx, Régis Arnaud, Gilles Blanchet,

Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise Boissard de Beaufort, Olivier Chabanne, Jean-Christophe Chaudron, Citroën Communication, Club Ferguson-France, Club Les Cinq A, Collection of The Henry Ford, Lieutenant-colonel Jean-Pierre Collinet, Florent Debarben, Colin Debuchy, Antoine Demetz, Daniel Denis, Thierry Dubois, François-Marie Dumas et [www.moto-collection.org](http://www.moto-collection.org), Jean-Paul Estivie, Chantal Fault de Bubblecars et Scooters en Bourgogne, Fotorissima, Bernard-François Fouqueville, Laurent Hériou, Xavier Hory, Bruno des Gayets, François Granet, Intermeccanica, Jaguar, LAT-Photographics, L'Aventure Michelin, L'Aventure Peugeot Citroën DS, César Maillard, Me Grégoire Marchac, Mercedes-Benz Classic, Moto Club Monet-Goyon et Koehler-Escoffier, Musée des Sapeurs-Pompiers de France, Xavier de Nombel, Olivier d'Orgebrune, Panoramic, Jean-Pierre Pasche et [www.photosjpp.com](http://www.photosjpp.com), Lucien Pertenne, Photothèque Renault - Renault Communication, Maximilien Rousselle, Pascal Rousselle, Shelby, Dominique Stempfrel et Superformance, Sutton et DR.  
**Remerciements :**  
L'Aventure Michelin en la personne de Stéphane Nicolas, L'Aventure Peugeot Citroën DS en la personne de Xavier

Crespin, Denis Hulle et Guillaume Keller, Sylvie Bader, René Bellu (†), Alain Bienvenue, Igor Biétry, Bonhams en la personne de Philip Kantor et Poppy McKenzie Smith, Gilles Bonvin, Florian Bompas, Camille Bourges, Florent Bourges, Hugues Chaussin, Benoît Chenet, le Club Ferguson France en la personne de Jean Soulier, Collection of The Henry Ford en la personne de Melissa Foster et Jim Orr, Daniel Denis, Thierry Dubois, Mireille Gardon, Romain Guérard, Charles Hervouet, Xavier Hory, Catherine Jeannin, Claude de La Chapelle, Jonathan Linder, Jean-Michel Matras, Anne-Marie Michel, Michel Pilon, Photothèque Renault - Renault Communication en la personne de Carole Mariot, Publicis Live en la personne d'Hélène Sauvanet, Frédéric Priou, Didier Régnaud et Renault Classic en la personne d'Hugues Portron,  
**Régie publicitaire :**  
Morgan Fonteneau  
[morgan@adariusmedia.fr](mailto:morgan@adariusmedia.fr)  
Darius Media  
7 rue Saint Eloi 49300 Cholet  
Tél direct : 06 22 04 17 83  
**Impression :** Imprimerie Pollina  
**Distribution :** MLP - ISSN : en cours  
**CPPAP :** en cours - **Copyright :** Alcyon Media Groupe - Tous Droits réservés.





**PORSCHE 906 - 1966**  
 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](http://www.nikoja.com)

# ACTUALITÉS

## FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



### Lunettes Meyrowitz, la légende continue

Opticien à Paris depuis 1875, la maison EB Meyrowitz invente pendant les Années Vingt les fameuses lunettes Goggles pour aviateurs tant appréciées aussi par les pilotes automobiles. Aujourd'hui, Meyrowitz lance les premières lunettes enveloppantes en impression 3D pour la moto, le ski, le golf, le tir sportif, mais aussi pour la compétition automobile. En effet, celles-ci, disponibles en version solaire ou pour verres correctifs, ont été spécialement conçues pour être portées avec un casque. Ultralégères, elles bénéficient en outre d'une finition velours mat satiné éliminant tout reflet parasite. [www.meyrowitz.paris](http://www.meyrowitz.paris)

© Fotofestima



### Week-end de course au Grand Prix de l'Age d'Or à Dijon

Sur le célèbre circuit de Dijon-Prenois, la 54<sup>e</sup> édition du Grand Prix de l'Age d'Or s'est déroulée du 8 au 10 juin derniers. Sous les yeux de 15 000 spectateurs, elle a réuni 250 voitures de course historiques venues rouler dans le cadre de neuf épreuves. Le temps d'un week-end le sport automobile des Années Cinquante

aux Années 2000 a ainsi fait le spectacle en évoquant les noms de l'automobile les plus illustres qui ont construit sa légende, parmi eux on trouvait par exemple Alfa Romeo, Aston Martin, Bertone, Bizzarrini, Chevrolet, Ferrari, Ford, Jaguar, Maserati, Porsche ou encore Shelby... Que du beau monde ! [www.grandprixdelagedor.com](http://www.grandprixdelagedor.com)

*C'était génial !  
Chaque instant m'a  
rappelé à quel point  
c'est une épreuve  
longue et difficile où  
tout peut arriver. Nous  
voulions un doublé  
et nous y sommes  
parvenus. J'en suis  
donc très heureux.*

**Fernando ALONSO**

à propos de sa victoire aux  
24 Heures du Mans 2018 sur  
la Toyota TS050 Hybrid n° 8.



### Record sur la Côte d'Opale ?

Organisé à Marquise dans le Pas-de-Calais, le Retro Festival projette de mettre en place pour sa prochaine édition l'organisation de la plus grande reconstitution d'une ville des Années Soixante sur la Côte d'Opale. Les 150 étudiants passionnés en charge de cet événement se sont fixés pour objectif de réunir plus de 2000 véhicules en provenance de dix pays différents. Le 29 juillet 2018, ils comptent bien ainsi faire résonner la voix des collectionneurs de toute l'Europe. Un précédent record de parade de véhicules d'époque a été établi en 2017 à Porto-Rico avec 2491 équipages. Et pourquoi pas le battre ? [www.retrofestivalcotedopale.com](http://www.retrofestivalcotedopale.com)



### La Nationale des 2 CV

La 26<sup>e</sup> Rencontre Nationale des 2 CV Clubs de France se déroulera du 29 mai au 2 juin 2019 à Saint-Amand-Montrond (Cher). Cet événement de dimension internationale se déroule à chaque fois dans une ville et une région différente. Pour mémoire, la dernière édition qui a eu lieu cette année dans le Doubs, a rassemblé 2657 équipages venus de toute la France, mais aussi de tous les pays frontaliers, et plus de 15 000 visiteurs locaux ! [www.cherdeuches19fr](http://www.cherdeuches19fr)

# 25000

**C'est le nombre de demandes d'attestation que le secrétariat de la FFVE aura traitées à la fin de l'année 2018. (voir page 102)**

### Epoqu'auto, édition 2018

La quarantième édition du salon lyonnais Epoqu'Auto se déroulera sur le site d'Euroexpo à Lyon-Chassieu du 9 au 11 novembre prochains. Sur plus de 50 000 m<sup>2</sup>, les temps forts de cette édition anniversaire comprendront quatre expositions vedettes ayant respectivement pour thème Panhard & Levassor 75 ans d'innovation auto-

mobile, Lamborghini l'autre légende italienne, Renault une autre histoire de la France contemporaine et New Map l'âge d'or de la moto lyonnaise. Un hommage tout particulier sera aussi rendu à Paul Berliet, illustre Lyonnais, avec la célébration du centenaire de sa naissance. [www.epoquauto.com](http://www.epoquauto.com)



© Dominique Stempfle



## Alloneu.com à Avignon

La dernière édition de l'Avignon Motor Festival rendait hommage à Porsche afin de célébrer ses soixante-dix ans (voir notre article en pages 76 et 77). La société Alloneu.com, partenaire de la FFVE et particulièrement impliquée auprès de collectionneurs de

véhicules anciens, était aussi partenaire de l'événement. Elle avait à ce titre animé un hall spécialement dédié où ont été accueillis les clubs Porsche Classic 911, 914, 924-944-968 et 928 ainsi que leurs adhérents et leurs plus belles pièces.

# 199

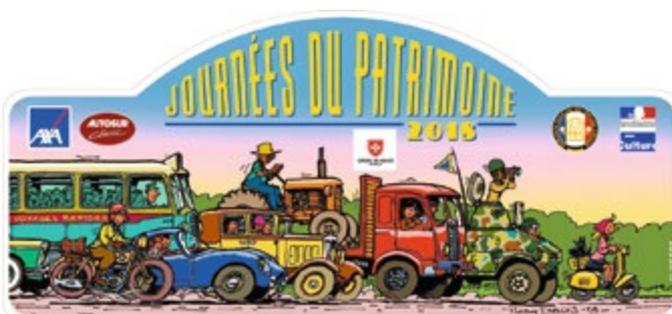
**nouveaux points de vérification ont été mis en place dans le cadre du contrôle technique le 19 mai dernier à minuit.**

© Jean-Christophe Chaudron



## Joséphine sur l'Autodrome!

Comme nous vous l'avions annoncé dans notre précédent numéro, Joséphine, la Renault Juvaquatre emmenée par nos trois confrères Jean-Claude Amilhat, Igor Biétry, Thierry Dubois et leur compère Jean-Claude Lesage, a investi du 31 mai 20 h au 2 juin 8 h le célèbre autodrome de Linas-Monlhéry. En roulant ainsi jour et nuit, elle a ainsi rendu hommage à l'exploit réalisé par sa semblable quatre-vingts ans plus tôt sur cette même piste. Mais, au-delà du défi, il faut avant tout retenir ici l'amitié et la passion commune pour les mécaniques anciennes qui ont animé cette commémoration. Maintenant, nos quatre mousquetaires du volant ne comptent pas en rester là et ils préparent déjà un Tour de France de 3 000 km avec Félicie, une Peugeot 202 de 1938 elle... aussi !



## La FFVE pour l'Ordre de Malte

Comme chaque année, dans le cadre des Journées du Patrimoine, une vente de plaques de rallye est organisée par la FFVE. Réalisées grâce au soutien des assurances Axa et des contrôles techniques Autosur Classic, elles ont été gracieusement dessinées par notre ami Thierry Dubois. Les fonds récoltés seront cette année destinés à la Maison d'Accueil Spécialisée Notre-Dame de Philermme, établissement médico-social situé à Sallanches en Haute-Savoie et géré par l'Ordre de Malte France. Issu du plus ancien organisme caritatif au monde, l'Ordre de Malte France est une association catholique hospitalière, recon-

nue d'utilité publique, fondée en 1927. Quant à la Maison d'Accueil Spécialisée Notre-Dame de Philermme, elle a été ouverte en 1997 pour accueillir et accompagner les personnes adultes atteintes d'autisme et de troubles envahissants du développement. Cette plaque est disponible en format auto ou moto et peut être commandée auprès de la FFVE jusqu'au vendredi 31 août prochain. Son prix unitaire est de cinq euros et elle est conditionnée par lot de dix. Pour ceux qui souhaitent économiser les frais de port, les plaques sont disponibles sur les stands de la FFVE lors des prochains salons et événements. [www.ffve.org](http://www.ffve.org)



## Incontournable Locomotion

Pour la seconde année consécutive, la Locomotion en Fête s'est déroulée sur son nouveau site de l'aérodrome de Melun-Villaroche. Les 9 et 10 juin derniers, cette 24<sup>e</sup> édition a ainsi réuni quelque 700 véhicules de collection en tous genres, voitures, poids lourds,

matériel militaire, véhicules d'incendie, tracteurs agricoles, utilitaires légers et même des avions anciens. Grâce à des conditions météorologiques favorables, le public a été au rendez-vous et pas moins de 7 000 spectateurs ont fait le déplacement. [www.lalocomotionenfete.com](http://www.lalocomotionenfete.com)

## ROUTES MYTHIQUES, L'EXPOSITION

# MONDIAL DE L'AUTO

PARIS

Du 4 au 14 octobre prochains, dans le cadre du Mondial Paris Motor Show, se tiendra, au pavillon 5.1 du parc Paris Expo Porte de Versailles, une exposition entièrement consacrée à la route sous toutes ses formes et à travers toutes les époques. Elle rassemblera pour cela une cinquantaine de voitures et une vingtaine de motos anciennes parmi lesquelles quelques surprises...

## CINQUANTAIRE D'AMG



© Mercedes-Benz Classic

Afin de célébrer les 50 ans d'AMG, constructeur de véhicules haute performance et filiale de Mercedes-Benz, le constructeur à l'étoile avait organisé une exposition consacrée à ses productions vitaminées dans son musée de Stuttgart en Allemagne. Fermée le 6 juin dernier, après une prolongation d'un mois, celle-ci a connu un très large succès en totalisant plus de 200 000 visiteurs!

## 100 ANS DE CITROËN À RÉTROMOBILE

La 44<sup>e</sup> édition du salon Rétromobile se tiendra à Paris du 6 au 10 février 2019. Centenaire oblige, le constructeur Citroën sera particulièrement mis à l'honneur. L'affiche de l'événement associe d'ailleurs l'emblématique Traction à la Tour Eiffel qu'André Citroën avait transformée dès 1925 en un impressionnant support publicitaire lumineux.



## MONTREUX GRAND PRIX 2018



La prochaine édition du Montreux Grand Prix se déroulera du 13 au 16 septembre prochains. Cet événement éclectique est ouvert aux voitures de type Sport ou de course d'avant-guerre, de type Rallye, Sport ou Grand Tourisme de 1946 à 2018, aux Supercars de 1987 à 2018 et, enfin, aux véhicules à énergies alternatives.

# LECTURES

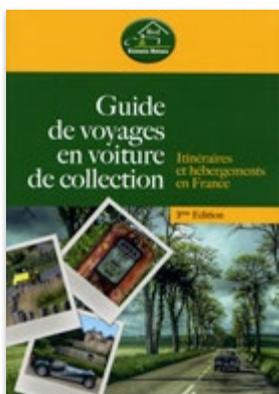
## POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE



### LES 24 HEURES DU MANS, CARNET D'ARTISTE

Bel hommage que rend ici le peintre Yahn Ranou à la plus célèbre course automobile du monde. À travers ses aquarelles, il retrace ici toute l'histoire de l'épreuve mancelle depuis sa première édition en 1923. Toutes les voitures et tous les pilotes qui ont écrit sa Légende sont ici bien sûr évoqués avec détail et passion, mais, au fil des œuvres colorées, l'on retrouve aussi l'ambiance très particulière des 24 Heures du Mans. Ainsi, le style à la fois libre et précis redonne vie aux grands affrontements mythiques.

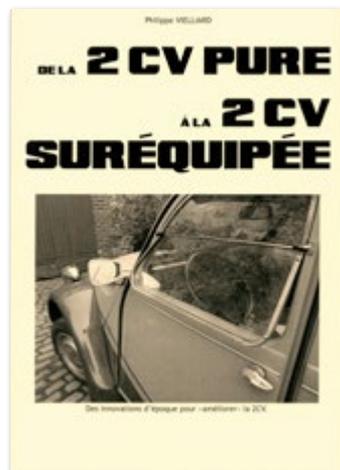
Yahn Ranou, textes de Fabrice Bourigaud et Bruno David  
Glénat - [www.glenatlivres.com](http://www.glenatlivres.com)  
285 x 218 mm, 176 pages  
150 aquarelles, 35 €



### GUIDE DE VOYAGES EN VOITURE DE COLLECTION

Voici le compagnon indispensable de vos périples estivaux. Cette troisième édition du Guide de Voyage en Voiture de Collection est faite pour tous les amateurs de véhicules anciens et de routes authentiques. Au format boîte à gants, il vous prodiguera tous les conseils nécessaires pour vos préparatifs et regorge de bonnes adresses en tous genres pour découvrir, région par région, la France des routes nationales et touristiques.

Alexandre Pierquet  
Bed & Historic Motors  
[www.bedandhistoricmotors.com](http://www.bedandhistoricmotors.com)  
147 x 210 mm, 418 pages, 26 €



### DE LA 2 CV PURE À LA 2 CV SURÉQUIPÉE

Au cours des Années Cinquante et au début des Années Soixante, la Citroën 2 CV, par son dépouillement extrême, a fait le bonheur des accessoiristes automobiles. Ce livre en noir et blanc est consacré à leur riche production. Edité à compte d'auteur à 250 exemplaires, il vient de faire l'objet d'une édition révisée et augmentée de 100 exemplaires supplémentaires. Si le sujet de cet ouvrage rare vous intéresse, n'hésitez pas !

Philippe Viellard  
Edité à compte d'auteur  
[lagrandroue@hotmail.fr](mailto:lagrandroue@hotmail.fr)  
210 x 297 mm, 108 pages, 20 € (port compris)



### AUTOUR DE L'AUTO

Regard sans concession d'un illustrateur passionné sur l'automobile d'aujourd'hui avec ses contradictions et ses travers.

Mykolas Lukosevicius  
Edité à compte d'auteur  
[www.mykolas.info](http://www.mykolas.info)  
210 x 148 mm, 42 pages, 12 €



### FORMULE FRANCE 1968-1970

Toute l'histoire de la fameuse Formule France qui, en seulement trois ans, a révélé tant de grands talents automobiles.

Dominique Pascal et Dominique Vincent  
L'Autodrome Editions  
[www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
270 x 270, 144 pages, 39 €



### FIAT 8 V, 1952-1954

Belle et mécaniquement raffinée comme tant de voitures sportives italiennes, la célèbre Fiat 8 V a connu une carrière particulièrement courte.

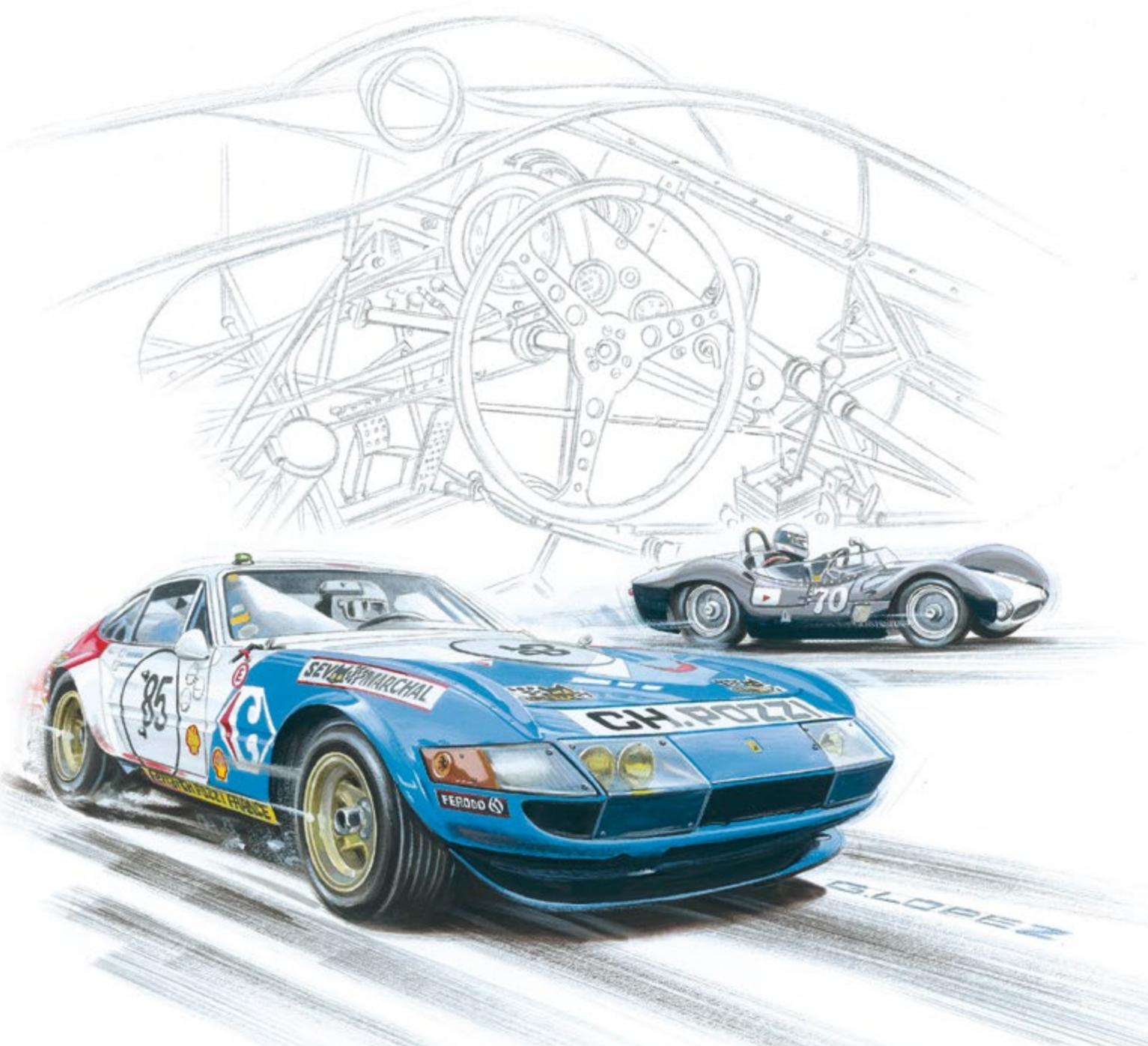
Alessandro Sannia  
Il Cammello - [www.ilcammello.it](http://www.ilcammello.it)  
270 x 190 mm, 56 pages, 19,99 €



### CES SPORTIVES 1960-1970 DONT A RÊVÉ MON PÈRE

Deux grands talents automobiles, Patrice Vergès et Xavier de Nombel, passent en revue toute une génération de sportives devenues mythiques.

Patrice Vergès et Xavier de Nombel  
ETAI - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
240 x 290 mm, 240 pages, 44 €



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

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE  
AUTOSUR CLASSIC  
LE PLUS PROCHE :

[WWW.AUTOSUR.FR](http://WWW.AUTOSUR.FR)

 N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE  
DE LA FFVE





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.

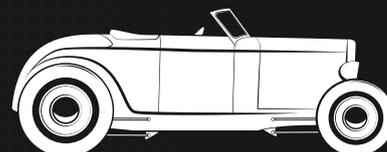
De 1900 à 1950

### SAE 30 & SAE 50

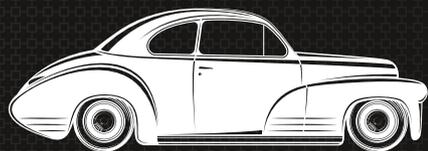


Adhérence renforcée pour un démarrage plus facile, même après une période d'immobilité prolongée. Compatibilité totale avec les métaux non ferreux tels que le laiton, le bronze et le cuivre.

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](http://www.motul.com/fr)

Retrouvez tout un monde de passionnés



# LA LOI

## DROIT, FISCALITÉ

### LAURENT HÉRIOU



Directeur Général de la FFVE depuis huit ans, il est aussi coordinateur automobile des expositions spéciales du Mondial Paris Motor Show depuis maintenant 25 ans.



© Shelby

# COPIES, RÉPLIQUES, KITS-CARS, FAUX ET TRANSFORMATIONS

**Acheter un véhicule de collection qui n'est pas authentique ou qui a été notablement transformé, peut parfois entraîner bien des difficultés pour l'acquéreur. Lorsqu'une demande d'attestation est adressée à la FFVE pour ces véhicules différents, elle est confrontée à des problématiques particulières qui lui imposent un traitement au cas par cas.**

PAR LAURENT HÉRIOU, DIRECTEUR GÉNÉRAL DE LA FFVE

**C**opies, répliques, faux, kits-cars, continuations, mais de quoi parle-t-on ? Selon la définition du dictionnaire, une **copie** est la reproduction d'une œuvre d'art, peu importe le copiste qui la réalise. Exemples : les Pur Sang Argentina 35B ou 51 qui copient les Bugatti 35B ou 51. Une **réplique** est une copie élaborée par l'artiste lui-même ou exécutée sous sa direction. Exemples, les Continuations : Cobra, Lightweight E Type, XKSS, DB4GT et GTZ, et maintenant Alvis. Un **faux** est une copie faite sans autorisation et dans une intention frauduleuse, il s'agit de contrefaçon.

Trouver une appellation commune à tous ces véhicules étant complexe, un terme s'est imposé dans le langage courant : « **Replica** ». Mot qui a l'avantage de pouvoir être traduit et compris dans la plupart des langues ! Attention, Replica s'applique au modèle (type) et non à la marque. Exemple : une « *Bugatti Replica* » n'existe pas (ou pas encore). Il s'agit éventuellement de Type 35B ou 51 Replica.

La Sbarro 328, quant à elle, est une copie, pas une réplique dans la mesure où elle n'a pas été réalisée par BMW, les dimensions ne sont pas rigoureusement les mêmes, sans parler de la motorisation.

Voilà donc les différences posées !

### QUAND LES CONSTRUCTEURS S'EN MÉLENT...

Il est important de distinguer l'exécution de véhicules par une entreprise indépendante avec l'accord du constructeur, pour son compte, ou par le constructeur lui-même. Si l'on prend en compte le langage, y compris celui employé par les constructeurs, on constate cependant là aussi quelques distorsions.

Les Auto-Union Type C et D, y compris les carrosseries Avus, toutes faites chez Crosthwaite & Gardiner, pour le compte d'Audi, sont des **reconstructions** à l'identique d'originaux aujourd'hui disparus. Audi ne parle jamais de répliques. L'intérêt est de faire revivre des modèles emblématiques qui **n'existent plus**.

C'est également le cas du Roadster Royale Esders, à la différence près qu'il n'a pas été exécuté par Bugatti.

Enfin, il y a le modèle qui prend vie plusieurs décennies après avoir été imaginé, mais **jamais construit** alors, comme l'Auto-Union Porsche typ 52 1935, ou le dessin Gangloff sur châssis de Bugatti 57 exécuté de nos jours en deux exemplaires.

Shelby nomme ses Cobra modernes des « **continuations** » pas des « *Replicas* ». Jaguar pour les six Lightweight soigne également ses mots : « What began in 1963, continued in 2015. Original Design, Modern Technology » (« *ce qui a commencé en 1963 continue en 2015. Dessin original, technologie moderne* »), à aucun moment le mot « *Replica* » n'apparaît...

Idem pour Aston-Martin avec les DB4GT Zagato : 19 exemplaires entre 1961 et 1963, quatre « *Sanction II* » en 1991, avec un numéro de série officiel dans la lignée, et deux « *Sanction III* » en 2000. Jamais le mot « *Replica* » n'est employé par Aston.



En novembre 2016 Jaguar lance la construction de neuf exemplaires Continuation de sa mythique XKSS de 1957.

» Si l'on s'en tient à l'étymologie, ces quatre derniers exemples sont des répliques modernes. Il est important de savoir que l'on utilise aussi le terme «*Replica*» pour désigner une «*Copie*» (ou «*Copy*»).

Enfin, le **faux**. Sa définition est très simple: le «*faux*», c'est ce qui veut se faire passer pour du vrai mais qui ne l'est pas et que la loi qualifie de contrefaçon (il y a désormais beaucoup d'intérêt en jeu...). Dernier exemple à la mode :

les Fiat de plage 500 «*Jolly*» Ghia. Le rapport de valeur est le même que pour une Bugatti : de un à dix entre celles-ci et les vraies (même si les montants sont différents !).

### L'ACTION DE LA FFVE DEPUIS 2010

Très vite, la FFVE a dû refuser bon nombre de dossiers. Cobra 289 et 427, Types 35 et 51, Speedster 356 et Spyder 550, GT40, Enfield India, sans parler des Buggies...

Nous avons alors demandé une deuxième délégation pour tous ces véhicules «*différents*» et dont bon nombre ne répondaient pas à la règle des 30 ans d'âge minimum.

Cette demande a toujours été refusée, le seul point d'achoppement concernant l'année de référence du véhicule considéré. Exemple : pour une Pur Sang Argentina construite en 2008 qui réplique une Bugatti 35B de 1928 avec des freins à câbles, la FFVE demande de prendre pour valeurs de freinage l'année de construction du modèle répliqué, soit 1928, et non pas l'année de construction du véhicule qui est 2008.

Le recours viendra peut-être de l'Union Européenne (UE) au nom de la discrimination de ses citoyens. Pour l'Europe «*Un citoyen de l'UE qui a pu immatriculer son véhicule dans un pays membre doit pouvoir faire de même dans n'importe quel autre pays membre*». Remarque : si Brexit il y a, l'argument de la discrimination ne pourra plus s'appliquer pour un Britannique qui ne sera plus citoyen de l'UE. Ce qui ne sera pas le cas d'un écossais si l'Ecosse décidait d'y rester...

### LA RÈGLE DES 30 ANS : LE CADRE DE LA DÉLÉGATION FFVE

Devant les refus opérés qui posaient ce problème de discrimination, le ministère des Transports nous a rappelé que nous ne devons traiter que les dossiers entrant dans le cadre de notre délégation, et notamment les **kit-cars**, et ce à partir du moment où ils avaient été immatriculés – donc homologués – il y a au moins 30 ans.



En mai 2014 Jaguar annonce qu'il va assembler les six exemplaires manquants de la Lightweight E Type 1963-1964.

Précisions importantes sur les termes : un kit-car est un véhicule à monter à partir de pièces homologuées fournies par un artisan constructeur, à l'inverse d'un « **Locost** » qui désigne un véhicule à construire de toutes pièces à partir... de rien ! Nous ne pouvons pas les traiter.

Nous avons convenu d'élargir cette **tolérance** aux **copies, répliques et transformations**, aux mêmes conditions expresses de prouver que le véhicule a bien été immatriculé et donc homologué, et que la construction ou la transformation ait bien 30 ans d'âge. La preuve irréfutable est une **facture datée**, voire dans certains cas une attestation datée de l'entreprise qui a réalisé l'opération - à condition bien-sûr qu'elle existe encore.

Pour les **transformations**, dont l'exemple le plus emblématique concerne les **hot-rods**, phénomène qui s'amplifie notamment avec la mode du **Vintage**, nous ne pourrions pareillement que traiter les véhicules dont la « **customisation** » a été réalisée, de manière avérée (prouvée) il y a au moins 30 ans. Le cas s'est présenté une fois. Ces véhicules appartiennent au patrimoine d'une culture qui n'est peut-être pas la nôtre, mais dont les premiers exemplaires apparaissent dès les années 1920 aux Etats-Unis.

## LE CAS DES CONTINUATIONS

Par définition, les **continuations** n'ont pas 30 ans. Nous ne pouvons donc pas les traiter. C'est le cas notamment des Cobra dont les premières remontent à 1996. **Attention** : les continuations sont de vraies Shelby, tout comme les Jaguar, Aston, Lister ou Alvis... Elles sont cependant considérées comme modernes puisque fabriquées à date par ou pour la marque d'origine. Pour autant, ce sont des **répliques** au sens étymologique du terme



© Shelby

Certains constructeurs définissent leurs modèles comme des « continuations », tel Shelby pour nommer ses Cobra modernes

(voir les définitions du dictionnaire!).

**Avantage** des continuations : on peut retrouver facilement les numéros de série qui sont attribués. Séries bien identifiées chez Shelby, dans le World Registry, tant pour les Cobra que pour les GT40, attribution de numéros prévus non attribués chez Aston et Jaguar, etc.

Nous vous conseillons de bien faire **attention** à la datation du modèle fabriqué, pas répliqué. En matière de **datation**, la plupart des pays datent, soit du modèle répliqué, soit du « donor car » - le véhicule donneur d'organes. Et vous vous demandez « *Mais comment une XKSS Continuation est-elle datée par Jaguar ? 1957 ou 2017 ?* ». Si c'est 1957, les Dréal vont l'orienter vers la FFVE qui va la refuser pour les motifs explicités plus haut. Si c'est 2017, les Dréal seront compétentes.

En matière d'**homologation**, les normes de référence seront donc celles de 2017,

y compris en ce qui concerne la pollution. Sauf erreur, la XKSS conserve ses carburateurs. Idem pour les Cobra. Pour le freinage, cela devrait passer mais, par exemple, si un jour Bugatti décidait de faire des 35 continuation avec les freins à câbles, elles ne pourraient être homologuées. **Une question reste ouverte à date** : comment les constructeurs de Continuations homologuent-ils leurs voitures ?

## L'IDENTIFICATION DE LA MARQUE

Les continuations sont donc des répliques de marque, et ces marques font maintenant des répliques. Cela signifie que toute copie ou kit-car doit être identifié du nom du constructeur-artisan qui l'a réalisé. Exemple : une D-Type Replica ne peut pas s'appeler Jaguar que si elle sort de chez Jaguar. Sinon, c'est une Lynx, une Proteus, ou une Copycat...

L'identification du constructeur est essentielle puisque, conformément aux dispositions communautaires, il est celui qui assume la responsabilité du véhicule. Attention à l'utilisation d'une marque en contrefaçon sans l'accord du titulaire, utilisation illégale constituant une violation du droit de la marque. L'exemple des **Buggies** est à ce titre significatif. Une VW Buggy n'existe pas... tout simplement parce que VW n'en a jamais construit. Or, la FFVE ne peut traiter que les dossiers où le constructeur est clairement identifié : Meyers Manx, Apal, Baboulin, LM Sovra, Ruska, Strakit...

## QUELQUES EXEMPLES DE DOSSIERS RECEVABLES

Les exemples suivants permettent de lister les dossiers qui sont ou seront recevables. Pour les **Cobra** : Arntz, BRA, Contem- ➤



© Archives Meyers Manx

Un Buggy sur base VW ne pourra être immatriculé en carte grise de Collection que si son constructeur est reconnu.



En mars 2012, dans ses locaux de Stuttgart, Mercedes-Benz Classic a détruit la carrosserie en fibre de verre d'une réplique de 300 SL construite en Allemagne.

© Mercedes-Benz Classic

» porary Classic, ERA, Factory Five...  
 Pour les **Speedsters 356** : Apal, Beck, Intermeccanica...  
 Pour les **35B** et **51** : en 2025 les premiers dossiers seront recevables en Pur Sang 35B ou 51 «*Replica*». Ces autos sont en effet de vraies Pur Sang (ce ne sont pas des Bugatti), copie de 35B ou de 51.  
**Depuis 2010**, nous refusons en moyenne une centaine de dossiers par an.  
 Nous avons créé une **base de données FFVE** pour tous ces véhicules qui s'enrichit chaque jour. De même, nous avons constitué un réseau de «**sachants**» composés d'historiens, d'experts et de spécialistes, dont beaucoup sont fournis par les clubs de marques en activité ou disparues. Tous les véhicules «**sensibles**» sont traités après l'avis du club concerné qui engage aussi sa caution. Exemples : le Club Bugatti, la Traction Universelle, les clubs DS, le Conservatoire Citroën (cabriolets Traction et DS), le club Delahaye (Delahaye «*de course*»), le REOC (Royal Enfield Owners Club), le Club Triton... Impossible de les citer tous ici tant ils sont nombreux. Qu'ils soient remerciés de leur aide.

## LA NÉCESSITÉ D'UN STATUT OFFICIEL...

Cette description d'une situation complexe démontre qu'il faudra un jour pouvoir attribuer en France un **statut officiel** à tous ces véhicules «*différents*». Cela pour lutter contre la fraude, la triche, le «**faux et usage de faux**». Ces véhicules circulent en effet avec des titres de circulation qui ne correspondent pas à leurs caractéristiques techniques. A date circulent en France de tels véhicules tant en certificat d'immatriculation normal que de collection. Comment ont-ils pu être immatriculés ? C'est un mystère. Souvent pas homologués, ils sont susceptibles d'être mis en défaut par les assurances. Nous savons qu'il y a eu des plaintes, des véhicules passés en collection sans passer, ni par la FFVE, ni par le constructeur, de fausses attestations

FFVE... Des enquêtes sont encore en cours. Nous connaissons aussi le principe qui consiste à présenter un dossier «*stock d'origine*», comportant délivrance de l'attestation, émission du titre de circulation de collection, et transformation à posteriori. Un procédé parfois mené de bout en bout par un «*professionnel*». On se retrouve ainsi avec des Ford T Hot Rod 1919 munies d'un V8 big block 396 ci 380 ch immatriculées. Le véhicule ne correspond plus du tout ni à son titre de circulation ni à son homologation. Certains assureurs acceptent mêmes ces véhicules sous contrat. Mais *quid* de la partie adverse en cas d'accident corporel ?  
 Dernières tendances plus subtiles : les Ford Mustang Coupé Fastback 67-68. Réalisées soit à partir d'un Coupé Hartop transfor-

mé, soit à partir d'une coque entièrement neuve. Vraie Mustang mais faux Fastback ! Si certains dossiers ont pu échapper à notre vigilance, les déclarants doivent savoir qu'ils ont engagé leur responsabilité pénale en signant la demande d'attestation. Lisez ou relisez bien à ce sujet l'article de Maître Grégoire Marchac dans *L'Authentique* n°1.  
 Pour boucler la boucle, chez Ferrari, on réfléchit sur la renaissance de la 250 GTO... ■

### CONCLUSION

Le but de ce dossier était de faire un état des lieux à date de la situation en France, et d'ouvrir le débat.  
**Si vous souhaitez réagir et enrichir le sujet, n'hésitez pas !**  
[laurent.heriou@ffve.org](mailto:laurent.heriou@ffve.org)



Cette 356 Speedster par Intermeccanica ne peut être immatriculée que si elle a plus de 30 ans.

© Intermeccanica



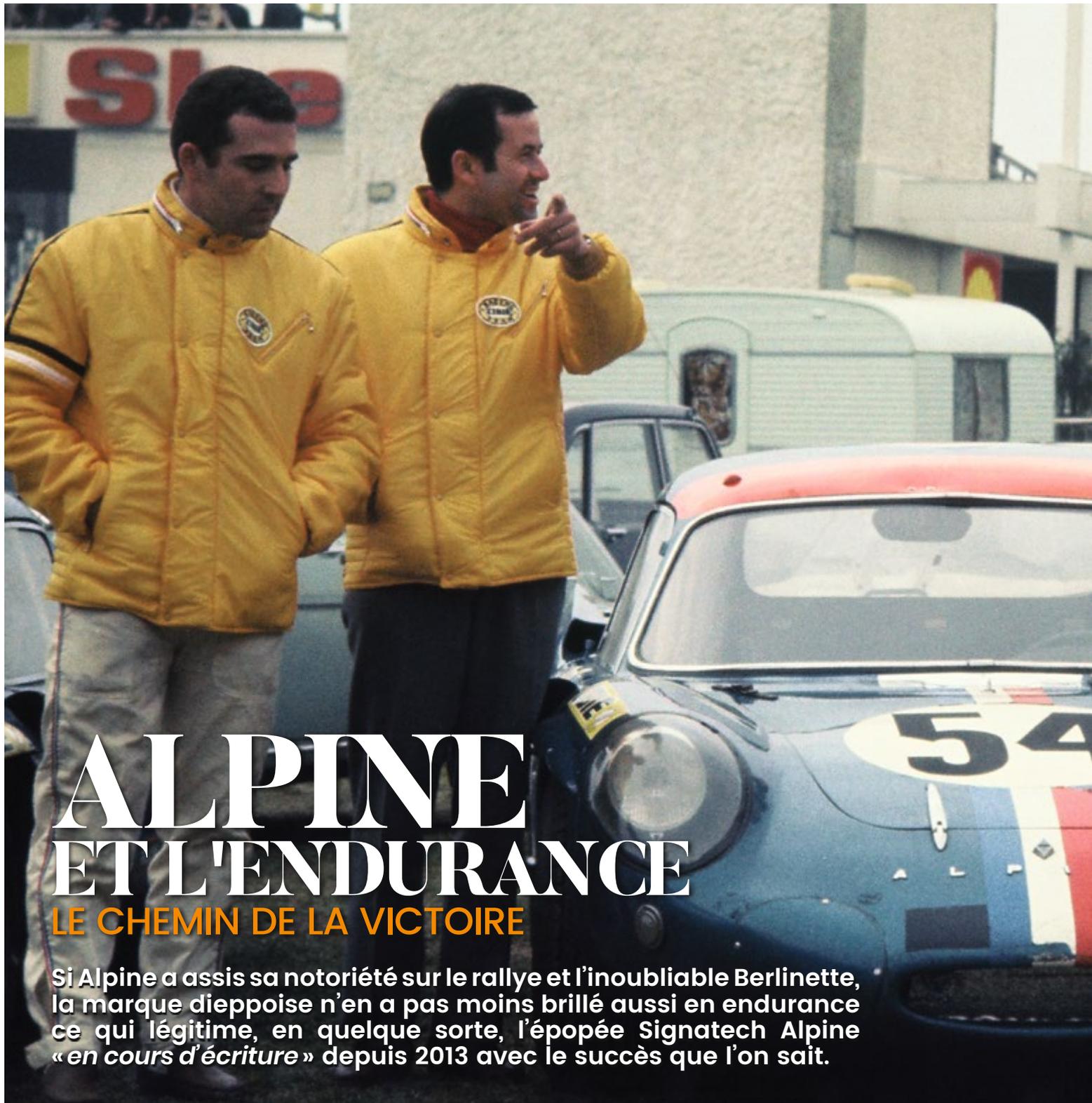
la passion est  
toujours intacte

## 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.





# ALPINE ET L'ENDURANCE

## LE CHEMIN DE LA VICTOIRE

Si Alpine a assis sa notoriété sur le rallye et l'inoubliable Berlinette, la marque dieppoise n'en a pas moins brillé aussi en endurance ce qui légitime, en quelque sorte, l'épopée Signatech Alpine « en cours d'écriture » depuis 2013 avec le succès que l'on sait.

PAR JEAN-LUC FOURNIER, PHOTOGRAPHIES PHOTOOTHÈQUE RENAULT © RENAULT COMMUNICATION - DROITS RÉSERVÉS

**P**our resituer l'esprit des Années Soixante, rappelons qu'à cette époque, un pilote n'était « reconnu » comme pilote de course que s'il « avait fait les 24 Heures du Mans », et une marque n'était sportive que si elle avait couru et brillé dans cette épreuve.

Jean Rédélé, *rallyman* de la première heure, comprend bien vite qu'il lui faut passer ces deux étapes. Il a couru au Mans en 1952 et 1953 sur Renault 4 CV 1063 et, dès 1962, il envisage d'engager Alpine dans

le double tour d'horloge sarthois. À dire vrai, c'est parce qu'il ne veut pas laisser René Bonnet rentrer en relation trop étroite avec Renault que Jean Rédélé se lance dans l'aventure. René Bonnet, qui a alors une certaine notoriété, a quitté Panhard et son associé Charles Deutsch. Dès lors, le constructeur de Champigny se jette goulûment sur les moteurs élaborés par Amédée Gordini pour la Régie Renault. Les deux constructeurs de voitures sportives françaises sont donc en concurrence. Ils se

lancent à la poursuite l'un de l'autre, tous les deux en monoplaces et en endurance, en faisant les yeux doux à la Régie...

### LA SUGGESTION DE CROMBAC

Si René Bonnet est bien introduit chez Renault, Jean Rédélé, lui, l'est un peu moins. Mais, grâce à Pierre Dreyfus, le P-DG de la Régie qui le tient en haute estime, le jeune constructeur dieppois peut bénéficier lui aussi des mécaniques Renault affûtées »



Dans le village des 24 Heures du Mans en septembre 1968, de gauche à droite, Jean-Claude Andruet, Jean-Louis Marnat, André de Cortanze, Jean-Luc Thérier, Mauro Bianchi, Bernard Tramont, Jean Rédélé (en gabardine) masquant Jacques Cheinisse (de profil), directeur de la compétition d'Alpine et son alter ego chez Renault, et Jacques Féret (en parka bleue). Thérier et Tramont remporteront le classement à l'indice énergétique à l'issue de la course à bord d'une Alpine A 210 équipée d'un moteur Renault Gordini de 1296 cm<sup>3</sup>.

© Archives Granet Tegler - Fonds Gérard Crombac

1952

1964

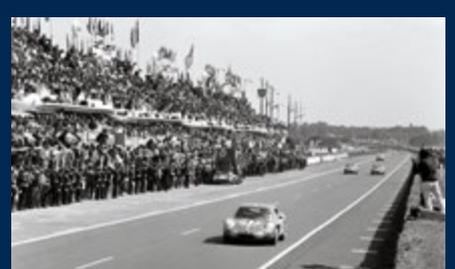
1964



Jean Rédélé lors des 24 Heures du Mans 1952. Associé à Guy Lapchin, il termine 4<sup>e</sup> de sa catégorie avec une 4 CV 1063.



24 Heures du Mans 1964, Henri Grandsire fait équipe avec Philippe Vidal. Il sera champion de France Formule 3 en fin de saison.



Seule mais pas solitaire ! 24 Heures du Mans 1964, l'Alpine M 64 de Jean Vinatier et Mauro Bianchi sur la ligne droite des tribunes.



L'Alpine M 63 B de Roger Masson et Teodoro Zeccoli termine à la 20<sup>e</sup> place lors des 24 Heures du Mans 1964.

» par Gordini ou Le Moteur Moderne. Nous sommes à la fin de l'été 1962, et il y a urgence absolue pour Alpine de se présenter au départ des 24 Heures du Mans au mois de juin 1963. Gérard Crombac, fringant rédacteur en chef de la nouvelle revue *Sport Auto* et fin organisateur de plateaux de courses grâce à ses réelles relations dans le milieu du sport automobile en Grande-Bretagne, a vent de cette volonté et voit là l'opportunité de continuer à influencer l'avenir du sport automobile renaissant en France. José Rosinski, l'essayeur-pilote du magazine, est sollicité pour devenir directeur sportif de la marque normande. Et, comme le temps est compté, Gérard Crombac suggère d'utiliser les plans d'un prototype conçu

par Len Terry, un ingénieur Britannique qui a travaillé pour Lotus, Gilby et Terrier. Ceux-ci, bien que disponibles, se révéleront inutilisables car obsolètes eu égard à la nouvelle réglementation.

### CHÂSSIS, DE LA POUTRE AU TUBULAIRE

Face à l'impasse, Bernard Boyer semble être l'homme providentiel. Il est lui-même pilote et a été Champion de France Formule junior en 1961. Il a un ami, Richard Bouleau, capable de projeter sur papier les plans d'une automobile qu'il conçoit avec beaucoup de pragmatisme. Les deux hommes se sont côtoyés autour des autocars Chausson et de la monoplace Sirmac où ils ont démontré leurs capacités à travailler ensemble. Et comme José Rosinski les connaît fort bien, il n'en faut pas plus pour convaincre Jean Rédélé de... les engager tous les trois ! Nous sommes en novembre 1962. Jean Rédélé récupère trois moteurs Gordini de 996 cm<sup>3</sup> prêts par Renault. Marcel Hubert met en pratique son savoir d'aérodynamicien pour dessiner les premiers prototypes Alpine qui sont baptisés M 63 comme Le Mans 1963. Ils sont présentées à la presse début

avril 1963, soit cinq mois plus tard ! Lors de l'épreuve mancelle, José Rosinski et le Brésilien Christian «Bino» Heins pilotent la première, Bernard Boyer et Guy Verrier la deuxième et la troisième est confiée à un *gentleman-driver* français, René Richard, associé à un amateur florentin, Piero Frescobaldi. La voiture de José Rosinski est accidentée, entraînant la mort de son coéquipier brésilien qui était alors en tête du classement de l'indice de performance, le seul pilote Alpine officiel décédé sur circuit. Celle de Bernard Boyer casse son moteur à la 23<sup>e</sup> heure. Les deux autres pilotes abandonnent. Quelques jours plus tard, José Rosinski remporte sa catégorie à Reims et termine deuxième à Charade ce qui lui offre le titre de Champion de France Sport Prototype. Pour 1964, Bernard Boyer et Richard Bouleau décident d'accélérer l'évolution en dessinant un vrai châssis tubulaire au lieu d'utiliser le « traditionnel » châssis-poutre de l'Alpine A 110. Marcel Hubert affine la carrosserie. Aux 24 Heures du Mans, le résultat est à la hauteur des espérances. Les trois voitures engagées sont à l'arrivée et l'Alpine M 64 de Roger Delageneste, associé à l'irlandais Henry Morrogh, enlève l'indice énergétique. Les Alpine roulent



Les prototypes Alpine se caractérisent dès le début par une aérodynamique très pointue pour compenser leur manque de puissance.

1964

1964

1966



Alpine, l'âme de la course. José Rosinski et Henri Grandsire vainqueurs de la classe 1,150 litre lors des 1000 Kilomètres de Paris 1964.



La ligne de l'Alpine M 64 est signée Richard Bouleau, transfuge en 1963 de chez Saviem et devenu responsable du bureau d'études.



24 Heures du Mans 1966, cette Alpine A 210 est pilotée par l'Italien Léo Cella et Henri Grandsire, alias Michel Vaillant à la télévision.



L'Alpine A 210 conduite par Jacques Cheinisse et de Roger Delageneste aux 24 Heures du Mans 1966 finira première à l'indice énergétique.



12 Heures de Reims 1965, cinq Alpine au départ, cinq Alpine à l'arrivée ! La meilleure, une M 65, se classe 7<sup>e</sup> sur 27 avec Bianchi et Grandsire.

vite en consommant peu ! Une signature vérifiée sur les voitures de série. Si «l'excursion», en Floride, dans le cadre des 12 Heures de Sebring en début d'année, n'a pas été concluante en matière de résultats sportifs, en revanche, du point de vue financier, l'opération a été positive puisque les voitures ont été vendues sur place à des pilotes amateurs locaux. Une autre course d'endurance, les 12 Heures de Reims, se solde par un tir groupé lointain (18<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> place) alors qu'en fin de saison, lors des Mille Kilomètres de Paris à Montlhéry, les Alpine terminent 16<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup>. En 1965, Bernard Boyer quitte Alpine pour rejoindre Matra, et Richard Bouleau continue son travail d'amélioration du prototype Alpine. Désormais équipé de dérives arrière, il devient l'Alpine M 65, mais ses débuts, mauvais, se soldent par des abandons lors des 24 Heures du Mans. Heureusement, quinze jours plus tard, les voitures bleues se vengent aux 12 Heures de Reims en réalisant un joli tir groupé (7<sup>e</sup>, 8<sup>e</sup> et 12<sup>e</sup>) leur permettant de franchir la ligne d'arrivée en formation serrée. Puis c'est la victoire acquise dans «l'enfer vert» du Nürburgring par les frères Mauro et Lucien Bianchi à l'occasion des 500 Kilomètres d'endurance.

### 1966-1968, LE TEMPS DES MOISSONS

En 1966, engagée dans le Championnat du Monde des Prototypes, Alpine se classe honorablement aux 1000 Kilomètres de

Monza (18<sup>e</sup>), de Spa (9<sup>e</sup>) du Nürburgring (19<sup>e</sup>) puis au Mans (9<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup>) où la victoire à l'indice de performance sauve la saison. Hors Championnat, Roger Delageneste termine deuxième au scratch des 500 Kilomètres du Nürburgring tandis que Mauro Bianchi remporte le scratch au Grand Prix de Macao sur une A 210 à moteur de 1296 cm<sup>3</sup>. Pour l'année 1967, les résultats sont du même ordre, mais Alpine voit arriver un sérieux concurrent tricolore avec Matra, une marque ambitieuse et bénéficiant de gros moyens financiers. Compensant la vélocité et la fiabilité relative par le nombre, Jean Rédélé engage huit voitures aux 24 Heures du Mans ! Quatre terminent, mais aucune victoire à l'indice à se mettre sous la dent... Ce sont pourtant les seules

cibles alors atteignables en attendant que le moteur V 8 de trois litres, élaboré par Amédée Gordini, puisse équiper un proto Alpine capable de rivaliser avec les Matra et autres Ferrari. Après une première sortie effectuée sur la piste Michelin de Ladoux avec les premiers pneus slick radiaux de compétition, Henri Grandsire, alias Michel Vaillant à la télévision, fait débiter la «grosse» Alpine sur le circuit de Montlhéry dans le cadre des Mille Kilomètres de Paris. Faisant équipe avec Mauro Bianchi, ils finissent septième au général. Ce résultat »

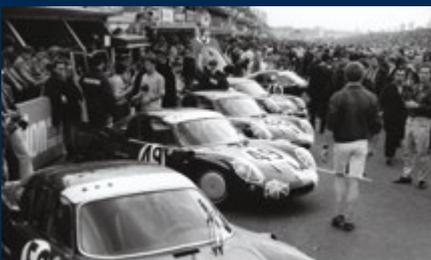
### JOSÉ ROSINSKI, LE CASQUE ET LA PLUME

José Rosinski, excellent pilote de Formule Junior, collabore à *Sport Auto* dès ses débuts en 1962. Très rapidement, ses essais font autorité. Jean Rédélé lui propose la même année de devenir directeur sportif d'Alpine. Il souhaite en asseoir la notoriété en courant en prototypes et en monoplaces en plus des rallyes. José Rosinski, chargé de cette mission difficile, sera aussi pilote de la M 63 et de la F2 avec laquelle il signera un exploit au Grand Prix de Pau 1964. Lors du Rallye des Lions en 1963, il offre aussi à la marque sa première



victoire au scratch. José fait ses adieux à la compétition en 1967 pour se consacrer au journalisme et Jacques Cheinisse lui succède à la tête du service compétition. Il conservera beaucoup d'indulgence pour les Alpine de Jean Rédélé qui ont lutté à armes inégales contre d'autres marques prestigieuses.

1967



L'armada des Alpine sur la grille de départ des 24 Heures du Mans 1967. Quatre des sept A 210 engagées verront l'arrivée.

1967



L'Alpine A 211 fait sa première sortie aux 1000 Kilomètres de Paris 1967 et signe son meilleur résultat.

1968



Cette Alpine A 210 est équipée des roues à fixation centrale qui seront montées sur toutes les Alpine A 210 en 1968.

© Archives Granet Teglier - Fonds Gérard Crombac

» est encourageant même si, de manière évidente, le moteur V 8 à carburateur est fort peu puissant par rapport aux V 12 à injection de la concurrence...

1968 voit les grands débuts officiels de l'Alpine A 220 à moteur trois litres avec, à son volant, des pilotes talentueux tels que Jean-Pierre Jabouille, Patrick Depailler et Gérard Larrousse renforçant l'équipe de pilotes réunie jusqu'alors. Le verdict tombe rapidement. L'Alpine A 220 est fragile et peu rapide. Elle est « d'un autre temps » au moment où la course automobile évolue à pas de géant avec les budgets inflationnistes libérés par la manne publicitaire des cigarettiers et autres produits de luxe. Heureusement, les petites A 210 continuent leurs moissons de victoires aux indices et dans leur classe. Publicis, l'agence de publicité de Renault en profite pour lancer l'efficace slogan « Renault Alpine, le litre d'essence le plus vite du monde ». Malgré ces trophées, Amédée Gordini « Le Sorcier » est fatigué. La marque dieppoise n'a pas les moyens de la concurrence et l'A 220 est un échec. Alpine renonce alors provisoirement à l'endurance.

### 1973-1975, RETOUR GAGNANT

Au début des Années Soixante-dix, la « période romantique » des prototypes est terminée. Fini les aventures des Rover BRM et autres Howmet à turbine, oublié l'hégémonie des Ferrari, terminé la domination, par défaut, des Ford ! Les vaillantes GT 40 ont cédé la place aux monstrueuses, dans



L'Alpine A 211 à moteur V 8 Gordini de Mauro Bianchi et Henri Grandsire termine 7<sup>e</sup> aux 1000 Kilomètres de Paris 1967

tous les sens du terme, Porsche 917... Dans l'ombre, Bernard Boyer a concocté une Matra 650 qui, en devenant 670, va aligner entre 1972 et 1974 un triplé de victoires au scratch avec un Henri Pescarolo impérial. La marque chère au fringant Jean-Luc Lagardère n'en a pas moins été absorbée par Simca et, désormais, les Matra courent sous les couleurs du pétrolier partenaire de la firme de Poissy, elle-même placée sous la tutelle de l'américain Chrysler.

La coquille Shell a ainsi remplacé le trépan Elf sur les Matra ! Et cela perturbe beaucoup le pétrolier tricolore qui a basé toute sa communication sur le sport automobile et l'image de dynamisme qui en découle. Chez Elf, le rusé François Guiter, un homme à qui tant de pilotes doivent leur carrière, profite de l'accord de préconisation des huiles Elf sur chaque Renault pour financer la recherche d'un « moteur spécial », doux euphémisme, destiné à la course. Le sujet est révolutionnaire puisqu'il s'agit de concevoir *ex nihilo* et de développer en quelques dizaines de mois, un moteur turbocompressé destiné, dans un premier temps, à l'endurance et, ensuite, capable de s'imposer en Formule 1 malgré des coefficients d'équivalence avec les moteurs atmosphériques très pénalisants. C'est Renault-Gordini qui est chargé de cette délicate mission avec Georges Sauvan et François Castaing assistés d'autres « ingénieurs ingénieurs » tels Bernard Dudot

et Jean-Pierre Boudy qui feront plus tard une extraordinaire carrière.

François Guiter sait mieux que personne que la course est incontournable pour accélérer la mise au point d'idées nouvelles et que c'est aussi la meilleure vitrine pour une marque d'automobiles ou de lubrifiants. Aussi propose-t-il à Renault d'aider à la conception d'un nouveau prototype d'endurance. Elle s'appellera Alpine Renault A 440 et sera bleue dans un premier temps. Dessinée par André de Cortanze et « profilée » par Marcel



Pour favoriser la stabilité arrière de l'A 220, l'aérodynamicien Marcel Hubert, imagine ce « peigne » fixé entre ses dérives.

1968



Pilotée par Jean Vinatier et André de Cortanze, cette A 220 est la seule des quatre engagées à terminer les 24 Heures du Mans en 1968.

1968

1969



Printemps 1968, 12 Heures de Sebring. L'Alpine A 211 est au départ avec le tout nouveau moteur V 8 Renault Gordini de 3 litres.



Quatre A 220 et cinq A 210 sont engagées aux 24 h du Mans en septembre 1968... Cinq sont à l'arrivée et victoires aux deux indices.



24 Heures du Mans 1969. L'Alpine A 220 de Jean-Luc Thérier et Jean-Pierre Nicolas devant une énorme Porsche 917.



24 Heures du Mans 1969, carrosserie avec radiateurs repoussés à l'arrière pour l'A 220 de Jean-Claude Andruet et Henri Grandsire.

Hubert, elle est mise en chantier au début des Années Soixante-dix et effectue ses premières sorties à l'occasion d'épreuves nationales en mai 1973. Dès la deuxième tentative sur le « Mickey Mouse Circuit » de Croix-en-Ternois, elle s'impose avec son pilote développeur au volant, le grand Jean-Pierre Jabouille. Equipée d'un moteur V 6 Renault, l'A 440 donne l'illusion d'être dotée du moteur V 6 PRV<sup>1</sup> qui est monté sur la Renault R 30, nouveau vaisseau amiral de la Régie, alors qu'il n'en est rien. Les deux moteurs sont totalement différents. L'un est noble et l'autre roturier, mais les « marketeurs » arriveront à cultiver l'ambiguïté et à les amalgamer dans leur communication. Ceci est d'autant plus nécessaire qu'en 1973, Alpine qui vient d'être titré Champion du Monde des Rallyes, est absorbé par Renault ce qui entraîne le retrait plus ou moins forcé de Jean Rédélé et de quelques collaborateurs de la première heure.

L'Alpine Renault A 440 est assez conventionnelle puisque fortement inspirée des châssis tubulaires des monoplaces de la marque au A fléché. Cette première ébauche de retour en sport biplace a une vie officielle assez courte. La voiture n'effectue qu'une seule tentative d'endu-

rance à l'occasion des 500 Kilomètres du Nürburgring qui se soldera par un abandon. Mais l'essentiel est d'avoir « amorcé » un retour en compétition qui est nourri de grandes ambitions.

La seconde étape est l'arrivée sur les pistes de l'A 441, beaucoup plus moderne que l'était l'A 440, puisqu'elle dispose d'un moteur porteur. Elle est engagée dans le Championnat d'Europe des Prototypes 2 litres en 1974. Elle y

fait une véritable *razzia* sur les victoires en enlevant la totalité des sept manches inscrites au calendrier face à des concurrents capés tels que Lola, March, Osella ou encore Chevron. Cette domination est telle que le podium final est exclusivement A 441 avec Alain Serpaggi devant Gérard Larrousse et Jean-Pierre Jabouille.

### LE JAUNE ET LE NOIR

Tout est en place maintenant pour le lancement de la troisième étape, soit l'inscription au Championnat du Monde des Sports Prototypes en 1975 avec une voiture très proche de l'A 441 mais, cette fois, équipée du fameux nouveau moteur turbo développé à Viry-Châtillon. Désormais parée des couleurs de la Régie, le jaune et le noir, mais toujours engagée sous le nom d'Alpine Renault, elle est rapidement remplacée par une nouvelle évolution baptisée A 442. Mais, avant cela, 1975 ayant été déclarée Année de La Femme, une ultime A 441 atmosphérique est engagée par Elf et les fromages Switzerland pour faire courir un équipage féminin constitué de la Française Marie-Claude Beaumont et de l'Italienne Lella Lombardi. L'épreuve ➤



François-Xavier Delfosse, responsable du projet A 440 et suivants, en compagnie de Jean-Pierre Jabouille au Castellet en 1974.

1973

1973

1973



1<sup>er</sup> mai 1973, ancien circuit de Magny-Cours. Première course pour l'Alpine A 440 aux mains de Jean-Pierre Jabouille.



Essais aérodynamiques pour l'Alpine A 441 à moteur V 6 atmosphérique. Les passages de roues arrière sont ici carénés.



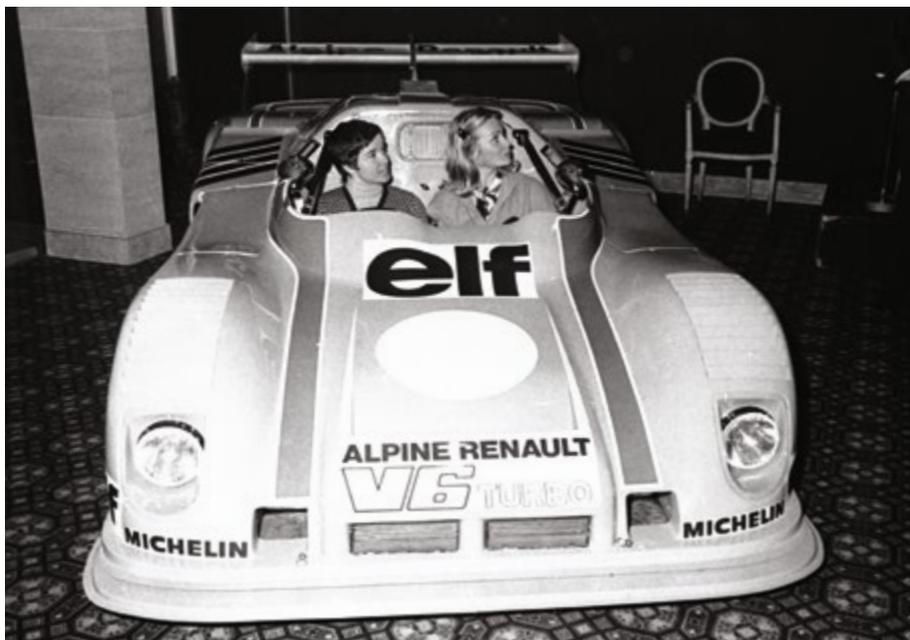
L'Alpine A 441 en essais sur l'ancien circuit de Magny-Cours en 1973. Arrêt au stand sous le regard de l'équipe des mécaniciens.

» retenue est, bien sûr, les 24 Heures du Mans. L'A 441 bleue ne dépasse pas le vingt et unième tour, mais là n'est pas l'essentiel. Même si c'est par une porte dérobée, il n'empêche que l'on peut alors bien affirmer que Renault et Alpine « reviennent » en endurance.

### 1976-1978, LE TURBO SIFFLERA TROIS FOIS...

Les luttes intestines et les tiraillements entre les personnels de Dieppe et ceux de Viry-Châtillon agacent les responsables de Renault qui décident une réorganisation complète du département sportif avec le plein accord d'Elf, sponsor essentiel du losange.

Désormais, une structure unique, baptisée Renault Sport, est chargée de la course avec pour programme déclaré la victoire au Mans puis en Formule 1 ! L'ambition sourit aux audacieux. Le défi est considérable. Gérard Larrousse est sollicité pour animer cette nouvelle entité, ce qui l'amène à raccrocher son casque de pilote et à se séparer de Jacques Cheinisse, l'emblématique directeur de la compétition d'Alpine. Côté pilotes, il engage une *dream team* composée des meilleurs Français, ce qui ne calme pas les ego puisque, dès la première manche de la saison 1976 qui se dispute sur le circuit du Nürburgring en Allemagne, les deux Alpine A 441 T de Patrick Depailler et de Jean-Pierre Jabouille signent le premier et le troisième temps aux essais. Jean-Pierre Jabouille réussit



Lella Lombardi et Marie-Claude Beaumont présentent leur A 441 à moteur atmosphérique pour les 24 Heures du Mans 1975.

un superbe départ, mais, dès l'approche du tout premier virage, il est accroché par Patrick Depailler sur la voiture sœur ! Résultat, double abandon et colère noire du nouveau directeur sans compter les moqueries des « observateurs »... Au fil des quatre épreuves suivantes que sont les 4 Heures de Monza, les 500 Kilomètres d'Imola, les 4 Heures d'Enna et les 200 Miles de Mosport, la situation ne s'améliore pas puisque toutes se soldent par au moins un abandon. En revanche, le 5 septembre 1976,

les deux voitures montent sur le podium lors des 500 Kilomètres de Dijon avec Patrick Depailler - Jacques Laffite 2<sup>e</sup> et Jean-Pierre Jabouille - Jean-Pierre Jarier 3<sup>e</sup>. Ce résultat sauve à minima l'échec aux 24 Heures du Mans disputées les 12 et 13 juin précédents. L'unique A 442, engagée pour Jean-Pierre Jabouille, associé à Patrick Tambay et au pilote suppléant José Dolhem, y avait pourtant brillé cumulant pôle position, records du tour et vitesse maximale atteinte sur la ligne droite des Hunaudières avec 337 km/h ! Hélas, elle renoncera à 1 h 30 du matin sur piston crevé...

### LE MANS UNIQUEMENT !

La pression, et pas seulement celle du turbo, monte chez Renault Sport dont l'état-major décide de consacrer l'année 1977 aux seules 24 Heures du Mans ! Pour bien marquer la volonté affichée de Renault de gagner cette épreuve au retentissement mondial, les A 442 ne sont désormais plus des Alpine Renault, mais des Renault Alpine ! Les essais se multiplient sur des circuits comme le Bugatti au Mans



Entièrement françaises, les nouvelles Alpine d'endurance portent en 1974 les couleurs tricolores comme les Berlinette d'alors.

1974

1975

1976



Championnat d'Europe des Prototypes 2 litres 1974. Au Castellet, Jean-Pierre Jabouille au volant de l'Alpine A 441.



L'Alpine A 441 T à moteur V 6 Turbo. Malgré d'excellents pilotes, une saison 1975 difficile pour la mécanique fournie par Renault Sport.



Jean-Pierre Jabouille sur Alpine A 442 lors d'essais au Castellet où la ligne droite du Mistral s'apparente à celle des Hunaudières.



24 Heures du Mans 1976, Jean-Pierre Jabouille signe un véritable festival à bord de l'Alpine A 442, mais il devra hélas abandonner...

ou le Paul Ricard au Castellet, mais aussi sur des pistes plus improbables comme l'aérodrome de Brétigny-sur-Orge ou l'autoroute entre Chambéry et Grenoble ! Tout est opérationnel en juin. Quatre voitures sont engagées dont trois officiellement par Renault pour Jean-Pierre Jabouille - Derek Bell, Patrick Depailler - Jacques Laffite, et Patrick Tambay - Jean-Pierre Jaussaud. Une quatrième, financée par Bendix, l'équipementier de Renault, est engagée par Oreca. Elle est confiée à trois pilotes au tempérament fougueux que sont Didier Pironi, René Arnoux et Guy Fréquelin... Les quatre voitures occupent les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> places sur la grille de départ, seule la Porsche 936 de Jacky Ickx - Henri Pescarolo réussit à s'intercaler à la troisième place... Mais, en course, cela se passe beaucoup moins bien que souhaité puisque la « Bendix » est éliminée dès le premier tour de circuit sur incendie, et que les trois autres A 442 cassent leur moteur successivement à la 7<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 22<sup>e</sup> heure laissant le champ libre à l'écurie allemande. Le *débriefing* d'après course est évidemment ardu et laisse quelques traces chez plusieurs des protagonistes... La Renault Alpine A 442 est une bonne voiture et son moteur V 6 Renault Turbo est puissant, mais il manque d'endurance à haut régime. A l'aube de l'année 1978, les

visages sont tendus chez Renault Sport car chacun sait qu'il joue son avenir. Comme l'an passé, l'unique course retenue au calendrier est les 24 Heures du Mans, faisant de ce rendez-vous un véritable quitte ou double...

### VICTOIRE EN SARTHE, ENFIN

Les essais d'endurance du moteur à haut régime sont menés en laboratoire, à Viry-Châtillon, mais aussi sur le circuit du TRC<sup>2</sup> de Columbus dans l'Ohio aux Etats-Unis. Là, une piste de douze kilomètres,

constituée de deux grandes courbes plates semi-circulaires reliées par deux longues lignes droites, est capable d'accepter des voitures roulant à plus de 300 km/h pendant plusieurs minutes et de recommencer aussi souvent que nécessaire. Parallèlement, Jean-Pierre Jabouille demande la construction d'une A 443, c'est-à-dire, une A 442 avec un empattement rallongé de 15 cm et dotée d'un moteur porté aux limites maximales de la réglementation, 2 138 cm<sup>3</sup>, soit 2 993 cm<sup>3</sup> avec l'application du coefficient réducteur de 1,4 dévolu aux moteurs turbocompressés par rapport aux moteurs atmosphériques. Cette année encore, quatre voitures sont engagées. Trois pour l'écurie officielle Renault et une quatrième soutenue par le transporteur Calberson qui sponsorise les voitures de rallyes de la Régie, les R 5 Alpine Groupe 2 et Alpine Renault A 310 V 6 pilotées par Jean Ragnotti et Guy Fréquelin. Ceux-ci se retrouvent ainsi « naturellement » au volant de l'A 442 aux couleurs de Calberson, associés à José Dolhem, avec un »

2. Transportation Research Center ou Centre de Recherche des Transports.



### JEAN-PIERRE JABOUILLE, LE GRAND BLOND... AVEC UNE CHAUSSURE DE PLOMB

Jean-Pierre Jabouille se lance dans la Coupe Gordini dès 1966 avant de passer à la F3. Sportif par nature, travailleur acharné et pilote de très grand talent, il n'a pas eu, malgré ses 49 Grands Prix, la carrière qu'il méritait même si beaucoup s'en seraient contentés. Il est le seul à avoir couru officiellement en endurance sur les deux générations de prototype Alpine. Il effectue aussi quatre superbes saisons en F1 sur Renault Turbo de 1977 à 1980, et est le premier à remporter, à Dijon en 1979, un Grand Prix avec un moteur turbo.

Accidenté, il renonce à la course de haut niveau en tant que pilote mais pas en tant que manager que ce soit officiellement avec Peugeot en F1 ou officieusement avec Morgan en Supercar. Jean-Pierre Jabouille est un pur. A soixante-quinze ans, il continue à croire en ce qu'il fait et... à regretter cette victoire au Mans 1978, tant méritée, qui lui a été « bêtement volée ».

1977



Le Mans 1977, Jabouille et Bell au pesage. Le second remportera cinq fois l'épreuve, un bonheur toujours refusé au premier...

1978



Le Mans 1978, Jabouille et Depailler, deux sportifs, deux complices et amis qui ont tous deux commencé Alpine en monoplace F3.

1978



Le Castellet 1978, Jean-Pierre Jaussaud sur Alpine A 442. Ses 13 participations au Mans lui vaudront deux victoires, 1978 et 1980.

» rôle d'*outsider* par rapport aux trois autres Renault Alpine emmenées par Jean-Pierre Jabouille - Patrick Depailler sur A 443, Jean-Pierre Jarier - Derek Bell sur A 442 et Jean-Pierre Jaussaud - Didier Pironi sur A 442 B. La course est dominée par l'A 443 à tel point que Gérard Larrousse, par excès de prudence, demande aux mécaniciens de baisser la pression du turbo au petit matin sans en aviser ses pilotes. Une demi-heure plus tard, le moteur casse... Cet « incident » laissera des traces dans la relation entre Gérard Larrousse et Jean-Pierre Jabouille qui voit là s'échapper l'ultime chance de remporter les 24 Heures du Mans... Heureusement, l'A 442 B, menée intelligemment par le sage Jean-Pierre Jaussaud et le tout aussi jeune que rapide Didier Pironi, est en embuscade. Malgré un embrayage à bout de course et une boîte de vitesse en souffrance, les deux compères, magnifiquement complémentaires, amènent la voiture à la victoire finale. Cette victoire au classement général d'une Renault Alpine est un Graal enfin conquis pour Renault et pour Alpine, bien sûr, mais aussi pour les deux pilotes. Elle est fêtée quasi nationalement par une descente triomphale



Didier Pironi, déshydraté, franchit en vainqueur la ligne d'arrivée des 24 Heures du Mans 1978 à bord de l'Alpine A 442 B.

de l'avenue des Champs Elysées, une présentation de la voiture dans les jardins des palais ministériels et une exposition au Pub Renault avant d'effectuer la tournée, comme une rock star, des usines Renault du monde entier.

Cette A 442 B entre d'autant plus vite dans la légende que, le soir même de l'arrivée victorieuse, Bernard Hanon, directeur délégué de la régie Renault, annonce que la marque au losange ne remettrait pas son titre en jeu l'année suivante et que,

désormais, toute la compétition de haut niveau serait axée sur la Formule 1. On sait avec quel succès sera couronnée cette nouvelle aventure, que ce soit en tant qu'écurie éponyme ou en tant que fournisseur de moteurs pour des écuries prestigieuses telles que Williams, Lotus, Benetton, Red Bull ou encore McLaren. Une aventure dont la dernière page aujourd'hui est loin d'être écrite...

## POST SCRIPTUM

L'histoire n'est qu'un éternel recommencement. La preuve, quand Carlos Ghosn et Carlos Tavares donnent le feu vert pour relancer Alpine en 2012, il est décidé d'inscrire la marque renaissante immédiatement dans un cadre sportif. C'est l'endurance qui est choisie en continuation des « voitures bleues » et des voitures « jaunes et noires ». Avec l'expertise de l'équipe Signatech, Alpine avec ses A 450, A 460 et A 470 s'impose immédiatement. Elle enlève même le titre en Championnat ELMS<sup>3</sup> dès sa première saison, en 2013. Exploit renouvelé l'année suivante, et consécration en 2016 avec la victoire en catégorie LMP 2<sup>4</sup> lors des 24 Heures du Mans. Alpine et l'endurance, l'histoire s'écrit depuis cinquante cinq ans... N'est-ce pas Amédée Gordini qui avait affirmé : « Attendez un peu. Les Alpine vont étonner le monde ! » ? ■

3. European Le Mans Series  
4. Le Mans Prototype 2



Le 13 juin 1978, Didier Pironi et Jean-Pierre Jaussaud descendent les Champs-Élysées à bord de l'Alpine A 442 B victorieuse au Mans.

1978

1978

2013



1978, Jabouille, Dolhem, Depailler et Jaussaud, décontractés avant les 24 Heures du Mans malgré l'enjeu pour eux et pour Renault.



La bulle en plexiglas de la voiture victorieuse lors des 24 Heures du Mans 1978 lui apportait un réel gain aérodynamique.



En endurance, l'Alpine Signatech A 470 a pris la suite des brillants et glorieux anciens prototypes Alpine en toute légitimité.

www.classicgarage.fr

Classic Garage

recommande la marque

**OWATROL**  
THE ORIGINAL



Owatrol® répare, préserve, protège et entretient  
votre véhicule, légendaire ou non !



**Rustol-Owatrol®**  
Antirouille incolore  
multifonction



**Transyl®**  
Dégrippant/lubrifiant  
multifonction



**Polytrol®**  
Rénovateur de supports  
(Alu, chrome, inox...)



**Rustol-Déco**  
Peinture antirouille



**Choukroust**  
Mastic polyester armé  
universel



**Rustol C.I.P.**  
Primaire antirouille  
haute résistance



**Rustol RA.85**  
Peinture antirouille  
de finition aluminium

Préconisations et vidéos d'applications sur : [www.owatrol.com](http://www.owatrol.com)



Produits en vente sur  
[www.solutions-deco.com](http://www.solutions-deco.com)

**DURIEU S.A.**  
91070 Bondoufle - France  
Assistance téléphonique clientèle :  
**01 60 86 48 70**

Ces produits Owatrol  
sont des marques





# CHRISTIAN HUET

## "IL NE FAUT PAS CONFONDRE CRASSE ET PATINE!"

**Historien, expert en automobiles de collection, organisateur de ventes aux enchères, maquettiste de grand talent, collectionneur, érudit, Christian Huet aime l'automobile et défend son authenticité. Rencontre avec un homme qui souhaite remettre le vrai au cœur des collections.**

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : CHARLES GUÉNANT

**L'Authentique : Christian Huet, qui êtes-vous ? Un historien ? Un expert ? Un restaurateur ? Un maquettiste ?**

**Christian Huet :** Je suis beaucoup de tout cela à la fois et je n'aurais pas voulu être seulement l'un ou l'autre ! J'ai commencé à gagner ma vie au tout début des années soixante en réalisant des maquettes en métal à l'unité, exclusivement sur commande, mais aussi en réparant des jouets anciens pour les collectionneurs. Pour construire des maquettes, comme pour restaurer, il faut une connaissance la plus parfaite possible de la voiture, notamment une documentation exhaustive et, quand c'est possible, rencontrer ceux qui l'ont créée. A cette époque, au tournant des Années Cinquante et Soixante, on ne parlait pas d'*« automobiles de collection »* et encore moins de *« classiques »*. Les automobiles anciennes n'intéressaient le plus souvent que les ferrailleurs. C'était

l'âge d'or ! Je me suis jeté avec passion dans cet univers abandonné. Je suis devenu l'historien acharné des modèles que je construisais. Peu à peu, mon savoir a intéressé les collectionneurs - collectionneur que je suis moi-même devenu, restaurant mes autos avec la même minutie que celle dont j'usais pour créer mes modèles réduits. Ma connaissance n'a cessé de s'approfondir, de s'élargir. Je creusais l'histoire, je rencontrais les acteurs ou les témoins. Les voitures âgées, en particulier les voitures de course, n'ayant alors quasiment aucune valeur, chacun se livrait avec naturel, sans arrière-pensée, ne transformait, ni les faits, ni la réalité technique, sous prétexte d'un potentiel profit. Je m'abreuvais à une « source pure ». Puis mes conseils sont devenus des expertises, individuelles ou au service de projets parfois importants. On m'a fait le plaisir et l'honneur de penser que

ce que je savais présentait un intérêt et avait donc une valeur.

**L'A : Vous avez été l'un des deux experts de Fritz Schlumpf au moment de ce que l'on a appelé « L'Affaire Schlumpf ». Un événement médiatique et beaucoup de polémiques. Cette collection a-t-elle été évaluée à sa vraie valeur ? Fritz Schlumpf s'était plaint du contraire...**

**Christian Huet :** J'ai fait la connaissance de Fritz et Hans Schlumpf en 1972, c'est Amédée Gordini qui me les a présentés. Le 7 mars 1977, le Tribunal de Grande Instance de Mulhouse a missionné la SCP Loudmer et Poulain pour faire l'évaluation des automobiles du Musée Schlumpf. Hervé Poulain m'a demandé de faire l'expertise des voitures, mais sans indiquer de valeur car la somme globale devait être très basse ! J'ai bien entendu immédiate-

ment refusé et j'ai proposé mes services à Fritz Schlumpf pour une authentique et véritable expertise. Le début d'une très longue histoire...

Quatre expertises ont été réalisées. Deux à la demande du Tribunal et deux à celle de Fritz Schlumpf. Pour le TGI de Mulhouse, la SC Poulain et Loudmer a évalué la collection à 56 786 900 francs en juillet 1978. Un an plus tard, en juillet 1979, Monsieur Chapelon, expert judiciaire à Versailles, a conclu pour le même TGI à 40 604 000 francs – soit un chiffre très très proche, du montant du passif.

Pour Fritz Schlumpf, mon expertise en décembre 1980 se montait à 307 615 000 francs, celle de Christie's en janvier 1981 à 325 870 000 francs. C'est bien entendu l'évaluation Chapelon qui a été retenue par le Tribunal en 1983.

L'évaluation de Christie's et la mienne représentaient la valeur véritable du marché de l'époque. Par exemple, une Bugatti 35 valait alors 1,9 millions de francs, soit 290 000 euros. Un modèle semblable vaut aujourd'hui 3 millions d'euros. Lors d'une expertise, on n'indique pas une valeur hypothétique ou orientée, on indique la véritable valeur d'une voiture à l'instant T par rapport au marché.

**L'A : Cette envolée des cotes est-elle cohérente ou surréaliste ?**

**Christian Huet :** La cote est liée à plusieurs facteurs, les goûts évolutifs des collectionneurs, la rareté des voitures sur lesquelles leurs choix se portent et la qualité des autos. Cette notion de qualité



« Tout commence par les archives. Elles sont la base de tout. Il n'y a pas d'expertise ou de restauration possible sans une documentation précise sur le modèle à traiter ».

“ En cas de doute, les experts sont là pour séparer le bon grain et l'ivraie ”

intègre plusieurs paramètres aux premiers rangs desquels on trouve leur état mécanique et cosmétique, mais aussi parfois l'identité de leur précédent propriétaire et, dans le cas d'une voiture de course, leur palmarès. Pour ma part, je pense qu'il est toujours préférable de choisir la « rareté dans la notoriété ». Les cotes sérieuses ne sont pas théoriques, elles sont le reflet des qualités des voitures, ce que je viens de décrire, et du dynamisme des transactions. L'un ne marche pas sans l'autre. Une voiture ne vaut, ni plus ni moins, que ce qu'un acheteur est prêt à payer pour en devenir propriétaire. Quand il n'y a pas de marché, c'est-à-dire ni acheteur ni vendeur, la cote est alors très théorique. Mais, en cas de doute, les experts sont là pour séparer le bon grain et l'ivraie, faire la différence entre le vrai et le faux.

**L'A : Entre le « tout vrai » et le « tout faux », il y a des zones grises. Des restaurations, des reconstructions, des créations, partielles, totales...**

**Christian Huet :** Quand on fait l'acquisition d'une voiture ancienne, il faut immédiatement se poser une question. Mécaniquement, cosmétiquement, que raconte-t-elle ? Si c'est une épave, pourquoi est-elle dans cet état, qu'est-ce qui a causé sa décrépitude ? Si elle a été restaurée, quel était son état initial et qu'a-t-on fait pour qu'elle retrouve cet aspect flatteur ? J'ai dans ma collection l'une des trois Simca-Gordini qui a participé aux 24 Heures du Mans en 1938, 1939 et 1949. En 1939, elle a tapé la carrosserie à l'avant et l'arrière au début de l'épreuve, causant son abandon. La réparation faite par le tôlier d'Amédée Gordini avait été radicale. Il avait re- ➤



Christian Huet montrant une photo de Fangio posant à côté de sa Gordini type 18 S de 1950 : « C'est beau de pouvoir remettre une auto dans sa configuration la plus authentique, la plus historique... ».

» dressé l'avant gauche et découpé l'extrême arrière pour en refaire un autre également en tôle de dural de 8/10<sup>e</sup> rivé au corps de la carrosserie, et le tout avait été repeint. Je restaure actuellement cette voiture. Je vais lui redonner l'état qu'elle avait à l'issue de cette réparation de 1939, en conservant l'élément de tôle remplacé dont les rivets seront visibles sous la peinture. Si cette voiture avait été acquise par un collectionneur américain, il aurait fait refaire intégralement une nouvelle carrosserie, pas forcément en tôle de 8/10<sup>e</sup>, afin de présenter une auto dans une configuration qui n'aurait été ni celle qui avait suivi l'accident, ni même celle qui était la sienne à sa sortie de l'atelier de Gordini à Suresnes en 1938. Une voiture parfaite pour les podiums, mais dépourvue d'âme, privée de l'essentiel de son authenticité.

**L'A : On peut comprendre la volonté de certains collectionneurs, qui paient une voiture fort cher, de vouloir lui redonner l'éclat de sa naissance...**

**Christian Huet :** C'est dommage. Qu'elle soit celle de votre père, de votre grand-père ou celle de Fangio au Mans, une voiture porte les traces de son histoire. Appelez ça l'âme, le souvenir des épisodes vécus, la mémoire du temps... Je ne vais pas me battre sur les mots. Ce qui est important, c'est ce dont elle témoigne, ce qu'elle nous raconte au premier regard. On ne refait pas à neuf les murs des monuments de Paris qui portent la trace des combats de la Libération parce que l'on veut, au contraire, préserver cette mémoire ! Pour un véhicule de compétition dans un état trop avancé pour



*Le garage-atelier parisien de Christian Huet est rempli de photos et d'objets au milieu desquels travaillait Amédée Gordini.*

être sauvé, quand la seule issue est la restauration intégrale, je plaide non pas pour la remise dans l'état de sa sortie d'usine, mais pour celui de sa dernière aventure en compétition, son dernier « état de course », celui de l'écurie officielle, pas ce qu'un pilote amateur en a éventuellement fait après l'avoir racheté. Chaque fois que c'est possible, il faut garder la patine, les traces du temps.

**L'A : Il y a quand même des limites à cette préservation. Il faut bien restaurer ce qui menace ruine. Au-delà,**

**une voiture est faite pour vivre, donc rouler, pas pour dormir, poussiéreuse et rouillée, au fond d'un musée...**

**Christian Huet :** Il ne s'agit pas d'être beau ou flatteur, mais de montrer la vérité de l'histoire. Bien sûr qu'il y a des limites ! Et c'est le rôle de l'expert que d'accompagner le collectionneur dans la détermination de l'option. On doit réserver et garder en l'état quand c'est possible ou, s'il faut restaurer, que restaurer, comment et au besoin avec qui.

**L'A : Faut-il parfois renoncer à restaurer, accepter qu'une voiture, même prestigieuse, soit irrécupérable, perdue, condamnée à n'être plus qu'une image dans les livres ?**

**Christian Huet :** Ma réponse ne va pas plaire à certains professionnels... Jusqu'aux Années Soixante-dix, quand une berline de bon père de famille neuve valait plus que certaines vieilles Ferrari de course, on restaurait très rarement pour ne pas dire jamais. D'ailleurs, personne ne voulait alors d'une Ferrari de course... Et puis, les voitures prenant de la valeur, on s'est mis à tout restaurer, voire à refaire à neuf sans vergogne, sans limite. Il fallait que ça brille, et le phénomène s'est accéléré au point que certaines voitures remportant aujourd'hui des concours d'état, ne comportent plus une seule pièce ancienne. Comment le pourraient-elles ? Elles ont parfois été retrouvées à l'état de ruine absolue ! Depuis peu, certains ont flairé un nouveau filon. Sous prétexte de ce label « authentique » qui vaut virginité, on vous vend à des prix ahurissants des autos qui sont des épaves irrécupérables. Des autos dont on sait qu'elles ne peuvent renâître que neuves, sans qu'il



*Une Bucciali TAV 3 de 1930, modifiée en 1946, l'autre grand sujet d'érudition de Christian Huet. « Elle m'a été offerte par Fritz Schlumpf. J'attaque bientôt sa restauration. Un projet de plusieurs années... »*



Dans une Fiat Balilla Coppa d'Oro de 1935, qui a participé aux 24 Heures du Mans 1935 et 1937 : « Les voitures de course anciennes sont fragiles. Elles n'ont pas été conçues pour durer mais pour gagner... ».

n'en subsiste le moindre cm<sup>2</sup> d'origine ! À nouveau, on mélange tout, on confond tout. Ce qui est détruit ne peut pas donner lieu à la renaissance de quelque chose d'authentique. C'est même l'inverse. Il n'y a pas de mal à recréer, à condition de le dire...

**L'A : Les anciennes voitures de course doivent-elles retrouver les circuits ? N'est-ce pas la plus belle manière de les faire témoigner de leur passé ?**

**Christian Huet :** Il ne faut pas vouloir à tout prix remettre les voitures de course anciennes en piste. Elles ont mérité une vie plus paisible ! Je trouve dommage que l'on fasse prendre des risques à des autos qui ont réussi à traverser l'histoire sans trop de dommages et portent le témoignage de leur époque. En cas d'accident, certes, on n'abîme que de la tôle, on ne détruit pas un chef-d'œuvre universel, mais le parfum de l'histoire est perdu... Je crois qu'il faut parfois résister à l'envie de jeter sa voiture dans des situations de trop grands risques pour son intégrité. On voit régulièrement des voitures historiques être très abîmées, voire quasiment détruites, dans des épreuves de vitesse. Je trouve cela très dommage. Ma Berlinette Gordini est dans l'état dans lequel Fangio en est descendu lors de son abandon aux 24 Heures du Mans 1950. J'ai restauré son

*« Il n'y a pas de mal à recréer, à condition de le dire... »*

moteur à compresseur et elle fonctionne parfaitement. Je l'ai présentée à plusieurs reprises à Goodwood, au Mans Classic, à Monthéry, lors de démonstrations sans classement. Mais je ne l'engage pas dans des épreuves de vitesse où un incident de course, une maladresse, pourrait altérer sa patine historique.

**L'A : À chaque fois que l'on prend le volant d'une voiture, même seul sur une route de campagne, on prend le risque de faire tout seul une erreur et de la froisser ou de casser sa mécanique...**

**Christian Huet :** Je préfère risquer le sanglier que le maladroit qui rate son freinage et vous envoie dans les glissières. Réservons les voitures authentiques, historiques, à des démonstrations. Les jeter à nouveau dans l'arène pour de vraies confrontations n'a pas beaucoup de sens. Elles ont déjà écrit leur histoire, qui plus est avec de vrais pilotes...

**L'A : Vous n'appréciez pas les courses historiques ?**

**Christian Huet :** La notion de « course historique » est pour moi incongrue. Il ne faut pas confondre plaisir et vanité ! Que veut démontrer un collectionneur en s'alignant au départ d'une course au volant d'une voiture qui a déjà remporté ou pas celle-ci ? Qu'il est aussi fort que le pilote de l'époque ? Qu'il est meilleur que lui ? Qu'une auto qui n'avait pas gagné en son temps le doit aujourd'hui ? Il est agréable et beau de rejouer l'histoire, de la reconstituer lors de démonstrations. Vouloir la réécrire n'a pas d'intérêt. Ce que Fangio, Stewart, Ickx ou Pescarolo ont réussi ou raté avec telle ou telle voiture leur appartient, appartient au passé, et parfois à la Légende du sport automobile. Laissons les exploits du passé au passé.

**L'A : Vous exagérez un peu ! Toutes les voitures de collection ne sont pas des pièces de grande valeur historique. Elles n'ont parfois aucun palmarès, n'ont jamais été pilotées par des pilotes prestigieux...**

**Christian Huet :** Vous avez raison. Mais une fois accidentée et réparée, une voiture authentique devient une voiture ancienne réparée, ou pire. Si l'accident était important et la réparation profonde, l'auto devient une voiture moderne ➤



Dans la Berlinette Gordini de Fangio et Gonzalez au Mans 1950. « Une voiture de course, c'est un univers dans lequel chaque détail raconte une histoire... ».

**L'A : Les Gordinistes du monde entier vous considèrent comme le plus grand expert de la marque. Comment l'êtes-vous devenu ?**

**Christian Huet :** J'ai été pris de passion pour la marque, puis j'ai eu cette chance immense de rencontrer Amédée Gordini et de devenir peu à peu son ami. À sa disparition, ses archives ainsi qu'une partie de son atelier, qui n'intéressaient pas grand monde, m'ont été léguées. Je suis devenu un peu le dépositaire de la mémoire d'Amédée et de sa marque.

**L'A : Techniquement, ses voitures étaient de belles réalisations, mais en même temps fragiles...**

**Christian Huet :** Chacune de ses voitures est fragile comme l'est un pur-sang. Chacun des 33 châssis qui portent exclusivement son nom (hors les Simca et les Renault), a été créé pour la course, sans concession. Tout est optimisé pour gagner, et flirte donc avec la rupture. Techniquement, ses voitures sont magnifiques, ce sont des voitures d'ingénieurs. Les solutions choisies étaient sans compromis, intellectuellement élégantes. C'est ce qui se faisait de plus beau, de plus abouti pour l'époque. Les monoplaces à quatre cylindres Ferrari ou Maserati n'avaient pas le niveau technique, ni la finition, des Gordini ! On y retrouvait l'esprit de Bugatti, ce qui n'est pas un hasard. Quand les ateliers de Molsheim ont fermé en 1948, Gordini a engagé les meilleurs du bureau d'études, Antoine Pichetto et Etienne Debourgogne, le chef d'atelier, Léon Bande, et les mécaniciens, Robert Aumaitre et Lucien Rohfrisch.

» d'apparence ancienne. Et puis, la compétition historique pousse à des excès techniques. Si tel ou tel modèle ne gagnait pas à son époque, souvent aux mains des meilleurs pilotes du monde, il n'y a aucune raison qu'il gagne aujourd'hui ou qu'il roule plus vite. Du moins si l'on respecte le règlement. Mettre des disques ventilés à une voiture qui n'en avait pas, changer les matériaux des organes tournant du moteur, modifier les systèmes d'alimentation, créer des châssis ou des carrosseries à la fois plus légers et plus rigides, que l'on va peindre pour faire « comme si », quel est le sens de tout ça ?! C'est comme si un musée décidait soudain que ses Monet, ses Van Gogh, devaient être repeints pour être plus colorés, plus brillants qu'à leur création !

*Les monoplaces à quatre cylindres Ferrari ou Maserati n'avaient pas le niveau technique, ni la finition, des Gordini !*

**L'A : Vous avez toujours restauré vous-même vos autos. Parce que vous estimez que personne ne ferait aussi bien ce travail ?**

**Christian Huet :** J'ai toujours restauré moi-même mes autos parce que j'aime ça. Il faudrait qu'un restaurateur me paie pour que je le lui laisse faire ! Je sais faire beaucoup de choses, sans doute presque tout lorsqu'il s'agit d'une Gordini et même d'autres marques. Je sais, ou j'étudie pour comprendre et maîtriser ce qu'il faut faire. Bien entendu, je passe plus de temps qu'un compagnon qui travaille dans un domaine particulier, car je restaure aussi bien un moteur, une boîte, des freins, un châssis, qu'une ossature en frêne ou une carrosserie en aluminium.



Beaucoup de Gordini chez Christian Huet, notamment cette Simca 8 Sport de 1950, prototype spécial au nom d'Amédée Gordini.



« Cette Simca-Gordini de 1938 a participé aux 24 Heures du Mans 1938, 1939 et 1949. Je la restaure en conservant les traces de la réparation effectuée par Gordini. C'est ça, l'authenticité ! ».

### Combien avez-vous possédé de Gordini ?

**Christian Huet :** J'ai eu la chance de posséder cinq des 33 châssis que Gordini a construits. Seuls 31 ont survécu, et j'en ai expertisé 28 !

### L'A : Profitez de votre érudition pour donner une bonne fois pour toutes une réponse à cette question : quelle est la nuance exacte du Bleu France ?

**Christian Huet :** Toutes et aucune ! En sport automobile, le Bleu France, c'est la couleur bleu sous toutes ses nuances ! Il n'y en a jamais eu une qui soit plus officielle que l'autre. Chaque constructeur français avait son bleu, voire même plusieurs ! Chez Gordini, les voitures, monoplaces, berlinettes et barquettes, ont porté des bleus de nuances très variées, du bleu ciel au bleu marine en passant par toutes les variantes de l'azur. La Berlinette de 1950 de Juan Manuel Fangio que je possède a reçu entre 1950 et 1956 quatre couches de peintures de couleurs différentes, dont la première et la dernière sont semblables et réalisées chez Gordini ! En 1958, elle a été vendue à un pilote amateur qui l'a repeinte dans un bleu un

“ Avant de toucher quoi que ce soit, il faut regarder ”

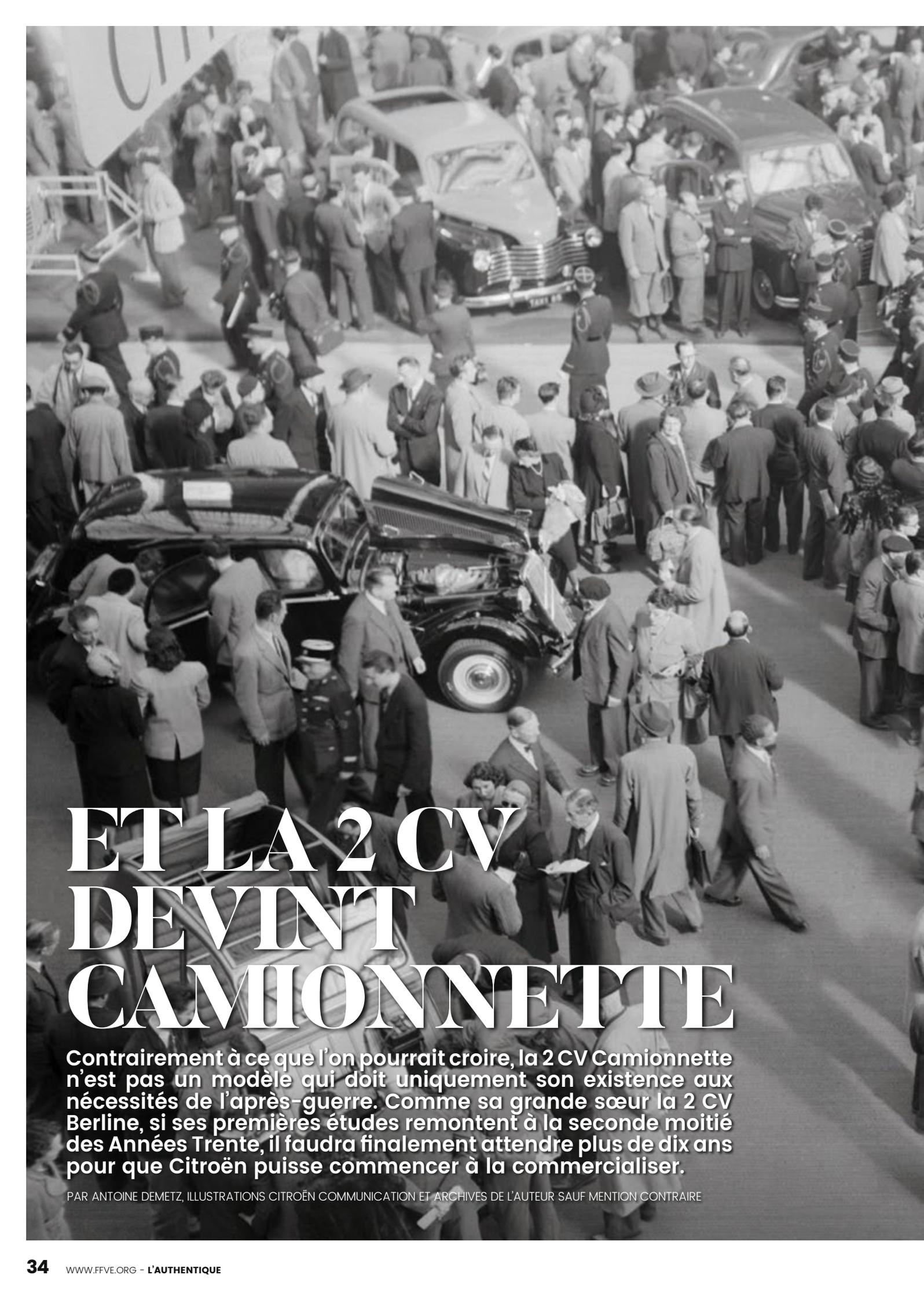
peu plus soutenu que le Gordini original des saisons 1950 et 1956. J'ai réussi à récupérer la couche de peinture de 1956, en supprimant au papier abrasif ultrafin et à l'eau la couche de 1958. Des centaines d'heures... Un travail de Romain, mais un beau résultat et une grande satisfaction.

### L'A : Vous êtes assez jusqu'au-bou-tiste dans votre approche !

**Christian Huet :** « Authentique » ne veut pas dire « fantastique » ! Ce qui a vieilli est parfois tout simplement devenu moche faute d'entretien, et mérite dans ce cas d'être rajeuni. Ce qui a rouillé ne doit pas forcément le rester. Ce qui est abîmé n'est pas automatiquement noble et merveilleux. Il ne faut pas confondre usure du temps et détérioration faute d'entretien, crasse et patine !

### L'A : À un restaurateur qui doit entreprendre la restauration d'une voiture majeure, quel conseil donneriez-vous ?

**Christian Huet :** Avant de toucher quoi que ce soit, il faut regarder. Il faut comprendre le mode de construction de la voiture, se pénétrer de l'intention de son créateur, décoder l'ADN de la carrosserie et du châssis pour les respecter. Puis, comme pour la restauration d'un meuble du XVII<sup>e</sup>, analyser très précisément l'état de l'ensemble, à la fois globalement et en détail. Ensuite, et ne remplacer que ce qui doit absolument l'être. Enfin, il faudra patiner avec soin pour que cela ne se remarque pas. Pour l'automobile, la peinture d'une carrosserie se garde ou se refait. Il est très rare de pouvoir sauver une partie de la peinture. Il est bien entendu possible d'enlever des couches de peinture ou de vernis pour retrouver une très belle teinte d'origine, mais c'est très très exceptionnel. Ce qu'il faut principalement sauvegarder, c'est la charpente en bois pour les autos qui en ont, la tôlerie de la carrosserie et le châssis qui sont la base irremplaçable de son authenticité, son histoire, sa pierre angulaire ! L'authenticité, c'est la qualité du vrai. ■



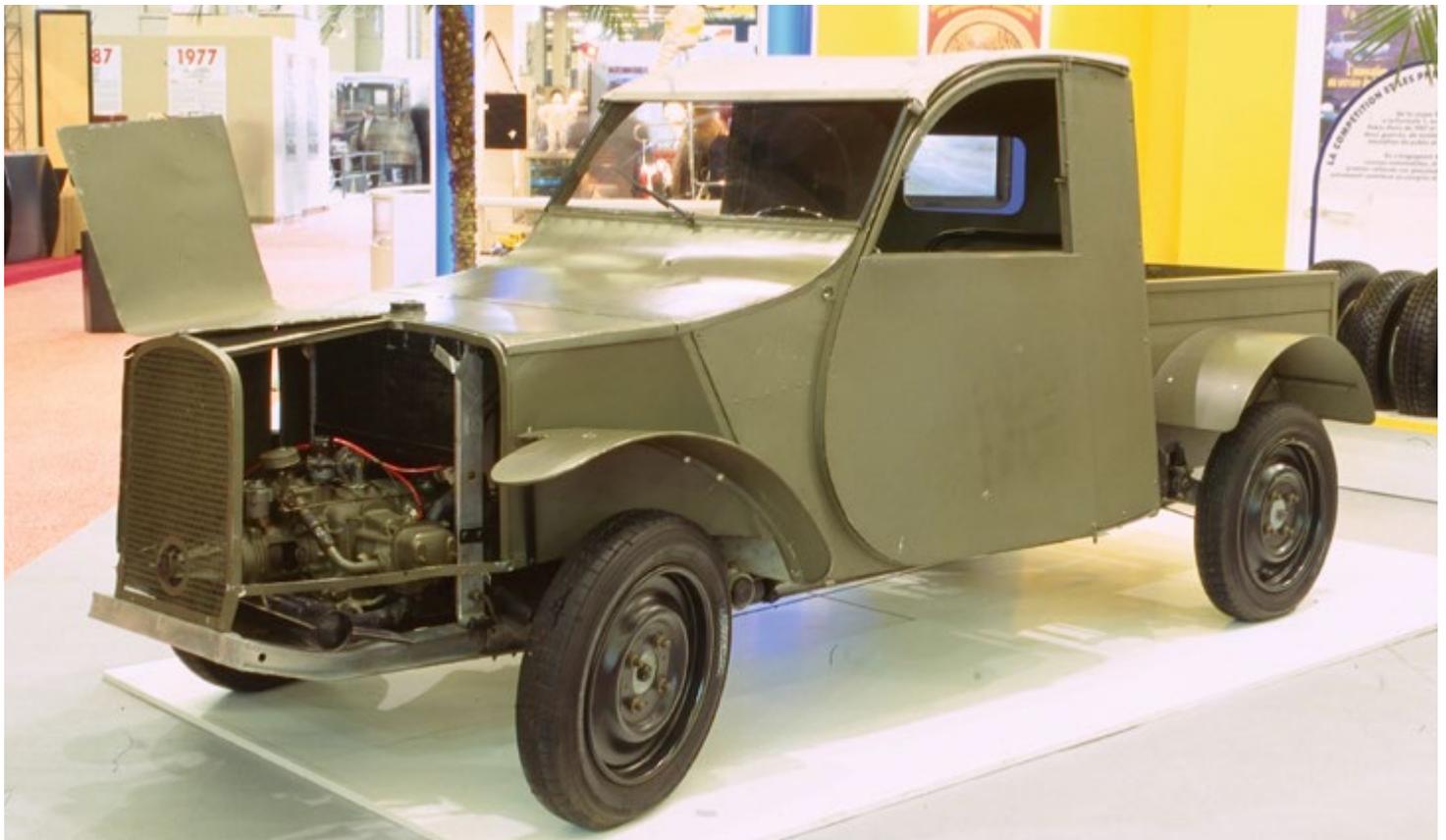
# ET LA 2 CV DEVINT CAMIONNETTE

Contrairement à ce que l'on pourrait croire, la 2 CV Camionnette n'est pas un modèle qui doit uniquement son existence aux nécessités de l'après-guerre. Comme sa grande sœur la 2 CV Berline, si ses premières études remontent à la seconde moitié des Années Trente, il faudra finalement attendre plus de dix ans pour que Citroën puisse commencer à la commercialiser.

PAR ANTOINE DEMETZ, ILLUSTRATIONS CITROËN COMMUNICATION ET ARCHIVES DE L'AUTEUR SAUF MENTION CONTRAIRE



*Le vendredi 6 octobre 1950, le président de la République Vincent Auriol inaugure officiellement le 37<sup>e</sup> Salon de L'Automobile qui se tient à Paris au Grand Palais. Il est ici, en haut à droite de l'image, accueilli sur le stand Citroën par son P-DG Pierre Boulanger.*



Voici le prototype de la 2 CV destiné à l'armée française en mai-juin 1940 tel qu'il se présente aujourd'hui.  
À bien y regarder, le capot et les ailes, sont finalement très similaire à celle des T 23 et T 45 d' alors.

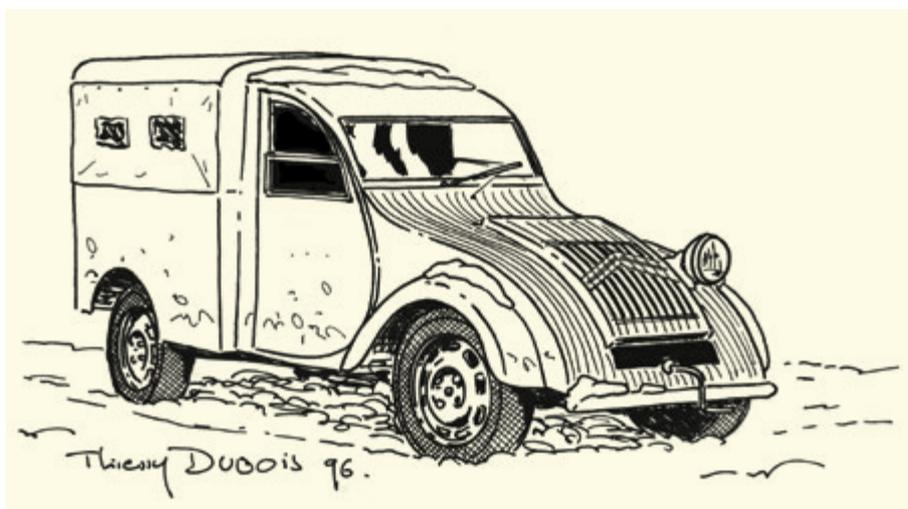
Lorsque le projet TPV, ou Toute Petite Voiture, qui donnera naissance à la 2 CV, est lancé par Citroën en 1936, il ne figure pas dans son cahier des charges de pouvoir dériver de cette modeste berline économique ultralégère une version utilitaire. Cependant, en 1939, alors que le lancement de la 2 CV est imminent, une note est rédigée le 14 février 1939, très vraisemblablement par le P-DG de Citroën, Pierre Boulanger, à destination de Maurice Brogly et M. Saint-Maurice, respectivement directeur et secrétaire technique du Bureau d'Etudes. Celle-ci fait clairement allusion aux travaux en cours à propos de cette voiture. De tous les documents aujourd'hui connus relatifs à

la Petite Citroën avant-guerre, celui-ci est d'ailleurs le seul à avérer l'existence d'un tel modèle baptisé alors « Camionnette TPV ». Le document en question définit les urgences et les dates de sortie des nouveaux modèles pour les gammes 1940 et 1941. Si la sortie de chaîne de la 2 CV Berline au 1<sup>er</sup> septembre 1939 figure parmi les premières urgences, celle de sa version Camionnette est mentionnée en tant que 2<sup>e</sup> urgence à la date du 1<sup>er</sup> mars 1940, soit sous un délai de treize mois. De toute évidence, des plans ont donc déjà été dressés et au moins une maquette à l'échelle un a très certainement été réalisée par les services du bureau d'études Citroën de la rue du Théâtre.

Chose intéressante, ce même document prévoit aussi, en deuxième urgence, la sortie de chaîne d'une Camionnette VGD<sup>1</sup> au 1<sup>er</sup> mars 1940. Il s'agit là d'un véhicule utilitaire que sa capacité aurait logiquement positionné entre la TUB<sup>2</sup> et la Camionnette TPV.

Mais, la déclaration de guerre à l'Allemagne le 3 septembre 1939 et, dans la foulée, l'annulation du Salon de Paris qui devait se dérouler du 5 au 15 octobre suivants, imposent à l'entreprise du quai de Javel de se recentrer sur d'autres productions plus stratégiques.

Cependant, pendant le conflit, très certainement entre avril et mai 1940, Citroën réalise un prototype utilitaire à destination clairement militaire reprenant le châssis et la mécanique avec lesquels la 2 CV A avait été homologuée le 28 août 1939. Au moins deux exemplaires sont réalisés, mais aucun document n'a encore été retrouvé donnant des informations précises les concernant. Est-ce une commande de l'état-major français qui manquait alors cruellement de véhicules de tous genres, ou une initiative propre à Citroën ? Mystère... Tout comme l'on ne sait même pas s'ils ont pu être soumis pour essais à la très officielle Cémav (Commission d'évaluation du matériel automobile de Vincennes). On sait seulement qu'ils ont été évacués chez Michelin à Clermont-Ferrand avant l'arrivée de troupes allemandes à Paris le 14 juin 1940. Ces deux prototypes ont été récupérés en 1949 par Henri Malartre. Si l'un, en mauvais état et incomplet a été démonté, l'autre a été



Il n'existe aucune représentation de la Camionnette TPV de 1939, ni esquisse, ni plan, et encore moins de photographie... Voici, imaginé par Thierry Dubois, ce à quoi elle aurait logiquement pu ressembler.

conservé puis intégré à la collection de son fameux musée de Rochetaillée-sur-Saône ouvert en 1962 où il a longtemps été présenté comme un prototype de la 2 CV datant de 1936...

L'on peut se poser la question de savoir si le cahier des charges de cette version survivante, avec son petit plateau à ridelles entièrement en bois, correspond à celui de cette Camionnette TPV à laquelle fait référence la note du 14 février 1939. S'agissait-il d'un véhicule aussi rustique, ou d'une véritable camionnette fermée, comme après guerre, et reprenant toute la partie avant de la carrosserie de la 2 CV A de 1939 ? Les très rares archives d'époque sur le sujet actuellement connues n'apportent aucune réponse à cette interrogation. Le bombardement allemand de l'usine du quai de Javel le 3 juin 1940 au petit matin a détruit beaucoup de documents concernant ces projets en cours...

Après l'évacuation de l'usine dans la région de Niort (Deux-Sèvres) pendant ce même mois de juin 1940<sup>3</sup>, ainsi que le rapatriement du personnel et de l'outillage au cours du mois de juillet suivant, les urgences ne sont plus les mêmes chez Citroën même si l'on pense pendant quelque temps que l'activité économique va repartir à court terme. Il faut aussi tout remettre en route et commencer à produire pour les vainqueurs... le moins possible évidemment !

## DÉVELOPPÉE SOUS L'OCCUPATION

Dès le début de l'année 1941, les études du projet TPV reprennent en cachette. Mais, dans tous les témoignages qui nous sont parvenus, il n'est jamais question de la Camionnette TPV. Avec la bénédiction du P-DG de Citroën, l'emblématique Pierre Boulanger, le bureau d'études, toujours emmené par le génial André Lefebvre, s'affaire alors autour d'un nouveau projet de 2 CV abandonnant l'aluminium (carrosserie et plateforme) et le magnésium (bras de suspension) pour la très conventionnelle tôle d'acier. Quant à la complexe suspension à huit barres de tor-

## PIERRE BOULANGER ET LA 2 CV AU

La lecture des deux premières pages de ce Bulletin Citroën n° 415 daté du 15 novembre 1950 est particulièrement émouvante. L'article que nous reproduisons ici présentant pour la première fois « La Camionnette 2 CV Traction Avant (250 kg) » est l'œuvre posthume de Pierre Boulanger décédé quatre jours plus tôt au volant d'une Traction Avant sur la Route Nationale 9. Les quatre photographies ont été retouchées à la main et des immatriculations ont été



Designé AU 4, ce prototype est photographié le 26 juillet 1950. Il s'agit là du plus vieux cliché connu pour montrer une 2 CV Camionnette. La production débutera presque six mois plus tard

sion avec anticabreurs hydrauliques, elle est remplacée par une autre suspension à interaction mais utilisant des ressorts hélicoïdaux placés horizontalement dans des pots en tôle<sup>4</sup>. Seuls le moteur refroidi par eau de 375 cm<sup>3</sup> et sa boîte de vitesse à trois rapports, retenus pour la 2 CV A de 1939, sont conservés. Mais de ce projet surnommé Cyclope, du fait de son phare unique central positionné au-dessus du radiateur, il n'existe ni trace ni témoignage direct évoquant une éventuelle version à vocation utilitaire.

Sous l'Occupation et juste après la Libération, le projet de Camionnette TPV semble avoir totalement disparu du programme des études Citroën. Pourtant, un document daté du 1<sup>er</sup> décembre 1948, donc postérieur à la présentation de la

2 CV A au Salon de Paris au mois d'octobre précédent, apporte des renseignements essentiels sur les projets alors en cours au bureau d'études, mais aussi sur la future gamme des « véhicules industriels » Citroën. Celle-ci s'articule alors autour de cinq modèles dont les trois premiers sont en production en cette fin d'année 1948. Soit le T 45, le T 23, »

1. Le projet VGD, pour Voiture à Grande Diffusion, donnera naissance à la DS en octobre 1955. Sa sortie de chaîne était alors prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 1940 avec un moteur à six cylindres et pour le 1<sup>er</sup> mai suivant avec un moteur à quatre cylindres.
2. Et non le TUB. Des documents d'archives Citroën d'avant-guerre récemment consultés indiquent sans équivoque possible, et contrairement à ce que l'on a toujours cru jusqu'à présent, que cette appellation est bien de genre féminin.
3. Le 14 juin 1940, les troupes allemandes entrent dans Paris déclarée ville ouverte la veille.
4. C'est cette suspension qui donnera le jour à celle qui sera retenue pour la production en série de la 2 CV à partir du mois de juillet 1949.



rajoutées pour plus de véricité. Elles sont issues de la séance réalisée dans la forêt de Senonches le 26 juillet 1950 avec le prototype AU 4. Le texte est quant à lui

précis et efficace à l'instar de son auteur. La description du nouvel utilitaire léger est ici parfaite, et tous ses points forts sont systématiquement mis en avant.

» Le Type H, le Type G et la 2 CV AU <sup>5</sup>, dont la charge utile est alors respectivement de 4 t, 2 t, 1200 kg, 500 kg et 250 kg. Ce document de huit pages a été établi afin de comparer le poids en ordre de marche de tous les véhicules Citroën, en production et en projet, par rapport à ceux de la concurrence, mais aussi par rapport aux anciens modèles de la marque. Ainsi, pour le Type H, le Type G et la 2 CV AU, en face des poids prévus lors du lancement de leurs études respectives, une seule et même année figure, 1943 ! Cela semble donc clairement établir qu'un programme pour une nouvelle gamme de véhicules utilitaires légers a été défini à Javel pendant les heures les plus sombres de l'Occupation. Ce document du 1<sup>er</sup> décembre 1948, s'il ne fait aucunement mention du projet VGD, indique pourtant clairement pour la 2 CV AU qu'un poids en ordre de marche de 428 kg était initialement prévu en 1943. Cependant, au mois de décembre 1948, après réalisation d'au moins un prototype « avec un siège seulement », la balance indique 498 kg, soit 70 kg de plus. Ce chiffre est ensuite comparé à celui de la Citroën « 5 CV Livraison » de 1924-1925 qui est de 625 kg. La 2 CV AU est aussi mise en parallèle avec celle qui sera sa concurrente directe, la Simca Cinq Fourgonnette dans sa description technique du mois d'octobre 1947. Ainsi, pour une charge utile équivalente de 250 kg et un poids en ordre de marche de 498 kg pour la Citroën et de 500 kg pour la Simca, les deux petits utilitaires semblent faire jeu égal. Mais ce que ne dit pas ce document du 1<sup>er</sup> décembre 1948, c'est que la 2 CV AU bénéficie d'un volume utile et d'une surface de charge bien supérieurs. Aussi, elle bénéficiera



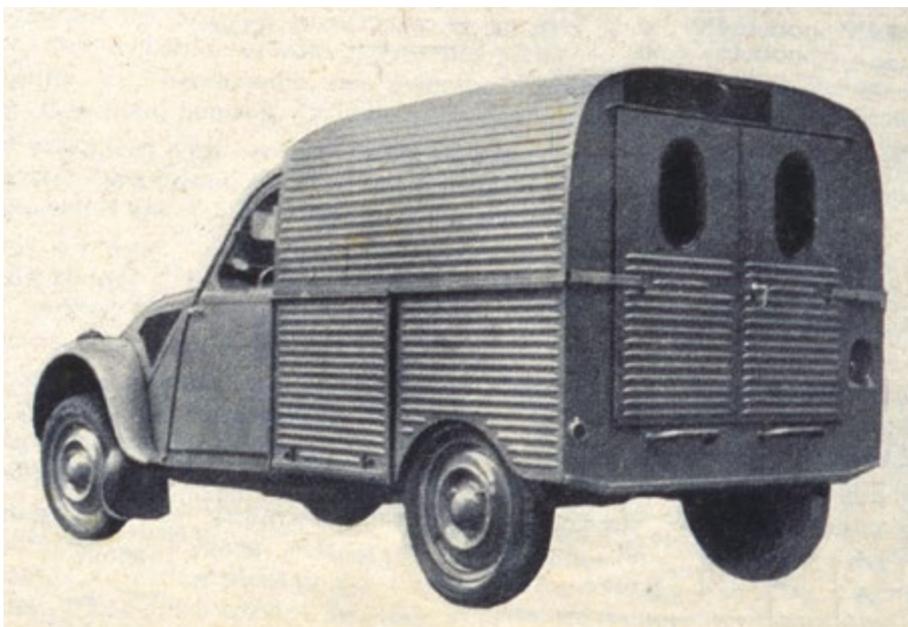
La 2 CV AU présentée sur le stand Citroën au Salon de Paris est encore un prototype. La hauteur entre le toit avant et celui du caisson arrière, surélevé, est particulièrement importante.

des caractéristiques de la 2 CV A dont elle est dérivée, soit une suspension à grand débattement lui permettant de circuler sur les terrains les plus accidentés, une très grande économie d'entretien et d'utilisation, un confort inédit sur ce genre de voiture et, très certainement, un prix de vente largement inférieur.

### UN RIDEAU DE FER...

En cette fin d'année 1948, le projet qui donnera naissance à la 2 CV AU, puisque c'est ainsi qu'elle est déjà désignée, est donc bien avancé. L'on en sait peu sur son aspect esthétique réel même s'il est imaginable, dans une logique de coûts

et de rationalisation de la production, que le plus possible des éléments de la carrosserie et de la mécanique de la 2 CV A seront repris. Bien sûr, dans la grande tradition du bureau d'études Citroën de l'époque, toutes les solutions envisageables sont étudiées, même les plus originales. Jean Muratet, responsable au service des études carrosserie, se souviendra avoir ainsi travaillé sur un dispositif de fermeture arrière composé d'un rideau de fer en tôle ondulée coulissant verticalement à l'instar de ceux alors utilisés pour la devanture des boutiques et des portes de garage. Celui-ci donnait toute satisfaction, mais il sera abandonné car trop bruyant lors de son utilisation. Il



Cette photographie montrant la 2 CV AU du Salon de 1950 de l'arrière explique pourquoi le panneau de carrosserie latéral droit ne comporte pas de goulotte de réservoir. Elle est en effet positionnée ici à droite.

**CAMIONNETTE 2 CV CITROËN**  
*Traction Avant*

Charge utile : 250 kg plus le conducteur.  
Volume utile de la caisse : 1 m<sup>3</sup> 800 (cabine non comptée).

<ul style="list-style-type: none"> <li>Direction</li> <li>Suspension</li> <li>Freinage hydraulique</li> <li>Boîte : 3 vitesses plus une surmultipliée</li> <li>Démarrage électrique</li> <li>Chauffage</li> <li>Graissage</li> <li>Aération</li> <li>Vitesse</li> </ul>	}	Identiques à la 2 CV
---	---	----------------------

Moteur à refroidissement par air - 2 cyl., 4 temps, 425 cm<sup>3</sup>.  
Consommation : 5 à 6 litres aux 100 km.  
Pneus de 135 x 400.

De format 9 x 13,5 cm, ce prospectus est certainement le document le plus petit jamais diffusé par un constructeur ! Il a été distribué en très grande quantité sur le stand Citroën lors du Salon de 1950.



6 octobre 1950, inauguration du Salon, Pierre Boulanger (de profil) accueille le président de la République Vincent Auriol (montrant du doigt la 2 CV AU). L'ambiance est particulièrement détendue.



En visite à Paris en octobre 1950 avec son fils Moulay Hassan (le futur roi Hassan II), le sultan du Maroc Sidi Mohammed ben Youssef (futur roi Mohammed V) découvre ici avec intérêt la 2 CV AU.

était en effet inenvisageable en ville pour les petits artisans et les commerçants qui commencent leurs livraisons dès l'aube...<sup>6</sup> L'on ne sait officiellement plus rien de la 2 CV AU jusqu'à sa présentation au Salon de Paris au Grand Palais le 5 octobre 1950. Mais quelques journaux automobiles bien informés s'en font tout de même l'écho. La *Revue Technique Automobile* annonce ainsi en dernière minute dans son numéro d'octobre qu'il « est probable que c'est au moment du Salon que sera lancée la production de la 2 CV utilitaire. Mais on suppose qu'il ne s'agira, en réalité, plus exactement d'une 2 CV, mais bien d'un véhicule tout à fait semblable mais de cylindrée un peu plus forte. » Du point de vue mécanique, on ne saurait être mieux informé, mais du point de vue industriel, il en ira tout autrement. L'*officiel de L'Automobile* rappelle, lui, qu'il a déjà

annoncé l'existence du petit utilitaire de 200 kg de charge utile, avec un dessin somme toute assez fidèle, à la fin du mois de juin précédent...

### VEDETTE DU SALON

Lorsque le Grand Palais ouvre donc ses portes, Citroën, après avoir été au centre de l'actualité automobile en 1948 puis en 1949 avec la 2 CV A, attire une fois encore tous les regards avec sa petite dernière. Sur son stand, à la place d'honneur, trône bien la toute nouvelle 2 CV Camionnette. Bien sûr, si la 2 CV A peut, une fois débarrassée de sa banquette arrière, rendre quelques services en matière de transport de marchandises et d'objets volumineux, et revendiquer ainsi à juste titre un certain caractère utilitaire, cette nouvelle 2 CV est effectivement tout

sauf une voiture de tourisme. Les ailes avant, le capot, les portières, le tablier et la baie de pare-brise proviennent bien de la 2 CV Berline. Mais la partie arrière de la carrosserie reprend la technique de la tôle nervurée<sup>7</sup> qui permet d'allier légèreté et rigidité, déjà utilisée pour la carrosserie du Type H (et aussi pour le dessus du capot de la 2 CV même si le profil des nervures est là légèrement différente). Cette 2 CV Camionnette est présentée comme étant mécaniquement identique à la 2 CV A exception faite de son moteur dont la cylindrée annoncée est de 425 cm<sup>3</sup>. Ces 50 cm<sup>3</sup> supplémentaires seront évidemment les bienvenus pour ce petit utilitaire qui risque de rouler à pleine charge la plupart du temps. Ils lui permettront de bénéficier d'une vitesse de pointe d'environ 70 km/h, au moins aussi acceptable que celle de la 2 CV Berline. Aucun détail concernant ce moteur et les modifications dont il a fait l'objet par rapport au moteur de 375 cm<sup>3</sup> de la 2 CV A ne sont alors rendus publics. Le petit prospectus sans référence distribué pendant le Salon a vraiment de quoi laisser sur leur faim tous les clients potentiels de ce nouveau modèle tant son argumentaire est laconique... Comme en 1948, l'inauguration est effectuée par le président de la République Vincent Auriol, accueilli par Pierre Boulanger en personne. L'ambiance est plus détendue entre les deux hommes qui semblent désormais beaucoup mieux se connaître. Le premier s'attarde d'ailleurs volontiers sur le stand Citroën et semble bien plus intéressé par les explications »

5. Dans ce document, le Type G et la 2 CV AU sont respectivement désignés « Véhicule G Camionnette » et « Véhicule AU Camionnette ». Le symbole AU désigne la version utilitaire du véhicule A, soit le premier modèle de 2 CV.

6. Témoignage recueilli par l'auteur au début des années Quatre-vingt-dix.

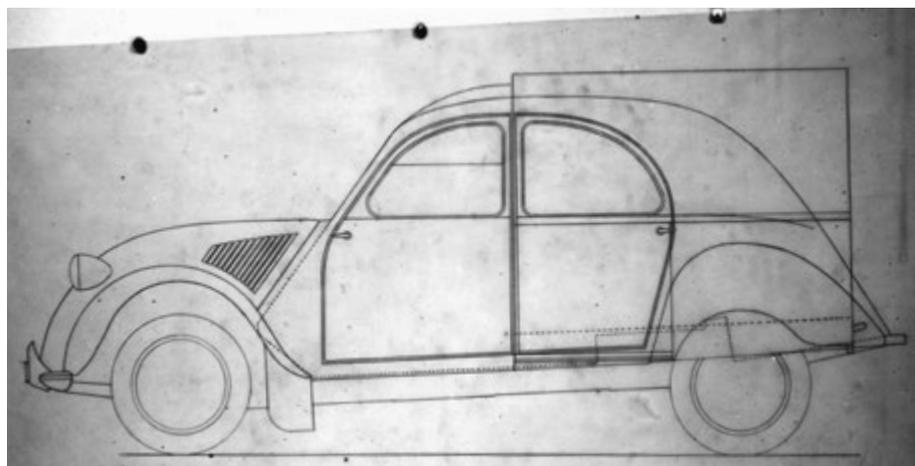
7. A ne pas confondre avec la tôle ondulée qui est obtenue par la torsion régulière d'une tôle plane dans un sens puis dans l'autre. La tôle nervurée, obtenue par emboutissage, est donc plus légère et se reconnaît à ce que les nervures sont toutes « repoussées » par rapport à un plan initial.



Lors de sa commercialisation en avril 1951, l'un des principaux arguments de la 2 CV AU est son volume utile rationnel et simple, sans recoins difficiles à nettoyer et où les petites choses peuvent se perdre.

» du second. Les visages impassibles et fermés de 1948 ont ici laissé la place aux sourires et à la bonne humeur !

Mais personne ne se doute que Pierre Boulanger vit là son dernier Salon. Un peu plus d'un mois plus tard, le samedi 11 novembre 1950, celui-ci décède en effet au volant d'une Traction Avant d'essai, sur la Route Nationale 9 entre Clermont-Ferrand et Paris à la hauteur du lieu-dit Brou-Vernet. Au Quai de Javel, il faut bien alors gérer sa succession et, en attendant que celle-ci soit réglée, c'est Robert Puiseux, gendre d'Edouard Michelin, qui vient prendre les commandes de l'entreprise. Ce changement aura pour effet, après consultation d'André Lefebvre, ingénieur en chef du Bureau d'Etudes, de repositionner le projet VGD. Celui-ci prend alors une orientation bien plus luxueuse et plus haut de gamme que ce qu'avait prévu pour lui Pierre Boulanger. Bien sûr, tout cela va nécessiter des investissements nouveaux en temps et en moyens. Il semble que la première à en faire les frais soit ainsi la 2 CV Camionnette. Très vite, avant la fin de l'année 1950, quelques journaux spécialisés se font l'écho de ce que son moteur sera finalement identique à celui de la 2 CV A et « bénéficiera » donc d'une cylindrée de 375 cm<sup>3</sup> et non de 425 cm<sup>3</sup>. Lors du Salon, certains d'entre



Ce plan sur calque, photographié au mois de novembre 1950, superpose le profil de la 2 CV A et celui de la 2 CV AU. La différence de longueur entre les deux caisses, 18 cm, est ici flagrante.

Cliché © Citroën Communication

eux avaient même imaginé que l'on aurait pu voir prochainement ce nouveau moteur monté sur la 2 CV Berline...

Ainsi, lorsque la 2 CV AU portant le numéro de châssis 300 001 est essayée et homologuée par Service des Mines le 16 février 1951, elle est équipée d'un moteur de 375 cm<sup>3</sup> dont le n° QD 00 599 indique formellement qu'il est issu de la même série que ceux qui équipent alors les 2 CV A produites à l'usine de Levallois. La feuille des Mines établie à l'issu de cette homologation révèle que,

pour palier le manque de puissance dû à l'abandon du moteur de 425 cm<sup>3</sup>, l'on a adopté un rapport de pont tirant plus court que celui de la 2 CV A. Le couple conique passant de 8/31 pour cette dernière<sup>8</sup> à 7/31 pour la 2 CV AU. L'on pourrait croire que la 2 CV AU entre alors en production à l'usine du quai Michelet à Levallois au côté de la 2 CV A, mais les archives du constructeur révèlent que celui-ci a légèrement « devancé l'appel » puisque le premier exemplaire de la 2 CV AU, portant le numéro de châssis 300 011 et équipé du moteur QA 5 023, tombe en fait de chaîne deux jours plus tôt, le 14 février 1951.

Un peu moins de deux mois plus tard, le 10 avril 1951, la 2 CV AU figure pour la première fois au tarif du constructeur au prix de 273 300 anciens francs alors que la 2 CV A est alors vendue pour 268 100 anciens francs. Six jours après, Citroën annonce dans une circulaire à ses concessionnaires que « les premières camionnettes 2 CV viennent d'être mises sur le marché. Une trentaine de concessions ont reçu, dans le courant de mars, leur première camionnette 2 CV. » Il prévoit alors aussi qu'une 2 CV AU sera en circulation dans chaque concession à partir du 10 juillet 1951. La longue carrière de la version camionnette de la Petite Citroën est alors bel et bien lancée ! Après un peu plus d'un an et cinq mois de production et, officiellement, 38 500 exemplaires, la dernière 2 CV AU tombe de chaîne le 24 décembre 1954, remplacée par la 2 CV AZU à moteur de 425 cm<sup>3</sup> apparue trois mois plus tôt. Les différents modèles de 2 CV Camionnettes vont se succéder pendant encore 33 ans. La Lignée ne prendra réellement fin qu'avec la production de la dernière Acadiane le 3 juillet 1987 à l'usine espagnole de Vigo. ■

**8. La 2 CV A avait été initialement homologuée le 24 juin 1949 avec un couple conique de 9/33. Un procès-verbal mentionnant cette caractéristique sera même imprimé par Citroën au mois de juillet suivant. Il ne sera bien sûr pas diffusé...**



Cliché © Citroën Communication



## UN PROSPECTUS JAMAIS IMPRIMÉ

Au mois de septembre 1950, quelques semaines avant l'ouverture du Salon, le service publicité du Quai de Javel travaille à la réalisation d'un document publicitaire pour la future 2 CV AU. Voici la maquette d'un prospectus qui n'a jamais vu le jour et utilisant des clichés pris le 26 juillet 1950. Apparemment, son format prévu est le format standard de 15 x 21 cm comme les autres prospectus que Citroën diffuse alors. Il est ici clairement indiqué que le

moteur de la nouvelle venue bénéficiera d'une cylindrée de 425 cm<sup>3</sup>, et non de 375 cm<sup>3</sup> comme sa devancière la 2 CV A. Aussi, sur le schéma, la hauteur à vide est donnée pour 1,61 m alors qu'une autre version de ce même schéma, clairement datée du mois de septembre 1950, mais elle aussi non publiée, donne 1,72 m sans modification des autres côtes... Tout indique que Citroën hésite encore quant à la version définitive du modèle à produire.

LA RÉFÉRENCE  
DE TOUS LES PASSIONNÉS  
DE 2CV ET MÉHARI



# NOTRE MOTEUR *la passion*

Le 2CV Méhari Club Cassis redonne vie à des centaines de bicylindres Citroën tous les ans. Ses équipes perpétuent la tradition et un savoir-faire unique grâce aux machines-outils historiques de la marque, afin de préserver ce patrimoine de l'automobile française.

Avec les moteurs en échange standard du 2CV Méhari Club Cassis,  
faites-le choix de l'expertise et de l'authenticité



04 42 01 07 68

[www.mehariclub.com](http://www.mehariclub.com)





© Agence Panoramica / DPPI / François Flamand

# HENRI PESCAROLO

## LES LONGUES NUITS DU MANS

**Henri Pescarolo s'est donné aux 24 Heures du Mans comme on s'abandonne à une maîtresse. Depuis 1966, quand l'obscurité tombe sur le Grand Circuit, l'insomnie le gagne. Au fil de leurs nuits, il a trouvé tantôt la peine, tantôt la gloire. Mais n'a jamais dormi.**

TEXTE : FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : SUTTON IMAGES, AGENCE PANORAMIC, DPPI

**D**epuis sa première participation aux 24 Heures en 1966, Henri Pescarolo garde les yeux ouverts du crépuscule à l'aurore. Il n'a jamais dormi au volant, évidemment. On ne devient pas recordman des départs aux 24 Heures, 33 participations, en s'endormant dans son casque. Pour avoir au compteur quelques milliers de tours en tête, dont la moitié après le coucher du soleil, il vaut mieux être aussi doué pour l'insomnie que pour le pilotage. Henri n'a jamais dormi non plus quand c'était son tour, lâchant un jour : « *Comment tu veux dormir quand les autres sont "là" ?* ». "Là", c'est en piste, en course. En vie.

Tous les pilotes vous le diront, il y a deux Mans. Le Mans de jour et le Mans de nuit. La nuit du Mans, celle qui, du samedi au dimanche, sépare le jour du départ de celui de l'arrivée, n'est l'amie de personne. Surtout pas des débutants. Angoissante, cruelle, traîtresse, trait d'union entre deux temps de l'épreuve, elle griffe, épuise ou carrément brise ses amants trop tendres.

Et puis il y a ceux qui, comme Henri, ont décidé de l'affronter, de la dompter. Il ne l'aime ni ne la déteste. Elle a les mêmes sentiments à son égard. Ils se connaissent si bien...

Elle lui a arraché à jamais des compagnons à qui elle dévora, en un instant, la jeunesse et le talent. Elle a détruit des victoires qui, au crépuscule, s'étaient pourtant pendues comme des maîtresses à son cou. Cruelle, perverse, traîtresse, elle lui a régulièrement tout donné mais encore plus souvent tout enlevé.

Nuit de pilote seul sous la pluie quand, comme en 1968, son coéquipier Johnny Servoz-Gavin s'arrête aux stands, essuie-glace en panne sous l'orage, et renonce à aller plus loin. En rage à l'idée d'abandonner pour un motif aussi ridicule, Henri saute dans le baquet de la Matra et repars depuis les profondeurs du classement. Au fil de la nuit, il remonte tour après tour vers la tête de la course. A chaque passage, un bras d'honneur au néant. Mais au petit matin, alors qu'il est

deuxième, une crevaillon met fin à la chevauchée fantastique. Echouant avec gloire tandis que d'autres vainquaient sans péril. Le public, qui aime le panache, en fit pour toujours son héros.

Un an plus tard, le 16 avril 1969, loin de la fureur de la course, au timide matin d'une séance d'essais privé, il faillit basculer pour toujours dans une autre nuit, éternelle celle-ci.

Johnny Servoz-Gavin, qui doit faire une série d'aller-retour dans les Hunaudières au volant de la nouvelle Matra MS 640, ne s'est pas réveillé. Henri, en revanche, est arrivé à la fraîche avec les mécaniciens. Bon camarade, il s'installe dans la voiture à la place de son pote.

Moins d'une minute plus tard, la Matra s'envole et se désintègre dans les arbres des Hunaudières. Henri est brisé, brûlé, mais s'en sort miraculeusement. En tête du championnat d'Europe de F2, il ne reviendra qu'à l'été et laissera filler évidemment le titre. Sa carrière eut sans doute pris un autre tournant s'il l'avait remporté.

© Agence Panoramic



En 1972, Henri Pescarolo, qui fait équipe avec Graham Hill, émerge de la longue nuit en leader. La première de ses quatre victoires au Mans.

À quoi tient un destin, à un copain que ne se réveille pas le matin... Après l'exploit sous la pluie de 1968, son accident de 1969 lui vaut dans le public un statut de héros. Sa gueule cassée devient le symbole de l'héroïsme à la française. En sang, en sueur, en larmes, mais debout. Un héros shakespearien, churchillien, « never give in, never give up », l'homme qui n'abandonne jamais, ne renonce jamais. Le chevalier lumineux.

Condamné par Matra à quitter la F1 malgré de beaux résultats, il se jette dans le Mans et sa nuit et continue à y construire un itinéraire héroïque. Une, deux, trois, puis quatre victoires, acquises à coup de grands silences, l'homme est un taiseux magnifique, et de relais mythiques lors desquels il tourne, notamment la nuit, à une régularité métronomique.

Jusqu'à ce jour de 1999, où la nuit semble vouloir pour toujours s'installer dans sa vie. Au gré d'une balade sous le soleil de mai, il a soudain lâché à l'un de ses amis « Ma vie est finie, je n'ai plus ma place dans une auto. Je peux encore rouler aussi vite que les jeunes, mais seulement sur un tour quand eux en alignent cinq ou dix. Je ne peux plus ». Sa carte d'identité marque alors 56 ans. Mais dans sa tête, il a l'âge de ses victoires et ne va pas accepter de raccrocher le casque et les gants. Son compère le convainc de monter sa propre écurie, elle sera la leur.

Quelques mois plus tard, le soleil se relève sur sa vie et sur Pescarolo Sport. La plus belle écurie privée depuis celle de Jean Rondeau. Henri a 57 ans et court après de nouvelles victoires du Mans.

La suite sera, comme le temps précédent, magnifique et héroïque. Mais ses nuits de patron d'écurie seront plus noires. Comme en 2005, quand l'un des pilotes jusque là irréprochable, d'accidents en malchance, renvoie aux étoiles une victoire qui semblait promise. Elle ne viendra pas. Ni cette année-là, ni plus tard. Deuxième une fois, deuxième à nouveau un an plus tard. Deuxième, la pire marche du podium. A côté de la victoire, au pied de la gloire. Faute d'argent, il a finalement fallu renoncer.

Le livre de Pescarolo Sport s'est refermé. Sans volant et désormais sans écurie, Henri n'a pourtant pas quitté le Mans. Car Le Mans ne peut se passer de lui. Cette année encore, à la nuit tombante, il arpente la voie des stands pour apporter à une chaîne de télévision son expertise. Après trente trois participations dont trente consécutives, quatre victoires, une vie d'exploit, il aurait pourtant enfin mérité cette nuit-là de se glisser dans les draps. « Comment tu veux dormir quand les autres sont là? ». ■



© Agence Panoramic

### HENRI PESCAROLO EN BREF

- . Né le 25 septembre 1942
- . Débute en sport automobile en 1964 (Lotus Seven, Opération Ford Jeunesse) ;
- . 33 participations aux 24 Heures du Mans entre 1966 et 1999 ;
- . 4 victoires aux 24 heures du Mans (1972, 1973, 1974 et 1984) ;
- . 22 victoires en Championnat du Monde d'Endurance ;
- . Vainqueur des 24 Heures de Daytona (1991) ;
- . Vainqueur, comme constructeur de la Le Mans Series (2005 et 2006) ;

### 1968, UNE NUIT EN ENFER



© Archives Pescarolo

Les 24 Heures du Mans ont été déplacées de mai à septembre. Henri Pescarolo s'élançait de nuit, sous la pluie, sans essuie-glace au volant de la Matra que son coéquipier ne veut plus piloter. Enchaînant une série de relais restée dans les annales, il hisse la voiture des profondeurs du classement jusqu'à la deuxième place avant d'être contraint au matin à l'abandon en raison d'une crevaison qui emporte l'arrière de sa voiture, dont la batterie.

### 1972, UNE NUIT AU PARADIS



© Sutton Images / Phipps

Il partage aux 24 Heures du Mans le volant d'une Matra MS 670 avec Graham Hill, double champion du monde de Formule 1 1962 et 1968. Ses relais de nuit impressionnent l'Anglais qui salue à l'arrivée la prestation de son jeune coéquipier (ils ont 13 ans d'écart). Henri remporte à nouveau l'épreuve en 1973 et 1974, associé cette fois à Gérard Larrousse, toujours sur Matra. Ses relais de nuit sont des exemples de rapidité et de régularité.

### 2005, LA NUIT DES REGRETS



© Sutton Images / Horne

Les Pescarolo Sport dominent largement les 24 Heures du Mans dès les essais. Pole position, record du tour en course, les voitures de l'écurie fondée par Henri Pescarolo en 2000 surclassent la concurrence, y compris les Audi officielles. La victoire ne semble pas pouvoir leur échapper. Mais une série d'incidents en course et de pannes inattendues priveront l'écurie française de ce qui aurait constitué la 5<sup>e</sup> victoire d'Henri Pescarolo au Mans.

# KÖHLER-ESCOFFIER

## LE SPORT AVANT TOUT !



**Chaque pays constructeur de motos a son monstre sacré. Pour nous Français, LA moto mythique est la 1000 Kœhler-Escoffier des records. Mais les autres modèles de la marque n'en sont pas moins légendaires, de la Mandoline des Années Vingt aux monocylindres à arbre à cames en tête des Années Trente.**

PAR FRANÇOIS-MARIE DUMAS

ILLUSTRATIONS : FRANÇOIS-MARIE DUMAS - [WWW.MOTO-COLLECTION.ORG](http://WWW.MOTO-COLLECTION.ORG), SAUF MENTION CONTRAIRE

**E**n termes de production, Kœhler-Escoffier est une marque mineure comparée à Terrot, Peugeot ou Motobécane. Sportivement, elle est notre plus belle image avec pourtant trois modèles seulement conçus par Jules Escoffier au départ puis par Raymond Guiguet. Mauvais gestionnaires, ils ont bien souvent négligé la production pour ne se consacrer qu'à la course. Et c'est sans doute pour cela qu'ils ont surpassé les grandes usines qui étouffaient trop souvent leurs

spécialistes en bridant leur génie créateur pour de sordides questions financières. Jules Escoffier, mécanicien et pilote officiel pour Magnat-Debon depuis sa création en 1902, est l'un des artisans du succès de cette grande marque grenobloise. Tout va pour le mieux jusqu'à ce qu'elle s'allie à Moser, le fameux motoriste suisse. Magnat-Debon devient Magnat & Moser en 1911 et, la collaboration impossible entre Arthur Moser et Jules Escoffier pousse ce dernier à quitter son employeur dé-

but 1912. Il s'installe à Lyon comme agent de Magnat-Debon. Il court aussi sur des motos de la marque et ses préparations lui valent vite une solide réputation. Mais il n'a qu'un rêve, surpasser Magnat-Debon et ses nouvelles 400 cm<sup>3</sup> à soupapes culbutées et suspension télescopique. Pour faire mieux, la meilleure solution est de créer un moteur bicylindre tout en conservant les mêmes avancées technologiques qui font le succès de la Magnat. Jules Escoffier développe son projet »



*La 1000 Kœhler-Escoffier de Georges Monneret sur l'autodrome de Montlhéry.*

1914



*Mandoline 1914. Un tube unique d'échappement relie les sorties des deux cylindres, les gaz s'échappant par des trous au bas de cette boucle.*

1914



*Le changement de vitesse Enfield à deux chaînes primaires ici monté sur une Mandoline 1914.*

1925



*Les culbuteurs « en queue-de-cochon » de la Mandoline Sport tournent sur deux roulements à billes et les doubles ressorts sont en tronc de cône.*



Le célèbre Lambert en course sur Mandoline 600 et son épouse dans «une partie de jambes en l'air» à la côte d'Argenteuil en 1924.

» en secret avec la collaboration d'un riche client et coureur amateur, le jeune Marcel Kœhler alors étudiant ingénieur à Lyon. Courant 1912, la machine est prête avec un bicylindre en V de 500 cm<sup>3</sup> à soupapes parallèles culbutées, un concept fort inspiré par la Magnat-Debon dont elle utilise d'ailleurs la partie cycle. La transmission par courroie est directe sans boîte de vitesse. Encore anonyme, elle remporte ses premières victoires au mont Verdun où Jules Escoffier termine premier devant Marcel Kœhler. Les deux

hommes s'associent en novembre 1912. La marque Kœhler-Escoffier est née et s'installe dans les ateliers lyonnais de Jules Escoffier.

### VERS LES PREMIERS SUCCÈS

L'ascension est fulgurante et, en dépit d'une production minuscule, moins de deux ans suffisent pour qu'elle devienne l'une des firmes françaises les plus renommées grâce aux succès sportifs de sa Mandoline<sup>1</sup>. Le premier doublé de 1912 est suivi de multiples autres victoires.

En 1914, trois modèles différents sont proposés avec le même moteur, mais avec transmission directe par courroie pour le premier, vendu 1350 F, embrayage et courroie pour le second à 1450 F et enfin, pour le modèle le plus cher à 1750 F, la Mandoline adopte un changement de rapports système Enfield à double chaîne primaire avec embrayage à segments extensibles associé à une transmission secondaire par chaîne. Evolution réussie, le pilote suisse Alfter remporte la course de côte d'Argenteuil et une médaille d'or

dans le Paris-Nice. L'association des fondateurs est hélas bien éphémère. Jules Escoffier, malade, décède à Lyon en avril 1914. Marcel Kœhler, mobilisé en octobre de la même année, ne revient dans la capitale des Gaules qu'en 1919. Il y finit ses études d'ingénieur puis part exercer ses talents dans une usine Renault de moteurs d'avion à Pétrograd en Russie. Il y avait travaillé comme pilote d'essai durant la guerre et y avait rencontré la belle Olga...

Entre-temps, il cède la société. Les Mandolines remportent quelques courses régionales, mais n'apparaissent pas aux salons de 1919 et 1921. Aucun catalogue n'est édité. La marque, en grand manque de finances, est rachetée par Raymond Guiguet, un pilote-ingénieur de renom pour la marque lyonnaise Oriol, qui s'associe en 1922 avec Victor Gaydon à Villeurbanne. L'effet est immédiat. Le catalogue publié en 1922 présente une Mandoline

*1. Surnom donné au moteur bicylindre Kœhler-Escoffier du fait de l'allure particulière de ses carters très hauts et de sa distribution étroite et surélevée. Par extension, il est aussi donné aux motocyclettes de la marque qui sont équipées de ce moteur.*



Scène de famille réjouie autour d'une Mandoline Sport flambant neuve. Il en a été produit moins de cent qui sont aujourd'hui fort recherchées.

1927



La Sport 1927, ou un gros vélo motorisé qui ne pèse que 130 kg et passe les 130 km/h !

1927



La 1000 Quatre Tubes 1927 de Dominique Buisson démontre régulièrement son potentiel.

1927



La 1000 Quatre Tubes est alimentée en essence/benzol par un, ou parfois deux, carburateur double cuve Amal de 27 mm.



L'ultime version de la Mandoline Sport en 1927 a une fourche télescopique supportée par deux tés et une boîte à trois rapports.

revue et modernisée. Elle reçoit un cadre surbaissé et, surtout, une boîte à trois rapports associée à une transmission finale par chaîne. Toujours dépourvue de frein avant, elle a par contre un double frein arrière. L'ingénieur Raymond Guiguet améliore la fiabilité de cette première mouture à soupapes parallèles et, en 1923, le modèle Tourisme est rejoint au catalogue par un modèle Sport qui va faire parler de lui. Le moteur qui conserve les mêmes côtes d'alésage de 61 x 85 mm, reçoit une culasse hémisphérique avec des soupapes en V à 45°. Elles sont commandées par de curieux culbuteurs filiformes dits « en queue-de-cochon » articulés sur deux roulements à billes. La Tourisme et la Sport sont respectivement annoncées dans le catalogue 1923 pour 100 et 130 km/h, des performances alors absolument hors du commun ! Lors d'une journée des records à Lyon en 1923, une Mandoline suralésée à 600 cm<sup>3</sup> et avec side-car est chronométrée à 122 km/h ! Une performance incroyable avec une machine aussi frêle.

### LA SPORT, FRAGILE MAIS TRÈS PERFORMANTE

Dans le sud-est de la France, la notoriété de la marque est assurée par maintes victoires et records en courses de côte ainsi qu'un podium au Grand Prix de Marseille 1922. Mais ce n'est pas assez

pour Raymond Guiguet. Pour étendre sa réputation au niveau national, il engage au GP de l'UMF (Union Motocycliste de France) à Tours en 1923 deux Sport qui cassent leurs moteurs dans le premier tour. La frêle Mandoline est fort performante, mais le maigre budget de la firme ne permet pas de la fiabiliser. Fâché par les dépenses inconsidérées de Guiguet pour la course, Victor Gaydon cède ses parts à une certaine société Sam dont l'un des actionnaires, Raymond Guiguet, finit par être l'unique propriétaire de la marque en 1926. La Mandoline reçoit pour



2. Pièce horizontale d'une fourche reliant son pivot à ses deux fourreaux.  
3. La Norton 500 CS 1 possède les mêmes côtes d'alésage x course, 79 x 100 mm, que la 500 Kæhler...

### L'ALGÉRIENNE

La 1000 souffrait c'est vrai d'une partie cycle un peu légère. L'un des treize concessionnaires de la marque, et pas le plus proche, un certain Krames, également agent Gnome & Rhône et Dollar à Alger, mais aussi pilote de renom sur des Mandoline, réalise vers 1930 cette 1000 hybride. Il loge pour cela le moteur Kæhler dans une partie cycle de Gnome & Rhône Type D dont il

emprunte aussi la boîte Burman. Par on ne sait quel chemin tortueux, la machine arrive un jour chez un collectionneur français qui décide de jouer un bon tour à votre serviteur. Il y a nombre d'années, il lui fait parvenir une photo de sa « sortie de grange » accompagnée d'un courrier. « On ne sait pas ce que c'est, on voudrait s'en débarrasser ! ». Votre serviteur saute alors évidemment dans sa voiture pour aller débarrasser le messager de cette encombrante ferraille. Et après 400 km, la machine est bel et bien là, mais le collectionneur averti et farceur n'est pas vendeur. Il est depuis devenu un ami !

1927



Deux 1000 Kæhler Quatre Tubes. La noire est de 1927. Celle à flancs bleus a été construite par Monet-Goyon après 1930.

1927



La Kæhler 500 K 50 née fin 1927, à double tube d'échappement et ressorts de soupape hélicoïdaux, a servi de base à l'élaboration de la version course.

1928



Cette 1000 de 1928 inaugure le cadre à tube supérieur courbe et un nouveau réservoir.

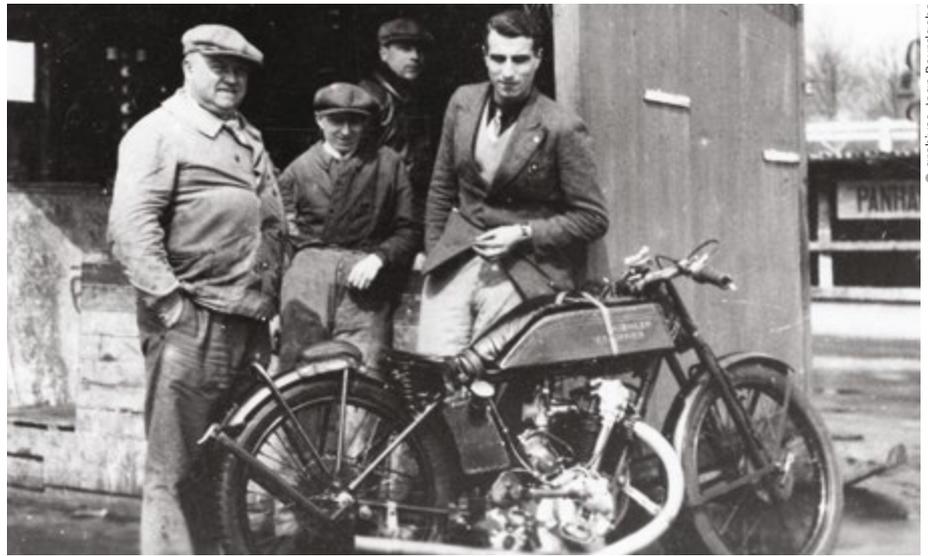
» Astucieusement, Raymond Guiguet a conçu son moteur de 500 cm<sup>3</sup> en inclinant le cylindre vers l'avant, et les carters peuvent ainsi très naturellement en recevoir un second. Cela donne naissance en 1927 à la 1 000 cm<sup>3</sup> qui va s'illustrer en course avant même que la 500 K 50 de série ne soit commercialisée.

En dépit de la modernité de leur beau moteur, les modèles K 50 ne sont pourtant ni plus rapides ni plus fiables que les Mandoline. L'usinage qui se fait sur des machines-outils vieilles et peu précises ainsi que de regrettables économies sur les roulements à billes ou à aiguilles en sont la cause... Il n'en sera produit qu'une centaine d'exemplaires.

La version course connaît une carrière beaucoup plus glorieuse grâce aux nouveaux règlements du Championnat de France pour 1929 qui n'accepte que des motos 100 % françaises. Monet-Goyon, la grande marque mâonnaise qui utilise des moteurs Villiers britanniques ou Mag suisses, trouve donc la solution en rachetant Kœhler-Escoffier le 16 mars 1929 et en s'attachant les services de Raymond Guiguet. Monet-Goyon installe même un nouveau service course à Charnay-Les-Macon où ce dernier dispose enfin de moyens financiers suffisants, d'un personnel qualifié, d'un banc de puissance et de machines-outils précises. Notre pilote-ingénieur-constructeur réalise illico sur la base de la K 50 à double échappement une moto de Grand Prix qui ne partage plus guère avec elle que le cylindre. La culasse est à échappement simple avec



Le moteur Mandoline à huit soupapes à culasse bronze a ici été remonté dans une partie cycle « vieillie » par le spécialiste Jean-Luc Gaignard.



Un couple imbattable ! Edouard « Eddoura » Grammont et la 1000 Kœhler-Escoffier Quatre Tubes en 1927.

soupapes rappelées par des ressorts en épingle tandis que le graissage est à carter sec. Quant aux carters, ils sont renforcés, avec aiguilles et roulements à billes généralisés, et reçoivent un vilebrequin en acier spécial.

Comme pour la 1000, le cylindre est décentré pour diminuer l'obliquité de la bielle au moment de l'explosion<sup>4</sup>. Origine française oblige, la boîte Sturmey-Archer à trois rapports est fabriquée sous licence par Clément-Bayard à Charleville-Mézières et rebaptisée La Macérienne. Cependant, pour le de France 1930, elle devra pourtant se passer du sélecteur au pied, le constructeur britannique ne voulant pas en céder la licence ! Cette 500 de Grand Prix reprend le simple berceau ouvert équipé de la traditionnelle fourche télescopique héritée de Magnat-Debon. Le moteur conçu par Guiguet en 1927 était à la pointe du progrès, il n'y manquait que la qualité de fabrication. Elle est désormais là et les performances sont au rendez-vous. Marcel Chateau sur Kœhler-Escoffier est sacré champion de France le 31 août 1930 à l'issue de l'unique épreuve comptant pour ce championnat sur l'autodrome de Montlhéry. Il est vrai que les seules machines engagées dans la catégorie

500 étaient deux Kœhler pilotées respectivement par Durand, qui casse son moteur très affûté au quatrième tour, et Marcel Chateau. Celui-ci couvre les 150 km de l'épreuve à presque 100 km/h de moyenne. A l'arrivée, ce n'est pas rien, il totalise deux minutes d'avance sur l'Alcyon 350 de Lemasson, neuf sur la Terrot 350 HCP de Perrotin et quinze sur la Jonghi double ACT de Jeannin. Victoire ! C'est le premier titre de champion de France de Kœhler-Escoffier et de nombreux autres vont suivre.

## LES MONOCYLINDRES VERTICAUX

Après le titre en 1930, Raymond Guiguet, assisté du coureur Marcel Chateau, développe un tout nouveau moteur toujours à simple ACT entraîné par arbre, mais cette fois à cylindre vertical. Il n'est plus question de prévoir un moteur-Meccano qui peut se transformer en 1000. En revanche, les mêmes carters sont utilisés pour les versions 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup> qui vont indifféremment courir sous les couleurs de Kœhler-Escoffier ou de Monet-Goyon.

**4. Cette configuration technique est aujourd'hui courante sur maintes motos modernes.**

1929



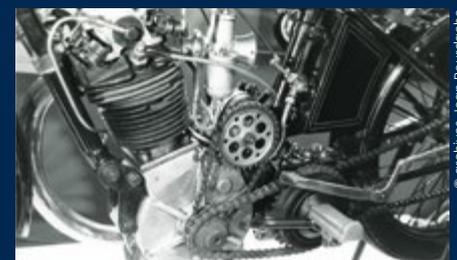
Avoir une 1000 Kœhler en 1929, la plus performante et la plus prestigieuse des motos françaises, amène évidemment pas mal d'admirateurs.

1930



Le premier titre ce champion de France pour Kœhler-Escoffier sera suivi de beaucoup d'autres.

1930



Carters renforcés, simple tube d'échappement et ressorts de soupapes en épingle, le moteur champion de France est bien différent du K 50 d'origine.



Gérard réalisa pour Kœhler-Escoffier et Monet-Goyon quelques somptueuses affiches à la fin des Années Vingt.



Les photos d'époque en pleine vitesse sont rares. Celle-ci montre une 1000 Quatre Tubes en course de côte en 1932.

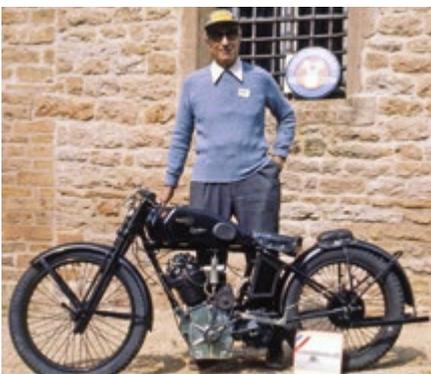
Tous les efforts portent sur l'allègement et la diminution des frottements avec, par exemple, un cylindre désaxé de 16 mm par rapport à l'axe du vilebrequin et tous les axes montés sur roulements. Même les linguets qui attaquent les soupapes sont munis, côté came, d'un galet sur aiguilles. Ainsi construite, la 500 tourne à 8000 tr/min au banc. Un régime farouche pour l'époque d'autant plus qu'il s'agit d'un moteur longue course avec 79 x 101 mm d'alésage x course. La boîte de vitesse à quatre rapports et sélecteur

au pied est «de fabrication maison». Mais, toutes les pièces étant parfaitement interchangeables avec celles des boîtes Sturmey-Archer, cela entraînera le déclassement des 250 et 350 de Georges Monneret au Championnat de France 1932 pour utilisation de pièces d'origine étrangère. La partie cycle qui reste très classique avec un simple berceau interrompu, délaisse enfin la peu rigide fourche télescopique Kœhler pour une classique fourche à parallélogramme. Elle adopte même, en 1936, la très originale suspension arrière coulissante développée par Monet-Goyon. Bien nées, ces 250, 350 et 500 GP collectionnent les succès avec pas moins de six titres de champion de France. Quatre pour Kœhler-Escoffier avec Georges Monneret en 350 cm<sup>3</sup> en 1933, 1934 et 1937, et en 250 cm<sup>3</sup> en 1934, ainsi que deux sous les couleurs de Monet-Goyon avec André Barthe en 1936 et André Jarrot en 1937.

des plus belles victoires, le 25 juin 1937, sous les couleurs de Monet-Goyon, Jarrot, Lieutaud, Monneret et Bourquin, au guidon d'une 500 à suspension arrière, battent 39 records mondiaux d'endurance dont les 24 heures à plus de 134,3 km/h de moyenne soit 3223 km avec un meilleur tour à plus de 168 km/h !

Pari gagné avec panache, les motos de course créées par Raymond Guiguet vont durablement redorer le blason de Monet-Goyon. Hélas, la mort de leur créateur en 1939 puis la guerre mettent un terme définitif au département course de Monet-Goyon - Kœhler-Escoffier.

La marque Kœhler-Escoffier ne disparaît pas pour autant, mais elle n'est plus qu'une coquille vide, un simple label qui permet à Monet-Goyon de dédoubler sa marque, ce qu'elle fera jusqu'à l'arrêt de sa production en 1959.



Marcel Chateau pose en 1992 devant la 500 Kœhler-Escoffier Grand Prix avec laquelle il a été Champion de France en 1930.

**LA 1000 CM<sup>3</sup> BICYLINDRE, LE MYTHE FRANÇAIS**

Retour en 1926 dans l'atelier de Raymond Guiguet qui vient de rajouter un cylindre arrière sur la K 50 juste née pour en faire la 1000 cm<sup>3</sup> qui va devenir la plus mythique de toutes les motos sportives >>

1930



On connaît les 1000 Kœhler à tube supérieur de cadre droit ou courbe, mais cette version à réservoir en selle annoncée en 1930 n'aurait jamais été produite.

1930



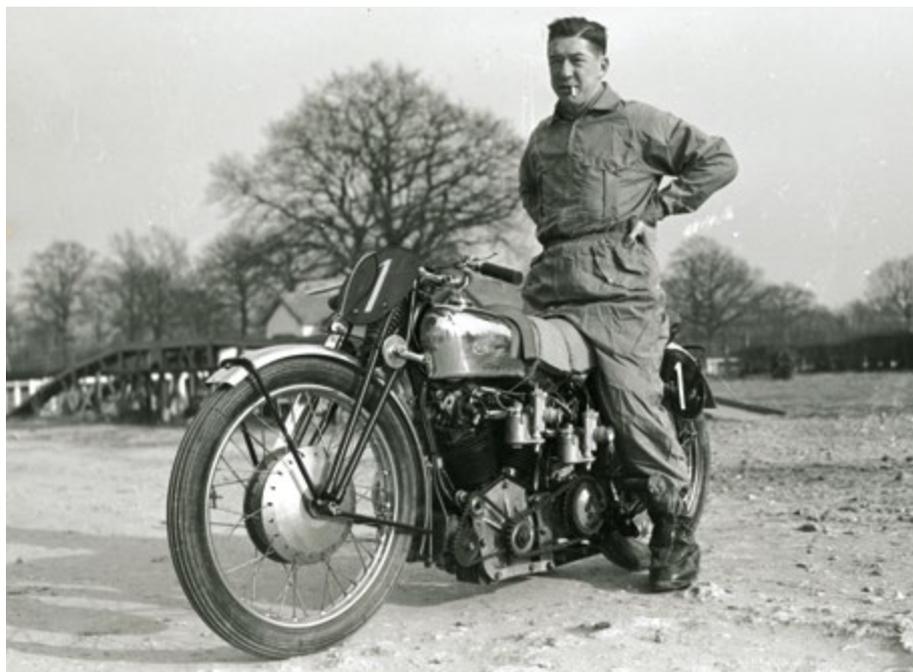
Georges Monneret fait quelques infidélités... Mais, pour sauver l'honneur, son Rudge à soupapes radiales est labellisé Kœhler-Escoffier.

1933



La gamme de tourisme 1933 conserve les moteurs Kœhler à cylindre incliné pour les latérales, mais les Sport culbutés sont à moteurs Mag.

» françaises pendant près de quarante ans. Tout se prête à la transformation. Il suffit de reporter la magnéto vers l'avant et de monter à sa place un second cylindre, avec culasse retournée, constituant dès lors un V ouvert à 45°. La 1000 ainsi créée utilise un maximum de pièces de la 500, distribution par ACT entraînés par arbres et renvois coniques, cylindres et culasses à double échappement <sup>5</sup>. Elle ne reçoit cependant qu'un seul carburateur. La partie cycle est aussi la même. Avec beaucoup d'ingéniosité, Raymond Guiguet réalise là un record d'économie. On serait même tenté de dire un peu trop en voyant une mécanique aussi puissante dans une partie cycle aussi légère. Bien peu sauront dompter cette 1000 un tantinet caractérielle ! Le monstre est confié à un fils de bonne famille lyonnaise, Edouard Grammont, connu sous le pseudonyme d'Eddoura depuis des années déjà pour ses étonnants résultats en côte au guidon de Mandolines très affûtées. Avec la 1000, il donne la pleine mesure de son grand talent. Dès sa deuxième course, en juin 1927, il gagne la côte de Planfoy. Ensuite, à la côte de Laffrey, il met 22 secondes de moins que la 500 Terrot officielle de Rolland. Enfin, le 11 septembre 1927, son record à 111,8 km/h à la côte de Gaillon laisse pantois les spécialistes. La deuxième moto et la première voiture, une Bugatti 2,2 litres à compresseur, ne font que 87 km/h. Le couple Quatre Tubes - Eddoura est imbattable. Le pilote lyonnais ne court plus



*Georges Monneret, une cigarette à la bouche comme toujours, avant une tentative de records à Montlhéry en 1935.*

que sur la 1000 Kœhler sans suspension arrière à partir de 1927, et il est bien le seul à savoir dompter ses 35 ch à 5500 tr/min. Un véritable exploit compte tenu de la qualité des pneus de l'époque et de la partie cycle que nous qualifierons de sommaire. Et tout ceci sur des routes qui étaient loin de celles que nous connaissons aujourd'hui. La 1000 domine tellement la concurrence qu'il n'est pas nécessaire de la faire évoluer,

ou presque. La première version reprend le cadre de la Mandoline, rallongé de six centimètres, et son réservoir plat. Grâce aux nouvelles facilités offertes par Monet-Goyon en 1929, le cadre est modifié et renforcé. On le reconnaît à son tube supérieur courbe qui surmonte un réservoir en

**5. La 1000 Kœhler qui dispose ainsi de quatre échappements indépendants, est alors très vite surnommée Quatre Tubes.**



*Georges Monneret sur la 500 Kœhler - Monet-Goyon à Dieppe en juillet 1935. Il finit troisième derrière Cora sur Saroléa et Mortimer sur Norton.*

1934

1936

1936

© archives Jean Bourdache



*Les champions de France 1934, Paul Boetsch sur 500 Terrot, Georges Monneret avec les 250 et 350 ACT, labellisées Monet-Goyon, et Raymond Guiguet.*



*La 350 Kœhler-Escoffier 1936 de Grand Prix de G. Monneret continue de sévir dans les démonstrations de motos anciennes au guidon de J.-M. Briannonet.*



*Boîte de vitesses séparée et magnéto entraînées par chaînes depuis l'arbre de sortie moteur et suspension arrière Monet-Goyon coulissante.*



La 350 Kœhler de Grand Prix de 1936. Le carburateur est à corps horizontal et, sur le cadre simple berceau interrompu, a été montée la suspension arrière coulissante Monet-Goyon.



1939, cadre cassé et moteur traînant par terre, Georges Monneret sur 500 Kœhler abandonne alors qu'il menait depuis le début de course devant les Britanniques au GP de France à Reims.

goutte d'eau. Le prospectus 1930 annonce même une troisième mouture de la 1000 avec une version Record et une autre « préparée course », avec un démarrage au kick et même un réservoir en selle <sup>6</sup>, dont on ne connaît aucun exemplaire. La 1000 adopte aussi le graissage à carter sec apparu sur la 500 Grand Prix championne de France en 1930.

Enfin, en 1935, Kœhler-Escoffier livre à Georges Monneret une 1000 à simples tubes d'échappement et deux carburateurs dont il semble bien qu'un seul exemplaire ait été construit.

Considérée comme l'une des plus belles motos de course françaises, la version client de la 1000 cm<sup>3</sup> Kœhler-Escoffier Quatre Tubes est quant à elle produite à moins de 26 unités entre 1927 et 1935. Il en reste aujourd'hui huit, mais avec les « techniques modernes » il se pourrait fort qu'il y en ait un jour plus de 26 !

**LA 1000 MONNERET, 71 CH ET 200 KM/H !**

Première victoire en 1935, dernier record en 1952 ! Nulle autre moto peut en dire autant. La 1000 de Monneret ne gagne officiellement que dix chevaux par rapport à la Quatre Tubes, mais son célèbre pilote l'assure, l'ultime évolution fait plus de 71 ch au banc en fonctionnant à l'alcool ! Un rapport poids/puissance tel que l'on était obligé de coller le pneu arrière sur la jante avec

de la laque pour éviter qu'il ne tourne au démarrage. Le moteur de la 1000 Monneret n'a pas à rougir face aux ténors britanniques du genre. Révolutionnaire lors de sa conception en 1926, la mécanique est à peine modernisée. Les culasses double échappement des versions précédentes deviennent ici monotubes (échappement simple), et les soupapes troquent leurs ressorts hélicoïdaux pour des doubles ressorts en épingle plus faciles à remplacer en cas de casse. Deux énormes carburateurs gavent les cylindres. Le graissage est particulièrement soigné et la boîte quatre rapports est logée au plus juste dans le cadre simpliste sans suspension arrière mais disposant d'une robuste fourche à

parallélogramme à l'avant. Après la parenthèse de la guerre, Georges Monneret, fort de huit titres de Champion de France, dont six pour la marque, se remet en selle en 1947 pour de nouveaux records. En 1952, son fils Pierre améliore une dernière fois le record de la côte Lapize à Monthléry. Ce sera l'ultime exploit de la 1000 Kœhler qui, après un quart de siècle, mérite sa place d'honneur au Musée Henri Malartre de Lyon-Rochetaillée. Mais on ne change pas une telle nature, et elle en ressort régulièrement pour des démonstrations de motos anciennes. ■

<sup>6</sup> En fait, comme pour la version du Championnat de France en 1930, il s'agit là de deux demi-réservoirs assemblés englobant le tube supérieur du cadre.

**ENTRETIEN NON COURANT**

Quelques heureux propriétaires des huit 1000 survivantes ont le bon goût de faire fréquemment rouler leurs merveilles dans les réunions de motocyclettes anciennes pour le grand plaisir de tous et surtout le leur. Mais, voilà, une machine de course, a fortiori une ancienne, cela s'use et casse parfois. Ne cherchez pas, il n'y a plus de pièces disponibles en magasin ! Fort heureusement, quelques mécaniciens aux doigts d'or savent refabriquer les éléments à changer. Le pionnier en la matière est Jean Nougier qui réalisa en son temps les moules pour recouler des carters de 1000... et il se dit que la plus célèbre d'entre elles en a eu récemment besoin !

1937



Ce catalogue 1937 montre clairement que toutes les petites cylindrées sont des Monet-Goyon rebadgées.

1952



La 1000 Kœhler de Monneret de retour sur la piste de ses exploits pour le Vintage Revival Monthléry 2013.

1952



Les deux carburateurs à double cuve de la 1000 de Monneret avaient 40 litres d'essence ou de benzol aux 100 km !



# UN CLUB POUR DEUX MARQUES

## LE MOTO CLUB MONET-GOYON ET KÖHLER-ESCOFFIER

**Créé en 2005 par une poignée de passionnés, le MCMGKE, ou Moto Club Monet-Goyon et Köhler-Escoffier, n'a pas cessé de croître. Il compte aujourd'hui une centaine de membres actifs dans toute l'Europe !**

PAR COLIN DEBUCHY, PHOTOGRAPHIES MOTO CLUB MONET-GOYON ET KÖHLER-ESCOFFIER

**A**insi, les amateurs et curieux des marques jumelles natives de Mâcon pour Monet-Goyon, et Villeurbanne puis Mâcon pour Köhler-Escoffier peuvent se retrouver pour échanger sur tous les sujets concernant ces deux marques !

Tous les ans lors du week-end prolongé de L'Ascension, un membre organise une grande virée dans sa région. Un autre prend ensuite le relais pour une sortie aussi bien en France qu'à l'étranger car le club est international ! Tous, membres ou non, y sont les bienvenus ! Il va de soi qu'en plus de ces rencontres, le club est représenté par ses membres sur d'autres événements et manifestations, et que de nombreuses sorties et balades s'organisent entre amis ! Aussi, le club participe chaque année à un grand salon national. Il y a eu Moto Légende à Vincennes et Motorama au Bourget, mais, depuis cinq ans, il est systématiquement présent à Epoqu'Auto à Lyon.

En mai 2017, pour le centenaire de la création de Monet-Goyon, le club a organisé en collaboration avec la ville de Mâcon

une grande manifestation où plus de 150 Monet-Goyon et Köhler-Escoffier ont été rassemblées au Parc des Expositions ! C'est aussi à lui que l'on doit au mois de novembre suivant l'organisation du podium central du Salon Epoqu'Auto à Lyon où ont été exposées cinquante motos rares et exceptionnelles.

Le MCMGKE se consacre aussi à la fabrication de pièces, d'outillages et d'accessoires devenus introuvables. Il est à



*L'exposition consacrée aux marques Monet-Goyon et Köhler-Escoffier dans le cadre de l'édition 2017 du salon Epoqu'Auto à Lyon restera un souvenir inoubliable pour toute l'équipe du MCMGKE.*

même d'apporter toute l'aide nécessaire pour la restauration et des dizaines de connexions se font quotidiennement via son site Internet et son forum.

Depuis sa création, le club a recensé plus de 1000 motos, et a ainsi créé une base de données permettant d'identifier et de dater avec précision chaque moto en fonction de ses numéros de série.

De la moto populaire au prototype, et de la moto prestigieuse à l'utilitaire, la grande diversité des productions Monet-Goyon et Köhler-Escoffier est représentée au sein des collections des membres du club. Ses 13 années d'existence lui ont permis d'acquérir un grand savoir sur les Marques Jumelles, et de pouvoir répondre aujourd'hui à toutes les questions que se posent leurs inconditionnels ! ■

**MOTO CLUB MONET-GOYON  
KÖHLER-ESCOFFIER**

17, Les Travers-de-Côte-Rouge  
15 290 Le Rouget

Email : [motoclub@monet-goyon.com](mailto:motoclub@monet-goyon.com)

Site : [www.monet-goyon.com](http://www.monet-goyon.com)



# 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](http://classicexpert.fr)

09 72 54 15 12

Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi  
de 9h à 20h

# L'HUMEUR DE...

## XAVIER CRESPIN



**Xavier Crespin dirige L'Aventure Peugeot Citroën DS. Cette association à but non lucratif regroupe les clubs et les passionnés des marques du Groupe PSA.**

**"C**'est l'un des paradoxes de l'univers de la collection, certaines voitures populaires deviennent aujourd'hui presque plus rares que les autos d'exception. Faute d'être remises en ordre de marche ou restaurées, elles sont condamnées à l'immobilisme et parfois à l'abandon. En cause, la raréfaction des organes et des pièces détachées. La non disponibilité d'une charnière de porte, d'un joint d'étanchéité, d'une vitre ou d'une optique est souvent aussi fatale pour terminer une restauration qu'une soupape défectueuse. La solution, quand elle existe, consiste à trouver l'artisan, le spécialiste, capable de recréer la pièce à l'identique. Avant de s'y résoudre, un collectionneur met en perspective le coût de ce qu'il s'apprête à commander, et il apprécie ce même coût en fonction de ses ressources et de la valeur finale de la voiture restaurée. La réglementation, notamment pour ce qui touche à la sécurité passive et active, devenant, à raison, plus exigeante, il n'est pas question de bricoler du neuf avec du vieux pour prendre la route. Mais les refabrications à l'unité de pièces

de carrosseries ou d'organes mécaniques sujets à l'usure ou à la rupture atteignent des tarifs élevés qui, mis bout à bout, excèdent largement la cote de la voiture. Impossible de se dire que, la restauration terminée, on se sera constitué un capital puisque, au contraire, on l'aura appauvri ! Avec regret, on referme alors le dossier et la porte du garage. Et on laisse à la génération suivante le soin de trouver une solution qui sera, le temps passant, encore plus compliquée... Pour les voitures populaires, certaines restaurations sont donc impossibles, certaines pannes deviennent fatales.

Quelques clubs de marques ou de modèles populaires se sont emparés depuis longtemps avec abnégation et passion de cette question. Ils ont ainsi lancé auprès de leurs membres des souscriptions pour faire refabriquer, que ce soit des pare-brise, des roues, des capotes, des joints... Une démarche louable mais coûteuse en temps, en énergie et parfois ruineuse lorsque le fournisseur est défaillant ou livre un produit non conforme. La situation devient alors inextricable pour l'association et ses administrateurs.

À l'étranger, certains constructeurs ont engagé des programmes de refabrications officielles et proposent des catalogues de pièces anciennes d'origine, à des prix souvent très « actuels »... Des entreprises se sont également lancées dans ces

productions, à des tarifs qui se veulent plus attractifs. Hélas, sauf exceptions, la qualité n'est pas au rendez-vous, ce qui est très préoccupant pour ce qui touche aux organes de sécurité.

À L'Aventure Peugeot Citroën DS, nous avons choisi une autre voie. Fort des 20 000 collectionneurs en France comme à l'étranger rassemblés dans les clubs et

nous fédérons au sein de notre association à but non lucratif, nous distribuons et relançons, pour toutes nos marques, des pièces d'origine et des refabrications, à des tarifs abordables, en respectant

**“Sauvons nos voitures populaires !”**

un cahier des charges strict sur la qualité. Cette voie fédérative, au service des collectionneurs, permet d'enrichir au fil des mois un catalogue qui compte actuellement plus de 15 000 références courant sur toutes nos marques et maintenant disponibles sur Internet. Il permettra au plus grand nombre de voitures populaires de reprendre la route, avec les meilleurs gages de qualité, de sécurité et au meilleur prix. Pour y parvenir, nous bousculons les idées et les méthodes. Nous avons ainsi lancé, entre autres, un programme de refabrication de pièces avec des imprimantes 3D, accompagnés dans cette démarche par les équipes de PSA et de Michelin. C'est avec des idées de demain que nous préserverons les richesses d'hier. La sauvegarde de notre Patrimoine populaire nous l'impose." ■



# DECOURT Fils

## cuirs et tissus

**pour toutes les selleries et  
les intérieurs automobile**

Notre adresse de  
1000 m2 de stockage :  
Jomelières  
24300 JAVERLHAC

Renseignements :  
05 53 56 30 13  
[decourtfils@orange.fr](mailto:decourtfils@orange.fr)



## GRAND CHOIX DE PEAUSSERIES



# LA FORD T EN FRANCE

UNE AMÉRICAINE AU PAYS DE L'AUTOMOBILE



Au début du vingtième siècle, l'industrie automobile naissante est en plein essor dans tout le monde occidental. La France, bien que réfractaire aux importations de véhicules, n'échappe pas à la déferlante Ford sur son territoire.

PAR OLIVIER CHABANNE ET ANTOINE DEMETZ, ILLUSTRATIONS ARCHIVES COLLECTION OF THE HENRY FORD ET OLIVIER CHABANNE



*Huit Ford T de 1911 et 1912, six Touring et deux Landaulet, sont photographiées dans la cour des établissements Henri Depasse à Neuilly.*



*Carrossée en Touring, cette Ford T de 1912, est une des plus anciennes survivantes connues importées et vendues en France par Henri Depasse.*

L'histoire de Ford en France commence en 1907 avec l'importation des modèles N, R et S. A cette époque, l'industrie automobile française est parmi les meilleures du monde et personne, pas même Henry Ford, n'aurait parié sur le succès de ces automobiles dans ce pays, berceau de l'automobile mondiale.

Fin 1908, avec l'arrivée de la nouvelle Ford T, l'agence commerciale des Champs-

Elysées est abandonnée au profit d'un bureau au 43 boulevard Haussman puis s'installe définitivement au 52 boulevard Bourdon, à « Neully-Paris ». Les voitures sont importées en pièces détachées dans des caisses en bois via le port du Havre. La première Ford T est commercialisée en France en 1909. C'est une 16 CV<sup>1</sup>. Les premiers exemplaires sont cependant difficiles à vendre car la clientèle française voit d'un mauvais œil l'arrivée de cette

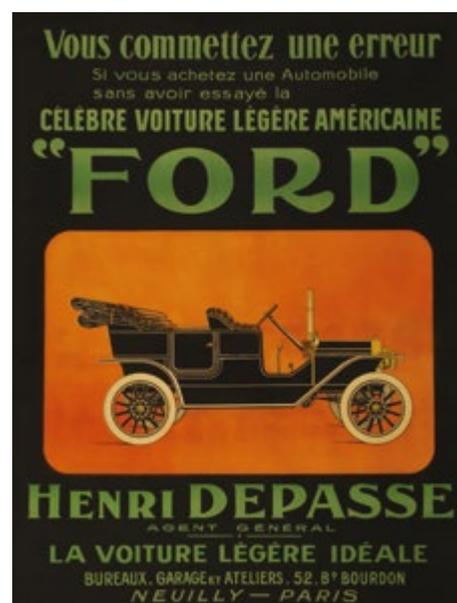
voiture d'importation. Les premiers clients sont donc particulièrement courageux pour oser faire confiance à cette marque Américaine. Il faut attendre 1910 pour que l'éminent Louis Baudry de Saunier, alors journaliste de la revue Omnia, fasse, à la demande d'Henri Depasse, le premier véritable essai d'une Ford T.

*1. Les Ford T resteront des 16 CV jusqu'à la fin de l'année 1912 où une nouvelle culasse, offrant un taux de compression réduit, permet d'obtenir une puissance fiscale abaissée à 14 CV.*



© Image from the Collections of The Henry Ford

*Certainement une des premières Ford T vendues en France, cette Touring de début 1909 a reçu un phare et un pare-brise accessoires.*



*Cette affiche montrant un modèle Touring a été réalisée pour Henri Depasse en 1911 afin de promouvoir la Ford déjà « célèbre ».*



© Image from the Collections of The Henry Ford

1<sup>er</sup> mars 1912, Henri Depasse inscrit trois Ford T au Tour de France Automobile qui part de Champigny-sur-Marne. Les pilotes sont L. Boulay, Echarde et lui-même.

Deux types de Voitures qui répondent à la demande de la clientèle française  
**La Voiture FORD transformée type "FRANCIA"**  
 Véhicule conforme au Protocole international de Paris. Remarque : la Voiture la plus avantageuse de l'année et la plus recommandable de la Voiture FORD

Équipement complet : 17000  
 Prix de la Voiture seule : 10700

La Voiture Utilitaire "AUTO-SERVICE" sur Châssis FORD normal

11200  
 13400  
 9200

**Établissements HENRI DEPASSE**  
 Fondé en 1906 en France depuis 1911  
 32, Avenue de la Grande-Armée - PARIS 16<sup>e</sup> 34, Boulevard de Lavoisier - NEUILLY-SUR-SEINE

Magasin d'Exposition : 32, Avenue de la Grande-Armée - PARIS 16<sup>e</sup> Usine et Bureaux : 34, Boulevard de Lavoisier - NEUILLY-SUR-SEINE

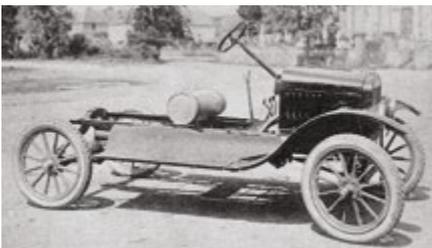
Au cours des années Vingt, Henri Depasse devenu simple agent de la marque, propose une gamme de Ford T française, comme cette Francia aux faux airs de Citroën B2.

En 1910, cinq modèles de Ford T 16 CV sont disponibles en France, une deux places (6 200 francs), un double phaéton avec entrées latérales (6 600 francs), un torpédo de luxe (7 500 francs), un coupé conduite intérieur (8 200 francs) et un landaulet limousine (8 400 francs). Les tarifs correspondent à des voitures complètes, en ordre de marche, avec lanternes, trompe et outillage.

L'année suivante, sept modèles sont au catalogue. Les tarifs sont pour la première fois en baisse. La gamme s'enrichit d'une 16 CV spéciale surbaissée à direction inclinée avec carrosserie runabout deux places torpédo (6 600 francs), et d'une 12 CV runabout deux places (4 500 francs). Cette dernière possède un moteur spécial à cylindrée réduite.

Outre la publicité, la compétition sert aussi à la promotion de la Ford T. Henri Depasse pilote lui-même les bolides qu'il prépare dans ses ateliers avec son mécanicien et ami Georges Esnault.

En 1912, le marché automobile français gagnant en importance, la Ford Motor Company de Detroit ouvre une succursale, au 61-63 rue de Corneille à Levallois-Perret afin de vendre des Ford T et des pièces détachées sans avoir à »



Ford proposait également en France des châssis que chacun faisait ensuite carrosser selon ses besoins.



Photographie © collection Thierry Dubois - DR

**FORD TT, LA FORD T VERSION CAMION**

La charge utile de 500 kg de la Ford T limitant son usage utilitaire, Ford lance à la fin de 1917 la Ford TT ou Ford T Truck. Celle-ci est équipée au choix de deux nouveaux châssis offrant respectivement une charge utile maximale de 1000 et 2000 kg. La Ford TT est reconnaissable à son empattement plus long, 3,20 m contre 2,50 m, et à ses pneumatiques arrière de plus grosses dimensions. La Ford TT est importée en France dès la fin de l'année 1918. Elle n'est

d'abord disponible qu'en châssis nu, mais, très vite, les établissements Cardes de Bordeaux sont chargés de la réalisation des cabines en attendant que Ford fournisse la sienne à partir de 1924. Particulièrement robuste, la Ford TT recevra toutes sortes de carrosseries fabriquées en France, fourgons, bêtaières, plateaux, boulangères et autocars. Elle est remplacée par la Ford AA en 1928 après 1 485 164 exemplaires produits.

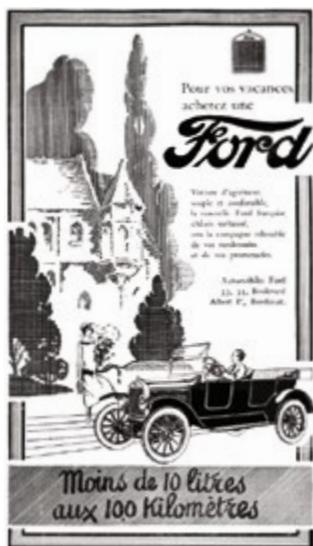


Samedi 13 mars 1915, aux Invalides, des Ford T sanitaires offertes par la Russie sont présentées au ministre de la Guerre, Alexandre Millerand, par le colonel russe Dimitri Oznobichine ici en uniforme clair.

» passer par l'importateur privé. Henri Depasse riposte aussitôt en installant une usine d'assemblage au 33 boulevard Albert 1<sup>er</sup> à Bordeaux. Particulièrement bien située, elle se trouve à proximité de la gare, non loin des rives de la Gironde. Les Ford T arrivent démontées et en conteneur par bateau au port de Bordeaux. Le fait d'assembler ainsi des voitures sur le territoire Français permet de contourner la loi qui taxe à hauteur de quarante pour cent tous les véhicules d'importation de moins 2,5 tonnes. Grâce à ce subterfuge, les Ford sortant de l'usine de Bordeaux deviennent des automobiles françaises au même titre que les Peugeot, Renault et autres De Dion-Bouton. Son succès grandissant, la Ford T est pré-

sentée pour la première fois en 1913 par Henri Depasse au Salon de L'Automobile de Paris. Sur le stand n° 21, une Touring et un Runabout sont exposées. En 1916, en pleine Première Guerre mondiale, Henry Ford et la Ford Motor Company désirent mieux s'implanter sur le marché européen. Ils rachètent l'usine de Bordeaux à Henri Depasse qui, malmené économiquement après deux années de conflit, est contraint d'abandonner son statut d'importateur et devient simple agent Ford. La nouvelle filiale française, la Société des Automobiles Ford, voit le jour le 1er juin 1916. Henri Depasse continuera à vendre des véhicules Ford dans son agence du 52 boulevard Bourdon à Neuilly, mais en tant que simple agent de la marque. Au début

des Années Vingt, il proposera à sa clientèle un catalogue complet d'accessoires automobile toutes marques puis, en 1924, il se lancera dans la fabrication en petite série de voitures Ford transformées en ouvrant un petit atelier au 94 boulevard de Levallois à Neuilly. Deux modèles seront proposés au catalogue. Le premier sera une version utilitaire appelée Auto-Service. Le second, destiné à mieux répondre à la demande de la clientèle française, sera baptisé Francia. Pour en revenir à 1916, du fait de la création de la Société des Automobiles Ford, l'activité de l'usine de Bordeaux connaît un nouvel élan. Les 500 premiers véhicules construits sont destinés à l'armée française. Celle-ci a en effet un besoin urgent de voitures sanitaires et de quelques



1924, une publicité Ford, telle que l'on pouvait en trouver régulièrement dans la presse. Le slogan « Moins de 10 litres aux 100 kilomètres » est ici quelque peu optimiste...



Sur cette Ford T sanitaire de l'US Army photographiée à l'usine Ford de Dearborn le 23 juillet 1917, tous les éléments de série sont peints en noir.

voitures pour ses officiers. 11 000 Ford T sont assemblées avant la fin de la guerre, et presque toutes sont destinées à un usage militaire.

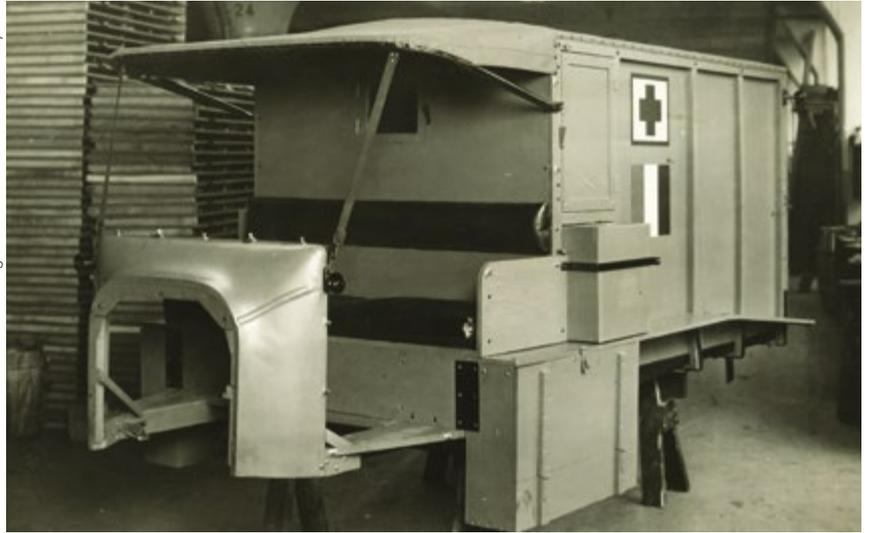
Au cours des Années Vingt, près de 300 employés travaillent à l'usine de Bordeaux. En 1924, 80 voitures sont produites quotidiennement pour le marché français et diffusées par le biais d'un réseau qui compte désormais quelque 300 agents. Leurs carrosseries diffèrent un peu des modèles américains. En 1924, la classique Touring est importée depuis l'usine anglaise. Elle possède un châssis surbaissé avec un train avant spécial à fusées remontées ainsi qu'une véritable portière avant gauche ouvrante et non pas une simple moulure faisant trompe-l'œil comme sur les Ford T américaines. Elle reçoit aussi un équipement typiquement français avec des marchepieds recouverts de linoléum ainsi qu'une calandre nickelée. Ce modèle est appelé La Bordelaise<sup>2</sup>.

En 1926, la Société des Automobiles Ford fait l'acquisition d'une nouvelle usine de 18 000 m<sup>2</sup> à Asnières, au nord-ouest de Paris. Elle y transfère immédiatement l'unité d'assemblage des voitures et camions. Grâce à elle, Ford souhaite produire 300 véhicules par jour dans un premier temps, mais espère aussi rapidement atteindre de chiffre de 500.

L'usine d'Asnières propose à partir du mois de juin 1926 un nouveau modèle dénommé TDF, pour Type de France. Son moteur est modifié pour diminuer la

2. La dénomination Bordelaise est aujourd'hui utilisée à tort pour désigner toute Ford T à carrosserie française.

© Image from the Collections of The Henry Ford



14 février 1918, cette carrosserie de sanitaire, avec sa croix rouge à branches larges et son drapeau tricolore, appartient à une commande passée par le gouvernement français.

© Image from the Collections of The Henry Ford



Mise en caisse d'un châssis le 30 juin 1917 destiné à être expédié par bateau vers la France avant d'être assemblé dans l'usine Bordelaise.



## MONTIER, LE SORCIER DE LA FORD T

Après la Première Guerre mondiale, la Ford T revue par Charles Montier, « Le Sorcier », devient la coqueluche des passionnés d'automobiles sportives légères. Comme Henri Dépasse, il assemble des éléments de Ford T pour en faire des voitures plus performantes et plus sûres. La majorité des châssis construits par Charles Montier sont carrossés en conduite intérieure et sont plus luxueux et plus puissants qu'une Ford T de série. Les versions « course » sont plutôt réservées à son usage personnel et à quelques clients privilégiés.

Charles Montier participe à un certain nombre d'épreuves et remporte de nombreuses coupes. Il s'aligne aussi au départ des 24 Heures du Mans de 1923 à 1925.



*Antoine Rousset, carrossier lyonnais, a beaucoup utilisé le châssis Ford T pour réaliser des utilitaires et torpédos comme celle-ci datant de 1924.*

cyindrée et obtenir une puissance fiscale de 11 CV. Ce moteur, spécifique à la Ford T TDF, restera typiquement français et ne sera jamais proposé hors de l'Hexagone.

### LA FORD T PENDANT LA GRANDE GUERRE

Après l'entrée en guerre de la France le 2 août 1914, la pénurie de voitures sanitaires se fait tout de suite sentir. La communauté américaine de Paris décide d'offrir douze voitures de ce type à l'armée française. Elle achète pour cela douze Ford T qu'elle confie au carrossier Kellner pour les transformer et les équiper. La pénurie de matières est alors telle qu'il est obligé de démonter les lattes du parquet d'une des pièces de ses locaux pour en construire

les caisses ! Ainsi équipées en sanitaires, ces Ford T sont confiées à des membres du personnel de Ford spécialement formés et prennent part à la fameuse bataille de la Marne dès septembre 1914. Elles peuvent emporter trois blessés couchés ou quatre blessés assis. Immédiatement, elles se révèlent très efficaces pour le rapatriement des soldats blessés depuis le front vers les postes d'ambulance situé à l'arrière. Dès le début du conflit, il apparaît que le transport rapide des blessés compte autant que la qualité du traitement médical et chirurgical. Les Ford T ont été choisies pour leur légèreté, leur puissance, leur aptitude en terrain difficile, leur fiabilité et leur confort. Face aux lourds et lents camions de l'armée française, elles n'ont que

des avantages bien compréhensibles. En 1915, les premiers chauffeurs sont rapidement remplacés par de jeunes Américains vivant en France désireux de venir en aide aux blessés. Abram Piatt Andrew, ancien professeur d'économie à Harvard soutenu par ces derniers, décide de venir en aide à l'Hôpital Américain de Paris en proposant la création d'un service sanitaire. Le 15 avril, il constitue ainsi une organisation humanitaire sous la forme d'un service de voitures sanitaires de campagne sous le nom d'American Ambulance Field Service, ou AAFS. Sa devise est alors « *Tous et tout pour la France* ». Au cours de sa première année d'existence, l'AAFS prend rapidement de l'ampleur. Son parc automobile dépasse la centaine de Ford T. Certaines lui ont été offertes

© Image from the Collections of The Henry Ford

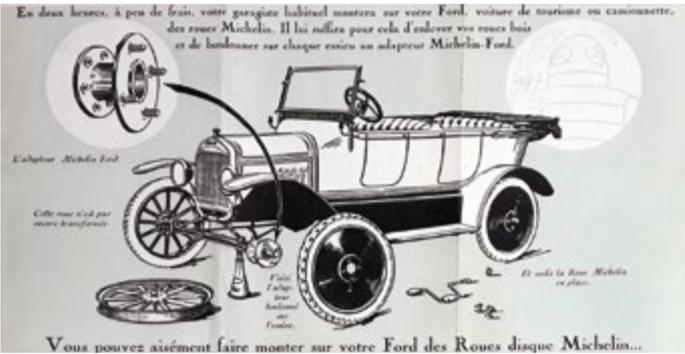


*De nombreuses Ford T ont aussi connu diverses utilisations pendant la Première Guerre mondiale comme cette petite camionnette de juillet 1918 destinée à l'US Army.*



*Après la Première Guerre mondiale, de nombreuses Ford T sont démontées via les surplus. Certaines seront recarrossées, d'autres non, à l'instar de cette ex-sanitaire.*

© L'Aventure Michelin



Conscient du succès de la Ford T en Europe, mais aussi de la fragilité de ses roues à rayons de bois, Michelin proposera des moyeux spécifiques permettant le montage de roues en tôle emboutie de sa fabrication.

par de généreux donateurs américains. Sans relâche, de jour comme de nuit, au milieu des trous d'obus elles effectuent leur mission sur les champs de bataille de Verdun ou du Chemin des Dames.

Lors de l'entrée en guerre des Etats-Unis en avril 1917, l'American Ambulance Field Service est rebaptisé American Field Service ou AFS. A l'automne 1917, alors que le conflit s'achève, l'AFS compte 34 sections de voitures sanitaires en activité et trois en cours de constitution.

Même si la Ford T connaît quelques changements esthétiques, la base et les performances de la voiture restent les mêmes tout au long de sa carrière. Le 1<sup>er</sup> juin 1927, après 15 007 033 exemplaires construits, la Ford A fait son apparition aux Etats-Unis. Elle n'est présentée au public français qu'au mois de décembre suivant dans le cadre du Luna Park de la porte Maillot à Paris. Le nombre total de Ford T commercialisées en France est inconnu car une partie des archives a été détruite dans un incendie. L'on sait seulement que 78 731 d'entre elles ont été produites en France de 1921 à 1927... ■



Photographie © Antoine Demetz

### LA FORDT ROULE TOUJOURS EN FRANCE

La simplicité des Ford T en fait des voitures relativement faciles à restaurer. La mécanique, bien que différente de ce que l'on peut trouver habituellement sur les véhicules de la même époque, ne demande pas de connaissances techniques particulières. Internet fourmille d'informations la concernant. Un grand nombre de pièces est disponible outre-Atlantique.

Certains revendeurs spécialisés proposent des catalogues particulièrement fournis. Aujourd'hui, la Ford T a donc toujours bon pied bon œil. On en recense en France un minimum de 350 exemplaires tous modèles confondus. Il n'existe pas de club officiel consacré à la Ford T, mais un groupe constitué destiné à en réunir tous les amateurs. Une fois par an, le dernier week-end

de juin, celui-ci organise une concentration internationale regroupant de 60 à 100 équipages. En 2018, la 21<sup>e</sup> édition s'est déroulée à Blois (Loir-et-Cher) du 22 au 24 juin. Sur Internet : [www.ford-t.fr](http://www.ford-t.fr) Facebook : <https://www.facebook.com/groups/ford.t.en.france/> et <https://www.facebook.com/concentrationinternationaledefordt/>



**DEVIS IMMEDIAT**  
**01 42 46 52 52**

# 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](http://www.iccassurances.fr)**

**PARIS - LYON - VALENCE**

92 rue de Richelieu - 75002 Paris - Fax 01 49 95 22 11

CARENE ASSURANCES RCS PARIS 652 044 249 - ORIAS NUMÉRO 07 000 004 - WWW.ORIAS.FR

**icc carene**  
assurances



66

# LES GRANDS ÉVÉNEMENTS

## DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 66 – 43<sup>e</sup> Salon Rétromobile
- 70 – 1<sup>er</sup> Salon Historic Auto de Nantes
- 72 – 31<sup>e</sup> Salon Champenois du Véhicule de Collection
- 74 – 1<sup>er</sup> Salon Auto Moto Rétro de Tours
- 76 – 13<sup>e</sup> Avignon Motor Festival
- 78 – 2<sup>de</sup> Journée Nationale des Véhicules d'Époque



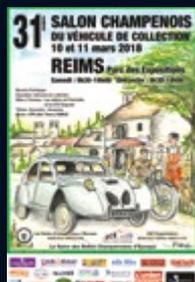
72



76



78





Sur le plateau rendant hommage à Jean-Pierre Wimille, la Bugatti 59/50B au volant de laquelle il avait remporté la coupe des Prisonniers organisée au lendemain de la Libération, le 9 septembre 1945, au bois de Boulogne.

**7-11**  
**FEVRIER**  
ILE-  
DE-FRANCE

# 43<sup>e</sup> SALON RETROMOBILE PARIS SERA TOUJOURS PARIS !

**Cette année encore, début février, le salon parisien Rétromobile ouvre la nouvelle saison européenne pour les passionnés de véhicules anciens. De plus en plus grand, voire de plus en plus grandiose, Rétromobile a accueilli cette année quelque 105 000 visiteurs.**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

**P**oursuivant son expansion en profitant de l'engouement actuel pour les véhicules de collection, l'équipe de François Melcion a une fois encore déployé des trésors d'ingéniosité et de persuasion pour créer le spectacle de cette 43<sup>e</sup> édition. Certes, la neige de ce début février n'a

pas facilité les déplacements des amateurs et des spectateurs qui sont venus en nombre pour communier ensemble lors de cette grande fête parisienne. Tout d'abord, les expositions thématiques apportent toujours un côté didactique. L'une des plus exceptionnelles était sans doute

celle rendant hommage à Carlo Abarth avec la présentation de 22 modèles emblématiques et quelques moteurs prêtés par Engelbert Möll, un collectionneur suisse particulièrement averti. Sa collection regroupe en effet tout ce que le sorcier de Turin a pu produire, de la Fiat 500 à la barquette 3000 avec laquelle Johannes Ortner avait remporté le Championnat d'Europe de la montagne 1971 !

## RECORDS, BLINDÉS, PRESTIGE, ANCÊTRES ET ENCHÈRES...

L'un des plateaux les plus inattendus était consacré aux voitures ayant établi des records sur l'anneau de Montlhéry telles la Panhard de 1926, une reconstitution de la Voisin de 1927, la barquette Isetta Velam de 1957, et sans oublier le cyclomoteur Peugeot 104 de 1971... Le plus imposant était consacré aux blindés de marque Renault présentés par le Musée des Blindés de Saumur où l'on pouvait par exemple découvrir un char FT 17 qui participa à la victoire de 1918 et un trac-



Lauréate en 2015, cette Peugeot type 176 carrossée par Felber en 1926 revient à Rétromobile après avoir été restaurée grâce au soutien de la Fondation du Patrimoine et au mécénat de Motul. Elle est maintenant exposée au Musée de L'Automobile de Vendée.



Après y avoir défrayé la chronique avec la vente d'une partie de sa collection en 2015, la famille Baillon revenait cette année à Rétromobile avec l'Oiseau Bleu, une voiture imaginée et utilisée par Roger Baillon dans les Années Cinquante.



Dénicheur incomparable de raretés françaises ou italiennes, Christophe Pund, de La Galerie des Damiens, présentait pour la première fois un des deux exemplaires de l'Alfa Romeo Sportiva de 1954 carrossés par Bertone.

teur de ravitaillement 36 R de 1939-1940 avec sa remorque elle aussi chenillée. Le plateau le plus « désintéressé » était certainement celui du Suisse Lukas Hüni exposant pas moins de dix Ferrari 250 SWB et aussi quelques Bugatti, Voisin, Mercedes et Maserati. Fait rare, il était le seul marchand à ne pas proposer à la vente les véhicules qu'il exposait.

Quant aux plateaux les plus authentiques, celui des voitures d'avant 1914 présenté par Le Musée national de la Voiture du palais de Compiègne, les cyclecars de l'ATF (Amicale Tricyclecariste de France) et les trésors de la collection Broual mis à l'encan chez Artcurial ont été très appréciés tant par les connaisseurs que par le grand public.

## ANNIVERSAIRES MULTIPLES CHEZ LES CONSTRUCTEURS

Du côté des professionnels qui affichaient chacun leurs plus belles pièces, ont été particulièrement remarquables Ivan Dutton et sa Bugatti 44 fiacre en strict état d'origine, la Bugatti 50 cabriolet chez Fiskens ainsi que les collections de Mercedes 300 SL ou les Porsche 356 et 911 chez les professionnels allemands...

N'oublions pas les nombreux marchands de pièces, d'*automobilia*, de services, de conseils venus en nombre. Dans le hall 3, les clubs, toujours plus nombreux d'année en année, présentaient leurs activités respectives. Les nocturnes étaient aussi une opportunité pour leurs adhérents de se retrouver en toute convivialité. Grande nouveauté cette année, une partie de ce même hall 3 était réservée à la vente de gré à gré de véhicules de plus de 30 ans et de moins de 25 000 euros, permettant ainsi à ceux qui le souhaitaient de commencer à s'initier à la voiture de collection avec un budget raisonnable. Il y avait là de quoi satisfaire toutes les envies, de la Citroën Visa à la BMW 633 CSI.

Rétromobile, c'est aussi la première >>>



Parmi les autos de la collection Broual mises aux enchères, la De Coucy des records de 1948 à carrosserie aluminium était prévue pour recevoir un moteur à quatre cylindres de 500 cm<sup>3</sup> à distribution rotative. Elle était ici proposée avec un moteur de 1100 cm<sup>3</sup> à deux arbres à cames en tête.

## Paris, capitale des enchères !



Photo © Bonhams Press

À l'occasion de ces cinq journées parisiennes, les grandes maisons de vente aux enchères ont profité de la présence de nombreux amateurs français et étrangers pour procéder à de prestigieuses opérations. La première, avec 83 lots, était organisée par RM Sotheby's le 7 février sous le chapiteau de la place Vauban. La deuxième, menée par Bonhams, proposait 438 lots et s'est déroulée sous la mythique ver-

rière du Grand Palais. Enfin, la dernière, orchestrée par Artcurial, proposait une partie de la collection exceptionnelle de la famille Broual, la collection de motocyclettes rares et anciennes de Pierre Guélon ainsi que la vente principale offrant un plateau là aussi de premier choix. Ces ventes de début d'année ont permis de donner une idée précise de l'état du marché de la voiture de collection qui semble donc se stabiliser.



Sur le stand Renault, étaient présentées les quatre voitures engagées au 24 Heures du Mans 1978 dont l'A 442 B victorieuse de l'équipage Didier Pironi - Jean-Pierre Jaussaud. Les 40 ans de cette victoire mémorable méritaient bien cette réunion exceptionnelle !

» manifestation de l'année permettant de célébrer les anniversaires. 2018 n'a pas échappé à la règle avec les 40 ans de la victoire Alpine Renault au Mans en 1978, les 50 ans de la Citroën Méhari et de la Peugeot 504, les 70 ans de la Citroën 2 CV, de la Peugeot 203 ainsi que des constructeurs Honda et Porsche, les 80 ans de la victoire de la Delahaye au Mans avec la 135 S, le centenaire de la naissance de Paul Berliet et les 120 ans du constructeur Renault. Le salon parisien rendait aussi un bel

hommage au grand pilote et constructeur qu'était Jean-Pierre Wimille, trop tôt disparu, grâce à une belle exposition rassemblant tout à la fois les Bugatti, Alfa Romeo et Gordini qu'il a pilotées avec tant de talent, mais aussi les trois prototypes à moteur central de la voiture qu'il comptait commercialiser.

La FFVE avait quant à elle choisi d'être présente dans les halls 1 et 3 afin de dispenser ses conseils aux collectionneurs. Les administrateurs présents ont ainsi répondu avec empressement et péda-

gogie aux nombreuses interrogations sur les dossiers d'actualités que sont la carte grise Collection, le contrôle technique 2018, le dysfonctionnement de l'ANTS (Agence Nationale des Titres Sécurisés) ou encore la circulation en ville...

Après les Bignan présentées en 2017, la Fédération avait choisi cette année le thème porteur de la Nationale 7 et de la Route des Vacances. Dans un décor de station-service digne des Trente Glorieuses, avec l'aide de notre incontournable ami Thierry Dubois, elle présentait une Renault 4 CV, une Peugeot 203, un Citroën Type H et une motocyclette Motoconfort N 4 C. ■



Parmi les 22 Abarth de la collection Möll, l'on trouvait cette Abarth OT 2000 Periscopio de 1968. Avec son moteur de deux litres délivrant quelque 212 ch, elle pouvait tout de même atteindre 270 km/h !



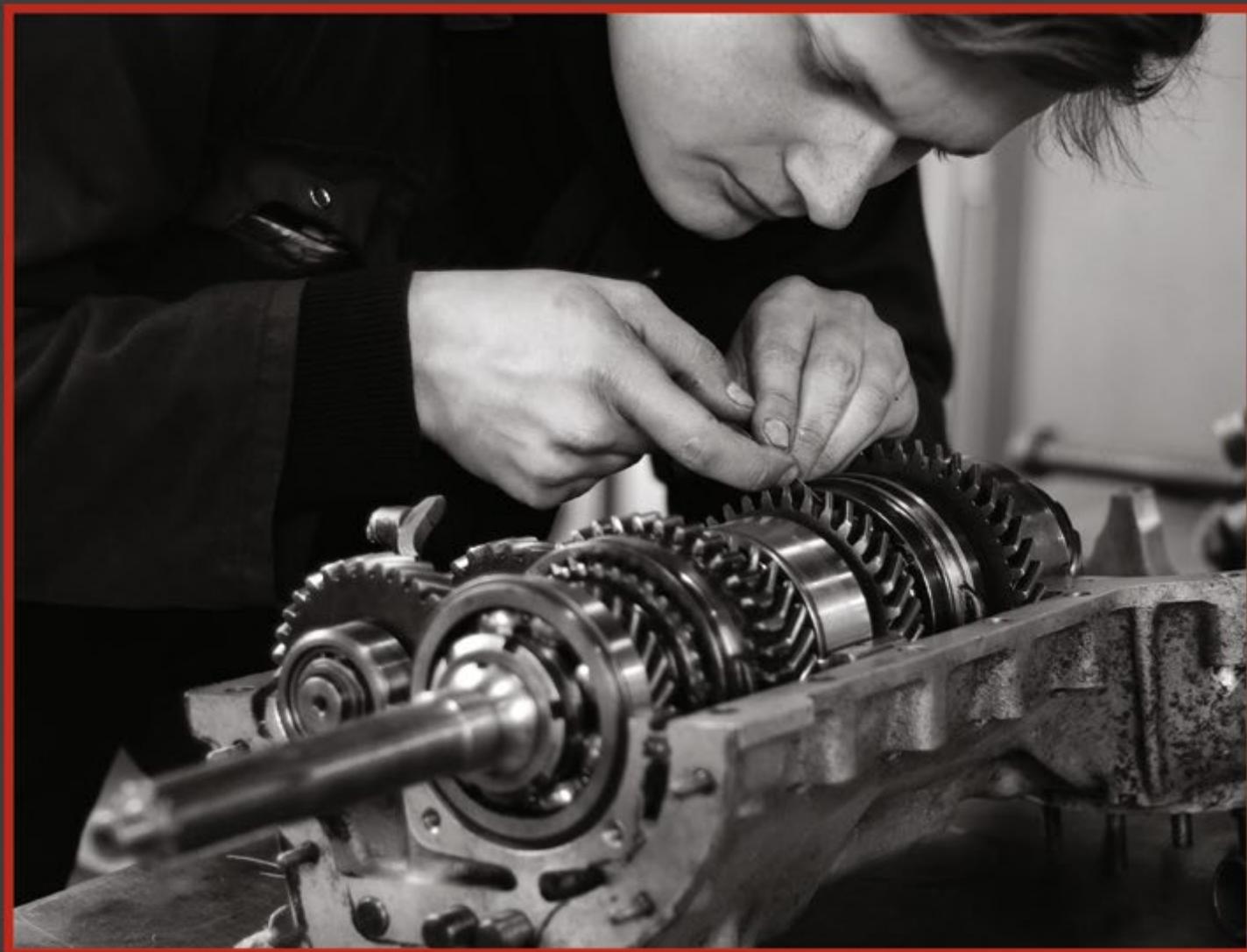
#### RETROMOBILE

70, avenue du Général de Gaulle  
92058 Paris La Défense Cedex.

Tél. : 01 76 77 11 11

Site : [www.retromobile.fr](http://www.retromobile.fr)

# L'ÉCOLE DES VÉHICULES ANCIENS



**CNVA**

CONSERVATOIRE NATIONAL  
DES VÉHICULES ANCIENS

## Formation longue

1000 heures sans critère d'âge ni prérequis

## Formations courtes

modules de 1 à 3 jours

## Prestation sur mesure

*pour les clubs et entreprises*

Formations éligibles aux financements Fongécif,  
Régions, Pôle-Emploi, PSE, Reconversions...

[www.le-conservatoire.com](http://www.le-conservatoire.com)



17-18  
FEVRIER

PAYS-DE-  
LA-LOIRE

# UNE BELLE PREMIÈRE PARI RÉUSSI POUR LE NOUVEAU SALON NANTAIS

**Nouveau salon nantais du véhicule de collection, Historic Auto a connu un véritable succès pour sa première édition. Il est aussi le premier signe visible d'une nouvelle dynamique autour du véhicule de collection dans le Grand Ouest.**

PAR ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES COURTOISIE DANIEL DENIS

**A**près 21 ans d'absence, organiser un salon consacré aux véhicules anciens à Nantes était un véritable pari. Même s'il pouvait y avoir une demande émanant des collectionneurs et des professionnels locaux, il n'était en rien évident qu'une

telle initiative puisse rencontrer le succès, même mitigé. Pourtant, trois amis, Charles Hervouët, vice-président du club Arno (Auto Rétro Nantes Océan), Benoît Chenet, créateur de Retrocalage.com, et Florian Bompas, organisateur du Super VW Fest, ont décidé de se lancer dans

l'aventure à la fin de l'année 2016. Ils ont alors tout fait pour que ce nouveau salon se déroule dans le fameux Hall XXL de 12400 m<sup>2</sup> au Parc des Expositions de La Beaujoire, mais aussi pour mobiliser toutes les bonnes volontés locales. Ainsi, ils ont réussi le tour de force de mettre sur pied un événement de qualité, qui a répondu aux attentes du public et qui, dès sa première édition, est en passe de s'imposer comme un des grands rendez-vous régionaux du véhicule de collection en France.

## BIENNAL, MAIS TOUS LES ANS

Après deux jours d'ouverture, Historic Auto a ainsi totalisé 20 219 visiteurs payants, se plaçant parmi les cinq plus grands salons du genre ! Réunissant 161 exposants, soit 102 professionnels et 59 clubs, plus dix plateaux, il offrait une diversité reflétant parfaitement la richesse et la variété du mouvement de la collection dans l'Hexagone. Les plateaux avaient ainsi pour thèmes les ancêtres, sport auto et supercars, les belles carrosseries, l'automobile



*Encore aujourd'hui, les Studebaker d'après-guerre et leur esthétique toujours originale restent des voitures qui ne laissent pas indifférent à l'instar cette rare Commander Starlight Coupe 1951 « Turret top ».*

au cinéma, Vélosorex et cyclomoteurs, les voitures à pédales, les voitures du Lac Salé, les motos de Gérard Jolivet, le matériel militaire américain de la Seconde Guerre mondiale et les Maserati. D'une très grande richesse, chacun d'eux a réuni des véhicules prêtés par des collectionneurs et des clubs locaux.

Face au succès de cette première édition, les organisateurs d'Historic Auto travaillent déjà à la suivante qui ne se déroulera pas l'année prochaine, mais en 2020 puisqu'ils ont imaginé ce salon comme une biennale. Exception faite de la vente aux enchères qui se déroulera vraisemblablement le vendredi soir et non plus le samedi après-midi, la formule sera la même. Toujours dans le Hall XXL, et avec cette même volonté de privilégier la qualité face à la quantité. Bien sûr, les exposants qui ont pris avec eux le risque de cette première édition, seront prioritaires pour être présent à la seconde.

Quant à ceux qui regretteraient de ne rien avoir à faire en 2019, ils peuvent déjà se rassurer car nos trois mousquetaires comptent bien ne pas rester les bras croisés l'année prochaine. Ils organiseront en effet un autre événement, biennal lui aussi, qui se déroulera en plein air à l'hippodrome de Nantes les 29 et 30 juillet 2019. Baptisé Historic Auto'drome, celui-ci se veut le complément estival d'Historic Auto. Sur un magnifique site boisé de 30 000 m<sup>2</sup>, l'on retrouvera l'ambiance conviviale des guinguettes d'autrefois et tous les genres de collection seront là aussi représentés. ■



#### SALON HISTORIC AUTO

Revival Productions  
Tél. : 06 42 21 40 20  
Email : [info@historic-auto.com](mailto:info@historic-auto.com)  
Site : [www.historic-auto.com](http://www.historic-auto.com)

## Maserati, de Modène à Nantes !



Le plus remarquable des plateaux à thèmes, installé à la place d'honneur au centre du hall, était incontestablement celui consacré à l'exposition Maserati. Provenant toutes de la collection de Bernard Guénant, la plus grande collection française dédiée à ce constructeur, 16 voitures parfaitement alignées retraçaient cinquante ans de production de la marque au trident, depuis la Spyder 3500 GT Vignale 1961 jusqu'à la GranTurismo MC Trofeo 2011. L'on pouvait ainsi admirer quelques pièces

rare telles une Mistral Spyder Frua 1966, une Ghibli Spyder Ghia 1970, une Quattroporte II Bertone 1974 à suspension hydropneumatique Citroën, une Khamsin Bertone 1974 ou encore une Bora Italdesign 1976. Excusez du peu... Concessionnaire Maserati renommé installé à La Roche-sur-Yon, Bernard Guénant est aussi à la tête d'un atelier de restauration complet, Trident Classiche, et il vient d'ouvrir en mars 2018 un magasin d'exposition au fameux Carré Lafayette en plein centre-ville de Nantes.



« Forcément, elle va marcher beaucoup moins bien ! » Reconstitution de l'une des scènes automobiles les plus mythiques du cinéma français avec la célèbre 2CV AZLP de Bourvil dans *Le Corniaud*.



L'un des plus jeunes visiteurs du salon semble ici apprécier tout particulièrement cette vénérable Delage Type F de 1908 à moteur monocylindre De Dion-Bouton présentée sur le plateau des ancêtres.



10-11  
MARS  
CHAMPAGNE  
-ARDENNES

## 31<sup>e</sup> SALON CHAMPENOIS DU VEHICULE DE COLLECTION POUR CLUBS ET AMATEURS

**Cette année encore, le Salon Champenois du Véhicule de Collection, le grand salon régional du nord de la Loire, a tenu toutes ses promesses. C'est le salon pour celui qui cherche la pièce rare ou un club avec lequel il pourra partager de bons moments au volant de son ancienne.**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

**S**ans doute considéré comme le plus grand marché de la pièce détachée pour les véhicules de collection en France, le Salon Champenois du Véhicule de Collection a attiré plus de 32 000 visiteurs venus de toute l'Europe voire de plus loin encore (USA, Japon...). Pour qui tendait l'oreille, il n'était pas rare

d'entendre parler anglais, néerlandais, allemand, italien ou même polonais... Preuve, s'il en est encore besoin, de la dimension internationale de ce salon pas comme les autres. Deux priorités pour cet événement avec les pièces détachées totalisant 600 exposants, ainsi que les clubs et leurs 180 stands, le tout sur une

surface de 35 000 m<sup>2</sup>. Aux dires des organisateurs, il faudrait pousser les murs tant les listes d'attente sont longues et l'espace compté. Peut-être qu'un jour prochain, il faudra envisager de se délocaliser sur un espace plus grand comme cela avait été évoqué il y a quelques années.

### JEAN DAGONET À L'HONNEUR !

Malgré la pluie incessante tout au long du week-end, les visiteurs ont été nombreux à venir à Reims pour chercher et trouver la pièce manquante, le bon professionnel pour parfaire une restauration, compléter sa collection de miniatures, d'*automobilia*, pour retrouver son club, en choisir un nouveau ou pour préparer sa saison de sorties.

Le concours des stands de clubs est ici aussi une particularité appréciée de tous. Les organisateurs choisissent un thème et les clubs qui le souhaitent, aménagent leur stand selon ce dernier. Cela permet de créer des saynètes toujours conviviales et propices aux échanges avec le public.



*Parmi les 600 exposants, présentation impressionnante pour ce marchand de bidons et d'outillages anciens.*

Cette année, le thème retenu, « Souvenirs-souvenirs », était particulièrement propice à la nostalgie.

Mais le point fort de cette 31<sup>e</sup> édition était à n'en pas douter la mise à l'honneur des Ateliers de Faverolles<sup>1</sup> créés et dirigés par Jean Dagonet, et qui ont produit une petite cinquantaine de Citroën 2 CV améliorées par ses soins. Avec leur moteur gonflé et leur carrosserie surbaissée à éléments de polyester, les créations du sorcier de Faverolles ont remporté quelques succès en rallyes au cours des Années Cinquante. Deux de ses réalisations, une Ghislaine, et une Marie-France, ainsi qu'une reconstitution de son premier prototype surbaissé<sup>2</sup> accompagnaient un coach 2 CV Umap lui aussi produit dans la région ainsi qu'un tracteur agricole LTB produit lui aussi à Faverolles, sous licence Ballu, à partir de pièces de Jeep et de GMC.

Face à l'entrée principale du salon, se trouve un grand parking réservé aux véhicules de collection, qui permet aux visiteurs de découvrir un imposant échantillonnage du Patrimoine automobile français. Celui-ci est d'ailleurs un spectacle incessant car il change tout au long du week-end en fonction des départs et des arrivées des uns et des autres.

Pour 2019, si l'on pouvait avoir autant de soleil que l'on a eu de pluie en 2018, la fête n'en sera que plus belle ! ■

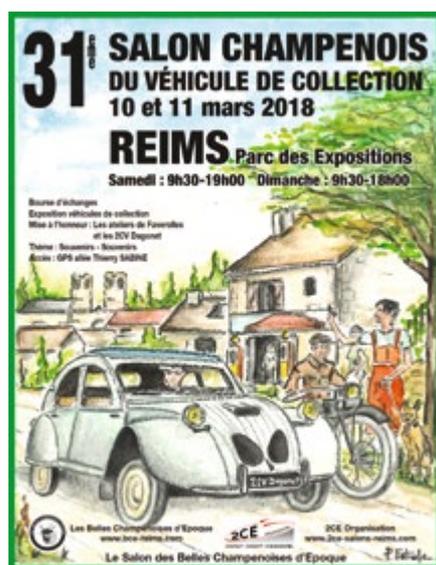
**1. Faverolles est un petit village proche de Reims où ces fameux ateliers étaient installés sur le site d'un moulin lui aussi exploité par Jean Dagonet.**  
**2. Cette voiture a été reconstruite par son propriétaire actuel à partir des nombreuses pièces originales survivantes retrouvées au cours de ces dix dernières années.**



Sans doute la pièce la plus rare sur le salon cette année, la Delage D 6-70 de 1946 carrossée par Olivier-Lecanu-Deschamps et ayant appartenu à l'écurie de Walter Watney.



Ambiance course avec ces Alfa Roméo et BMW sur le stand Passion Automobile Club - Les Accros du Rétro.



## 2 CE ORGANISATION

Tél. : 06 81 20 74 51

ou 06 81 69 60 10

Site : [www.2ce-salons-reims.com](http://www.2ce-salons-reims.com)



La FFVE avait choisi de soutenir les amateurs de véhicules militaires en exposant cette Panhard AML sortant de restauration.



**17-18**  
**MARS**  
CENTRE-  
VAL-DE-LOIRE

# 1<sup>er</sup> SALON RÉTRO DE TOURS AVEC ROLLAND-PILAIN À SAINT-CYR-SUR-LOIRE

**Ce nouvel événement a accueilli les amateurs de véhicules anciens de la région Tourangelle, mais aussi tout ce qui constitue aujourd'hui le mouvement *vintage*. Il a aussi été une excellente occasion de mettre à l'honneur le constructeur local Rolland-Pilain.**

PAR GILLES BLANCHET

**G**rande première pour l'association des Amis de Rolland-Pilain qui organisait le salon Auto Moto Rétro Vintage dans l'enceinte de la salle de L'Escale dans les environs immédiats de la ville de Tours. Fondée il y a 32 ans, cette association compte aujourd'hui des membres dans l'Europe entière et un fort noyau d'amateurs dans la région tourangelle. De 1907 à 1927, l'usine Rolland-Pilain était en effet implantée à Tours même, rue Victor Hugo et place Rabelais. En cette mi-mars 2018, malgré une météo incertaine et une menace neigeuse, dix modèles Rolland-Pilain construits entre 1909 et 1924

ont accueilli les visiteurs avant de parvenir à la salle de spectacle où une quinzaine d'exposants proposaient décorations, vêtements, miniatures, pièces détachées, tableaux et articles rétro.

## TOUS LES GENRES RÉUNIS

Sur les parkings alentour, quelques centaines de véhicules de collection se sont ainsi retrouvées pendant deux journées entières pour un rendez-vous informel où quelques Caisses Carrées d'avant-guerre côtoyaient les Youngtimers de tout poil, depuis la Golf GTI à la 2 CV ou la Lamborghini Diablo.

Les deux-roues étaient aussi présents avec quelques mobylettes, scooters et motocyclettes de l'Entre-deux-guerres, le tout dans une ambiance des plus *vintages* grâce à l'animation assurée par l'association Au Tours du Rock qui, chaque après-midi, offrait des démonstrations de Rock, de Swing et de Charleston.

Le prochain rendez-vous avec les Rolland-Pilain aura lieu sur le célèbre circuit sarthois du 6 au 8 juillet prochains lors du Mans Classic. ■



AC Cobra, Triumph TR 3, 2 CV, Mini ou 4 CV. Eclectisme de rigueur sur le parking pour une animation permanente et renouvelée.



### AUTO MOTO RÉTRO VINTAGE

Les Amis de Rolland-Pilain  
10, rue du 8 mai 1945  
37360 Beaumont-La-Ronce  
Site : [www.rolland-pilain.com](http://www.rolland-pilain.com)



HUDERT HÄDERBUSCH

Maître d'Art  
Restaurateur de véhicules de collection



credit photo : Simon Payle - conception : Lolo Wagner

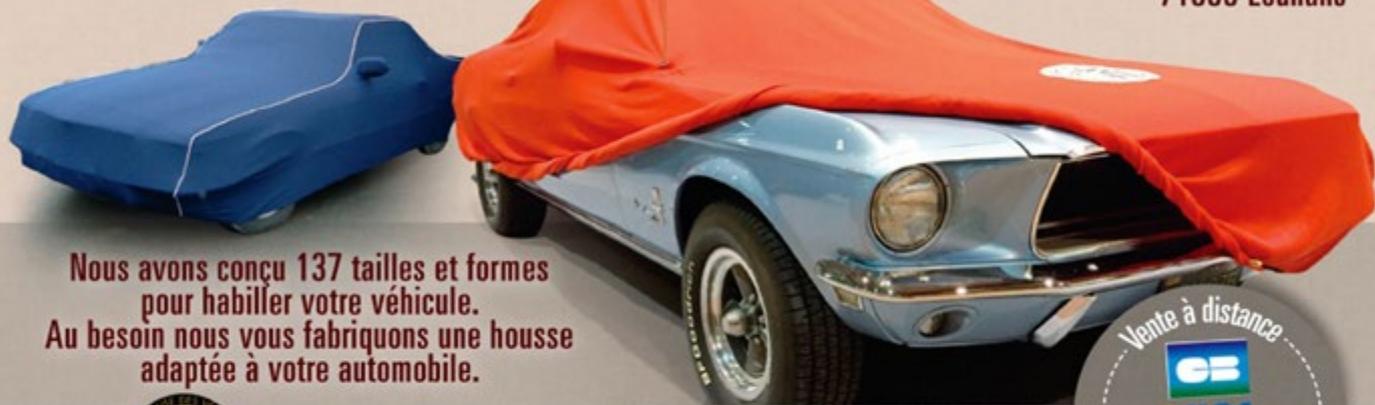
2 rue du Rhin Napoléon - 67000 Strasbourg  
tél. : 03 88 61 70 24 - [www.carrosserie-hh.com](http://www.carrosserie-hh.com) - [contact@carrosserie-hh.com](mailto:contact@carrosserie-hh.com)



Solutions de protection tous véhicules

03 85 75 02 05

[contact@compagniedelahousse.com](mailto:contact@compagniedelahousse.com)  
20, rue du 1<sup>er</sup> 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](http://compagniedelahousse.com)



NOUS SERONS À VOTRE DISPOSITION SUR CES PROCHAINS SALONS

LE MANS CLASSIC - Circuit du Mans - du 6 au 8 Juillet 2018

Stand dans la descente des paddocks



**23-25**  
**MARS**  
PROVENCE-ALPES  
-CÔTE D'AZUR

# 13<sup>e</sup> AVIGNON MOTOR FESTIVAL DE L'ATYPIQUE À L'EXCELLENCE !

**Pour sa treizième édition, Avignon Motor Festival a confirmé son statut de grand rassembleur de tous les types de locomotions, autos, motos, bateaux, avions, utilitaires, militaires, tracteurs... Bref un événement unique en son genre qui cultive encore et toujours sa diversité !**

PAR FLORENT DEBARBEN, PHOTOGRAPHIES WWW.PHOTOSJPP.COM

**L**es thèmes d'exposition résument à eux seuls la sportivité et le luxe à travers deux marques majeures de l'industrie automobile mondiale que sont respectivement Porsche et Hispano-Suiza. Pour le 70<sup>e</sup> anniversaire de Porsche, Avignon Motor Festival présente une belle palette de modèles de compétition en faisant uniquement appel à des collections

privées. Une grille de départ copieusement garnie rassemble 550, 718 RSK, 904 GTS, 906, 907 et 962 sans oublier la 911 GT1 gagnante des 24 Heures du Mans 1998 prêtée par le Musée de l'Automobile Club de L'Ouest. A côté de ces véritables voitures de course, seules des Supersportives peuvent prendre place. C'est ainsi que l'on découvre également une 356 Speedster

Carrera GT, une 911 R, une 959, une Carrera GT et une 918 Spyder !

Face à ces Porsche, le luxe et l'élégance intemporelle des Hispano-Suiza nous rappellent à quel point les Années Vingt et Trente étaient fastes. Célébrant le 50<sup>e</sup> anniversaire du Club, le carré d'honneur met en exergue les modèles H 6, K 6 et J 12 sous plusieurs déclinaisons toujours plus élégantes, encadrant une rare Alphonse XIII. Un autre plateau dévoile quant à lui des modèles plus anciens avec un torpédo de luxe Tipo 24, une Tipo 30 ainsi qu'une seconde et élégante Alphonse XIII ! Pour la première fois en France est présentée une voiture unique, une La Cuadra. Datant de 1900, elle a été étudiée par Marc Birkigt, le père des Hispano. Sortie spécialement du château de Peralada en Espagne, elle a fait l'objet d'un espace particulier, marquant ainsi la genèse de cette dynastie de voitures prestigieuses.

Rendez-vous ensuite sur l'espace dédié aux utilitaires qui retrouvent un lieu approprié avec des engins toujours impressionnants ! Depuis les poids lourds Renault, Willème,



Sur le podium central du cinquantenaire du Club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza, une H6 B de 1922, dans son jus, est encadrée par une J 12 de 1933 et une H6 B de 1925 bicolore.

Bernard, Kenworth et Berliet jusqu'au Taxi de la Marne et une originale Delage Omnibus d'hôtel, tous les genres sont représentés. Juste à côté, le camp militaire plonge le visiteur dans l'univers des véhicules blindés et porteurs de troupes avec plusieurs chars accompagnés des incontournables Dodge et Jeep ! Dans le pavillon central, pour les amateurs de deux-roues, un plateau est entièrement dédié aux marques de motos championnes du monde. Elles constituent là un impressionnant parterre de championnes dévoilé pour la première fois en Avignon ! Une exposition inédite intitulée *Souviens-toi Johnny* présente un mélange hétéroclite de voitures (Mustang, Rosengart...) et motos (Paloma, Harley...) retraçant des événements et anecdotes de la vie de *L'Idole des Jeunes* récemment disparue.

Enfin Avignon Motor Festival, c'est aussi un défilé de mode, la galerie Artmobile, des démonstrations, des halls dédiés au prestige, à la compétition, à la vente d'objets de collection et de pièces détachées, et ce sans oublier la vente aux enchères organisée par Leclère Motorcars !

Avec une météo bien plus clémente que celle de l'édition 2017, le salon avignonnais continue sa progression en matière d'affluence puisque son édition 2018 a atteint la barre des 51 800 visiteurs sur trois jours. Rendez-vous maintenant du 22 au 24 mars 2019 pour une édition que les organisateurs annoncent déjà comme encore plus exceptionnelle ! ■



#### AVIGNON MOTOR FESTIVAL

TRAJECTOIRES CONCEPT

28, rue Velouterie - BP 20171

84000 Avignon Cedex 01

Tél. : 04 90 83 27 29

Mob. : 06 42 73 10 19

Site : [www.avignon-motor-festival.com](http://www.avignon-motor-festival.com)

## L'Ancêtre des Hispano



En 1898, Emilio de La Cuadra, constructeur de centrales électriques et agent Benz à Barcelone, recrute le Suisse Marc Birkigt pour construire un omnibus électrique puis quelque automobiles. Sous son nom, il devient ainsi le premier constructeur automobile espagnol. Environ six La Cuadra ont été assemblés. Equipée d'un moteur bicylindre de 1101 cm<sup>3</sup> de 7,5 CV, elle est dotée d'une vitesse maximum de 30 km/h. Cette

voiture est réputée pour être à l'origine de la marque Hispano-Suiza pour laquelle Marc Birkigt travaillera ensuite avec le talent que l'on sait. Construite en 1900, la La Cuadra exposée à Avignon est la seule survivante aujourd'hui connue. Elle est depuis toujours la propriété de la famille Suqué Mateu qui la conserve dans son château de Peralada. Elle est aussi parmi les plus anciennes voitures existant aujourd'hui en Espagne.



Ainsi perchée, la Renault Dauphinoise semble ici bien petite comparée à ses imposants « collègues », deux Berliet et deux Willème, de l'entreprise A. Bonifay de Toulon.



Le plateau dédié aux constructeurs de motos champions du monde rassemblait une quinzaine de machines aux noms évocateurs, AJS, Gilera, BMW, MV Agusta ou encore LCR.



23-25  
M A R S

DANS TOUTE  
LA FRANCE

# 2<sup>de</sup> JOURNÉE NATIONALE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE SUCCÈS, AVEC OU SANS SOLEIL !

**Initiée en 2017, la Journée Nationale des Véhicules d'Époque a confirmé son succès avec sa seconde édition. Cette journée de mobilisation et de passion ô combien symbolique est un événement hors norme pour tous les amateurs de véhicules anciens.**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE, PHOTOGRAPHIES DROITS RÉSERVÉS

**L**orsqu'elle lance la JNVE à l'occasion de ses 50 ans l'année dernière, la Fédération Française des Véhicules d'Époque se fixe trois objectifs. Il s'agit avant tout pour elle de se faire connaître auprès du grand public par le biais d'un événement populaire et d'ampleur na-

tionale, tant en Métropole que dans les Dom-Tom. Ensuite, cette journée doit plaider la cause des amateurs de véhicules de collection auprès des pouvoirs publics. Et, enfin, cette mobilisation bon enfant doit aussi assurer la promotion de la préservation du Patrimoine historique

et technique que ceux-ci détiennent. L'événement en question est prévu pour se dérouler tous les ans, le dernier dimanche du mois d'avril, qu'il neige, qu'il pleuve ou qu'il vente. Mais, si le soleil brille, cela n'en est bien sûr que mieux ! Pour cette seconde édition, 32 000 auto-



*Les Vieilles Roues Charentaises avaient invité les clubs locaux à une exposition sur le site de Saint-Yrieix (Charente).*



*Balade printanière organisée par la section Classic de l'Automobile Club du Sud-Ouest à Bordeaux (Gironde).*



*Cette exposition de motocyclettes militaires a été organisée à Grimaucourt-en-Woevre (Meuse) par L'Amicale Détente et Loisirs de La Woevre.*



collants reprenant le dessin spécialement créé par l'illustrateur Thierry Dubois, sont distribués aux participants. Parallèlement, un site internet dédié est mis en ligne afin d'annoncer toutes les manifestations programmées, grandes et petites, mais aussi pour en rendre compte après l'opération.

### QU'IL VENTE OU QU'IL PLEUVE...

Le jour venu, le dimanche 29 avril 2018, si les conditions météorologiques ne sont pas des plus favorables pour les deux tiers ouest de la France, les collectionneurs, les clubs, les professionnels et les musées se mobilisent malgré tout en nombre. Ils suscitent et facilitent ainsi les rencontres avec le public, les autorités et les médias. En 2018, la volonté de la FFVE était que soient organisés des rassemblements plus grands et encore plus visibles qu'en 2017. Elle avait encouragé les clubs locaux à s'unir pour cette mobilisation plutôt que chacun œuvre dans son coin. Et son message a bien été entendu ! Si cela »



*Promenade depuis le Musée Automobile de Talmont-Saint-Hilaire, puis une exposition au prieuré Saint Nicolas de La Chaume aux Sables-d'Olonne (Vendée).*



*Balade à la découverte du Perche Normand autour de Neuilly-sur-Eure (Eure) pour le club des Vieux Boulons.*



Présentation de matériels agricoles à Beaucamp-Ligny (Nord) organisée par l'association Tracteurs en Weppes.



Exposition statique à Montauban (Tarn-et-Garonne) devant la Halle Marcel Renard à l'initiative de l'association de quartier Ça Monte en Bas.

» a d'abord eu pour effet de réduire le nombre d'événements, ceux-ci ont cependant bien plus marqué les esprits par le nombre important de véhicules qu'ils ont chacun réuni.

## ROULER ET SE MONTRER

Au programme, donc, en fonction des envies, l'on trouvait des traversées de ville, des rassemblements, des pique-niques, des balades, des salons régionaux, des bourses d'échanges, des promenades

à la découverte du Patrimoine, des visites de musées, etc. Un large public a ainsi pu assister à cette fête initiée par la FFVE tandis que de nombreux médias ont relayé l'information avant, pendant et après. Mission accomplie !

En attendant la troisième édition qui se déroulera le dimanche 28 avril 2019, bichonnez vos véhicules d'époque et continuez à en profiter. Comme le dit le slogan de la Fiva, faisons en sorte que nos « véhicules d'hier continuent à rouler sur les routes de demain » !

Nous vous présentons ici les photographies les plus représentatives des événements organisés dans toute la France dans le cadre de la seconde édition de la JNVE. ■

Plus de photographies et de reportages sont consultables en ligne sur le site de la JNVE, [www.jnve-ffve.org](http://www.jnve-ffve.org) ainsi que sur la chaîne Youtube de la FFVE : [www.youtube.com/channel/UCPapD6dD5H64yRFzv20K8IQ](https://www.youtube.com/channel/UCPapD6dD5H64yRFzv20K8IQ)



Rassemblement interclubs à Saint-Pierre-La-Mer (Aude) organisé par les 5 A de Carcassonne avec le soutien de quatre autres associations locales.



*Ouverture des musées au public à l'instar du Musée des Blindés de Troyes (Aube). Les visiteurs ont été nombreux à découvrir le Patrimoine mécanique.*



*Balade dominicale et découverte du Rando Rail à Saint-Omer pour les amateurs du Nostalgic Auto Club de Lens (Pas-de-Calais).*



*Exposition à Murat (Cantal) à l'initiative des Torpédos de L'Alagnon avec cet autocar Citroën T 45 équipé d'une carrosserie hors-série.*



*Exposition statique de véhicules anglais à l'hippodrome de Marcq-en-Barœul (Nord) par le R.A.A.F. (Rassemblement des Amateurs d'Automobiles Anciennes des Flandres).*



*Rassemblement interclubs sur la place Ducale à Charleville-Mézières (Ardennes) avec cette Genestin produite à Fourmies (Nord).*



*Pas moins de huit clubs corréziens se sont unis pour organiser cette exposition toutes marques à Uzerche (Corrèze).*

# 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](mailto: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

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

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

( 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



*Delahaye, Berliet, Dodge...  
Le grand hall du musée  
peut contenir jusqu'à plus  
de 25 véhicules d'incendie.*

# LE MUSÉE DES SAPEURS- POMPIERS DE FRANCE LA MÉMOIRE FAIT RÉFÉRENCE

**La ville de Montville, en Seine-Maritime, et l'Association des Amis du Musée ont uni leurs efforts pour créer en 1993 un musée dédié aux sapeurs-pompiers. Depuis, celui-ci accueille plus de 10 000 visiteurs par an.**

PAR LE LIEUTENANT-COLONEL JEAN-PIERRE COLLINET, PHOTOGRAPHIES MUSÉE DES SAPEURS-POMPIERS DE FRANCE

**L**orsque le visiteur pénètre dans sa première salle, il découvre des objets originaux ou rares retraçant l'histoire des soldats du feu. L'on trouve ainsi par exemple diverses pompes dont la plus ancienne date de 1721, un canon d'appel de type artillerie, un tonneau de cantinière ou encore une pompe à vapeur.

Telle la remise d'une caserne, le grand hall abrite matériels et véhicules bien alignés, prêts à décaler à la moindre alerte ! En matière d'engins de sauvetage, l'on trouve par exemple deux échelles Gugumus de 18 m. Quelques pièces particulières complètent la présentation, et toutes sont accompagnées de leurs agrès comme à l'époque. Ensuite sont présentées les fameuses motopompes dont les construc-

teurs ont pour nom Berliet, Delahaye, De Dion-Bouton, Guinard, Laffly ou bien encore Thirion.

## LES PREMIERS TRÉSORS

A ce stade de la visite, il faut absolument s'arrêter devant le Renault 2 B de 1916 qui est l'un des plus anciens matériels motorisés de la collection. Son originalité tient dans sa conception. Il s'agit en fait d'une voiture de tourisme transformée par les sapeurs-pompiers pour le transport d'une pompe à bras et ses agrès. Il serait resté en service jusqu'en 1961 à Gaël (Ille-et-Vilaine) près de Rennes.

Il ne faut pas non plus manquer d'admirer les productions de Delahaye, construc-

teur ô combien mythique chez les sapeurs-pompiers. L'on trouve par exemple un premier secours sur châssis 140/103 de 1936 qui a servi au régiment de sapeurs-pompiers de Paris avant de faire le bonheur d'un centre de secours en Province. Il tient compagnie à l'autopompe d'Oissel (Seine-Maritime) sur châssis 84 PS de 1923 à moteur à quatre cylindres dont les roues à bandages ne lui permettaient pas de dépasser les 40 km/h. Autre engin particulier, l'échelle sur porteur 83/59 de 1927 avec son échelle Magirus de 18 m entièrement en bois autrefois en service à Besançon (Doubs). Et puis, sur châssis 111 de 1938 à moteur Renault, il y a la magnifique échelle de 30 m dont le parc est entièrement métallique. Ayant appartenu



Ce Citroën 23 RU de 1949, gréé en camionnette d'incendie avec une pompe portable Maheu-Labrosse, a servi dans le cadre de la défense incendie pour le sauvetage des pilotes de chasse sur les petits aérodromes.

à la ville de Rouen (Seine-Maritime), elle est le premier véhicule à avoir rejoint la collection du musée en 1977. Ayant servi lui aussi à Rouen puis Gournay-en-Bray (Seine-Maritime), un B 163 autopompe équipé par Drouville termine cette belle série du constructeur de la rue du Banquier. Construit en 1951, il préfigure la lignée des fourgons pompe tonne que l'on trouve encore en activité aujourd'hui sous les marques Renault, MAN ou encore Iveco.

## DE LAFFLY À CITROËN

Au cours des années cinquante, Laffly est le deuxième constructeur français par ordre d'importance pour les sapeurs-pompiers. Il est présent ici au musée avec un BSS C 3 autopompe légère de 1950 en service à Grand-Couronne puis Beaussault (Seine-Maritime), mais également avec le B 163 premier secours de 1952 d'Orgeval (Yvelines). L'on trouve aussi son successeur, le fameux Hotchkiss PL 50, ici celui de Rouen datant de 1964, qui reste très certainement le premier secours le plus



Cette autopompe sur Delahaye 84 PS de 1923, à carrosserie torpédo et équipée de roues à bandage plein, est elle aussi exposée dans le grand hall. Elle avait été mise en service dans la ville d'Oissel (Seine-Maritime) près de Rouen.

emblématique des sapeurs-pompiers de la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle. Non loin, un Somua M 23 autopompe lourde de 1937 carrossée par Paquette et Breteau est présenté avec sa livrée rouge et noire. En service à Paris pendant la Seconde Guerre mondiale, il est l'un des trois exemplaires construits pour la Défense Passive. Juste à côté, l'échelle Metz de 30 m sur Citroën T 46 de 1960, ex-Evreux (Eure), impose sa longue et belle silhouette.

## EXEMPLAIRES UNIQUES

Les constructeurs de matériels d'incendie fabriquaient avant-guerre de magnifiques véhicules, mais ceux-ci avaient un inconvénient majeur qui était leur prix particulièrement élevé qui les rendait inabornables pour les petites communes. C'est essentiellement pour cette raison que, bien souvent, leurs sapeurs-pompiers réalisaient eux-mêmes les matériels dont ils avaient besoin à l'instar du premier départ sur base Renault PB 2 de 1926, ex-Ferte-Vidame (Eure-et-Loir), qui est exposé dans le même hall. Dans certains cas, ils n'hésitaient pas aussi à utiliser des voitures d'occasion dont les carrosseries étaient parfois tronquées et modifiées selon leur équipement. Bien sûr, les grosses voitures dotées de moteurs puissants avaient leur préférence. La belle limousine Panhard & Levassor X 25 de 1915 des sapeurs-pompiers de Pontgouin (Eure-et-Loir) en est ici une parfaite illustration. Mais l'une des plus élégantes voitures de pompiers de l'Entre-deux-guerres est certainement cette autopompe légère de premier secours sur Citroën C 4 de 1930. Equipée d'une citerne de 400 litres et d'une pompe Thirion, celle-ci a été utilisée par les pompiers de Souilly (Seine-et-Marne) jusqu'en 1958. Tout est harmonie sur ➤

## LAFFLY BSSE 1946



Très intéressant, ce Laffly BSSE porte-échelle de 1946 est équipé de roues avant motrices. Il a été récupéré en l'état chez un particulier qui avait entrepris de le restaurer. L'échelle est manquante, mais il y a ce qu'il faut dans les réserves du musée.

## BERLIET VHR 1928



Livré au musée en avril 2015, ce Berliet VHR premier départ de 1928 était en service à Bischheim à côté de Strasbourg (Bas-Rhin). Il a depuis été entièrement restauré pour devenir parfaitement fonctionnel et a rejoint les véhicules exposés.

## LES ANCIENNES RÉSERVES



Une partie des réserves du musée était abritée dans cet ancien hangar du port de Rouen. Il a depuis été déménagé. Ici, un Citroën 600 fourgon pompe tonne, un Berliet GLI fourgon pompe, un Ford Cargo fourgon d'incendie normalisé, un Berliet GLI fourgon pompe tonne et le Renault balayeuse avec citerne de 4 000 litres de 1920 de la ville d'Evreux.



Avant de rejoindre les sapeurs-pompiers, cette Panhard & Levassor X 25 de 1915 (à gauche) a servi dans l'armée française pendant la Première Guerre mondiale. Quant à la Citroën C 4 de 1930 (à droite), en service à Souilly (Meuse) jusqu'en 1958, elle a « fait l'Exode » en 1940 jusque dans les Pyrénées-Orientales !



Avec ses 650 m<sup>2</sup>, l'atelier de restauration du musée peut accueillir plusieurs véhicules. Ici, deux Citroën Type H, un Berliet VDAC 18 autopompe Drouville de 1934, un Delahaye ex-Ecole de Pyrotechnie de Bourges-Armée Française, un Delahaye 103 premier secours de 1932 et un rare Delahaye VLR C 12 (version civile) ex-Rouen.

» cette petite Citroën. Ses proportions sont parfaites et son ergonomie, très en avance pour l'époque, est très réussie. Arborant une livrée entièrement noire, la Peugeot 403 U 5 de 1960 de commandement, ex-Yvetot (Seine-Maritime), se distingue des autres véhicules de la collection du musée tandis que la Volkswagen 1200 découvrable de 1960 serait la seule VW de ce type ayant été utilisée en France. Offerte par les pompiers de Hahn en RFA, elle a essentiellement servi à Eu (Seine-Maritime). Cette Coccinelle a d'ailleurs toujours un petit succès auprès des visiteuses.

Enfin, la présentation de véhicules de ce hall s'achève avec l'un des plus imposants véhicules d'incendie de l'époque, le Berliet GLCK 10 fourgon pompe grande puissance

de 1955 ex-Rouen. Exemplaire prototype, celui-ci sera suivi par la production d'une vingtaine de véhicules destinés uniquement à servir dans les grandes villes et à intervenir contre les feux industriels. Mais, au-delà des véhicules, les petits matériels, uniformes, attributs, trophées et objets divers ne sont pas oubliés au musée de Montville. Objet traditionnel et symbolique des soldats du feu, on peut ici découvrir toute l'évolution du casque de pompier depuis 1830.

Le musée propose également une belle série d'uniformes depuis une tenue d'époque Second Empire jusqu'à la tenue de la pre-

mière femme sapeur-pompier en France. Le musée est aussi riche en documents et en particulier en gravures, dessins et affiches, mais également en livres, revues et règlements. Sa vocation de centre national de documentation s'affirme d'ailleurs de jour en jour.

Bien sûr, il serait possible de décrire ici encore de nombreux matériels et objets de grand intérêt, mais le mieux ne serait-il pas que vous veniez vous-même un jour à Montville découvrir les richesses du Musée des Sapeurs-Pompiers de France ? Toute son équipe de passionnés vous y attend avec impatience. ■

## ASSOCIATION DES AMIS DU MUSÉE DES SAPEURS-POMPIERS DE FRANCE

Musée des Sapeurs-Pompiers de France  
Rue Baron Bigot  
76 710 Montville  
Téléphone et Fax : 02 35 33 13 51  
Email : [musee@mairie-montville.fr](mailto:musee@mairie-montville.fr)

### Ouverture et horaires

- Du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre :  
lundi au samedi : 9h - 12h30 / 14h - 18h,  
le dimanche : 14h - 18h  
- Du 2 novembre au 31 mars :  
lundi au samedi : 9h - 12h30 / 14h - 17 h,  
le dimanche : 14h - 17h  
- Le musée est fermé les 1<sup>er</sup> janvier,  
1<sup>er</sup> mai, 1<sup>er</sup> et 11 novembre, ainsi que  
pendant les vacances scolaires  
de Noël.

Plus d'informations sur Internet :  
[www.musee-sapeurs-pompiers.org](http://www.musee-sapeurs-pompiers.org)



© Google Maps

# CARROSSERIE TESSIER

Restaurateur de voitures de collection depuis 1985



Roadster Delahaye 135 M de 1947 dessinée par Figoni, une de nos restaurations complète en 2017

Tôlerie    Menuiserie    Mécanique    Peinture    Sellerie

## ATELIER AUTOMOBILES ANCIENNES

9 rue des frères Lumière - 37170 Chambray-Lès-Tours

infos@3adt.com

Tél. +33 (0)2 47 48 06 88

www.3adt.com

## 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° 12068098 - www.orient.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](mailto: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





# TRENTE ANS POUR LES CINQ A L'ASSOCIATION AUDOISE D'AMATEURS D'AUTOMOBILES ANCIENNES

**Voilà trois décennies que le club des «Cinq A» fait vibrer le département de l'Aude au rythme des mécaniques anciennes de toutes sortes. Depuis 1988, il s'est imposé comme un animateur régional incontournable réputé au-delà des frontières de l'Hexagone.**

PAR RÉGIS ARNAUD, PHOTOGRAPHIES CLUB LES CINQ A

**L'**Association Audoise d'Amateurs d'Automobiles Anciennes est née de la volonté d'un homme, le docteur Richard Dumont, qui a réussi à rassembler les deux clubs de la ville de Carcassonne. Mais pour mieux comprendre les origines des Cinq A, un petit rappel historique est ici nécessaire.

C'est en 1968, qu'André Soucaret fonde le Tacot Club de L'Aude qui est alors affilié à la FFVE sous le n° 32. Après quelques années d'existence, une scission se crée et un second club voit le jour sous le nom de Cercle Audois de Véhicules Anciens aussi désigné CAVA.

En 1986, les premières discussions et tractations débutent sous l'impulsion et l'acharnement de Richard Dumont. C'est lui qui demande à Roger Debien pour le Tacot Club de L'Aude et à Georges Sala



*Le 9 septembre 2017, les Cinq A était présent au Salon des Associations de la ville de Carcassonne. Il y exposait pour l'occasion cette Hotchkiss coach Côte d'Azur de 1933 appartenant à Jean Guilhaumon.*



Organisée tous les ans au mois de mars, la Sortie Neige a ainsi traversé lors de son édition 2017 le village de Formiguères (Pyrénées-Orientales) où cette Lancia Fulvia GT a été photographiée.



L'édition 2017 de la sortie moto annuelle des Cinq A s'est déroulée au Hameau Lacoste chez Didier et Bernard Cluscard, tous les deux membres du club.

pour le CAVA d'ouvrir le débat au sein de leurs clubs respectifs. C'est finalement en septembre 1988 que la fusion des deux entités est officialisée.

L'Association Audoise d'Amateurs d'Automobiles Anciennes est née. Les deux logos se fondent en un seul et demande est faite à la FFVE de lui rester affiliée sous le n° 32. Son nom étant un peu long, et plutôt difficile à glisser dans une conversation, pour une raison évidente de simplification, elle devient très vite « Les Cinq A ».

Dès lors, un renouveau souffle sur le monde de la voiture ancienne dans l'Aude. La nouvelle structure prend son envol sous la présidence de Richard Dumont pour une durée de quatre années. Ensuite, le relais est pris par Louis Belli durant huit ans, puis pendant quatre ans par Roger Debien et enfin par Jean Lapasset jusqu'en 2014. Depuis, c'est votre serviteur qui a l'honneur de présider aux destinées de cette grande association.

Les Cinq A est un club multimarques avec une section deux roues. Il propose le total impressionnant de 34 manifestations par an, soit 16 dédiées aux deux-roues et 18 aux voitures. Son objectif est de faire rouler les véhicules de ses membres et faire connaître la région de Carcassonne en organisant tout aussi bien des rallyes nationaux et internationaux, que des

expositions, des bourses ainsi que des échanges avec des clubs français et étrangers. Les Cinq A s'est aussi logiquement fixé comme mission de sauvegarder et de valoriser le Patrimoine mécanique quel qu'il soit.

### UNE DYNAMIQUE CONTINUE

En trente ans d'existence, il a su maintenir ses effectifs constants voire même parfois en légère hausse pour rassembler aujourd'hui jusqu'à 191 membres, représentant environ 600 véhicules de 1910 à 1990.

Ouvert à tous ceux qui partagent la même passion, toutes les catégories socioprofessionnelles sont représentées dans ses rangs. Ses sorties, quelles qu'elles soient, sont adaptées à toutes les bourses et sont organisées afin que chacun y trouve du plaisir et de la satisfaction.

Pour maintenir cette dynamique, deux réunions par mois sont nécessaires, le

premier mercredi et le troisième jeudi de chaque mois à Carcassonne<sup>1</sup>. Quatre conseils d'administration par an veillent à la bonne marche de l'association. Tous les sujets y sont débattus. Ces moments de travail et de rencontre sont aussi pour les membres l'occasion d'échanger des conseils de restauration, des conseils techniques et des informations sur les spécialistes de la mécanique ancienne. Chacun partageant alors son expérience. Dans le domaine de la communication, un des membres de l'association, Patrice Leeman, anime de façon très soutenue le site internet où l'on trouve toutes les actualités du club, toutes ses sorties, ainsi que toutes sortes d'informations sur le monde du véhicule ancien. Ce site est visité de 350 à 400 fois par jour ce qui représente un total de 130 000 vues par an ! Chaque année, les manifestations »

<sup>1</sup> Les réunions mensuelles des 5 A se déroulent à la salle n° 1 de l'espace Joseph Delteil, située au rez-de-chaussée de la Halle au sport Nicole Abar, Berges de l'Aude, parking du Paichérou.



Depuis maintenant cinq ans, au mois de juin, les Cinq A organise aussi une sortie annuelle réservée aux amateurs de cyclomoteur de collection. Ici l'édition 2017 à Narbonne plage (Aude).



### LA PLUS BELLE DE TOUTES !

De toutes les manifestations organisées par L'Association Audoise d'Amateurs d'Automobiles Anciennes, le Tour de L'Aude est certainement la plus emblématique, et sa 27<sup>e</sup> édition, organisée du 12 au 15 juillet 2015, reste à ce jour la plus réussie. Le Tour de L'Aude a été créé au sein du Tacot Club de L'Aude en juillet 1971 sous la présidence d'André Soucaret. Malgré une interruption de 19 ans, de 1983 à 2002, celui-ci renaît à l'initiative de Roger Debien et renoue

très vite avec le succès. Son édition 2015 restera marquée par un programme et une ambiance exceptionnels. Belges, Suisses, Luxembourgeois et Autrichiens avaient répondu à l'appel pour s'en aller découvrir l'Aude mais aussi le Gers et tous leurs trésors touristiques et gastronomiques. Comme le veut la tradition, après trois jours de fête, cet événement s'est achevé au Château de Cavanac réputé pour la grande finesse de sa table.



*La Journée du Club se déroule tous les ans dans le cadre du Tour de L'Aude et permet aux membres des Cinq A de profiter eux aussi du spectacle unique que constitue cet événement de dimension internationale.*

» phares des Cinq A sont la Bourse Moto, le Tour de L'Aude, le Rallye Moto de La Cité, et le Rallye à La Boussole. En plus, en cette année 2018, les 5 A a fêté ses trente ans d'existence de façon exceptionnelle. Les 2 et 3 juin 2018 a été en effet organisée une exposition des véhicules de ses membres à l'espace Jean Cau de Carcassonne. Trente voitures et vingt motos retraçant l'histoire automobile et motocycliste de 1900 à nos jours y ont été présentées le samedi de 18 à 20 heures devant la porte Narbonnaise de la cité médiévale. Le dimanche, a eu lieu un rallye ouvert à tous, d'environ 50 kilomètres dans le Carcassonnais, et clôturé par un repas. Tous les clubs voisins, tous les passionnés

qui souhaitent vivre un moment de convivialité autour de cette passion commune, étaient cordialement invités à prendre part à cet événement.

### EN GUISE D'HOMMAGE

Le Tour de L'Aude est une manifestation organisée pour accueillir un maximum de 50 voitures construites avant 1945. C'est un rallye international qui permet de voir rouler de véritables chefs-d'œuvre. La prochaine édition, la trentième, se déroulera du 13 au 18 juillet, soit exceptionnellement sur cinq jours au lieu de quatre. Elle aura comme point d'orgue l'embrasement de la cité de Carcassonne et propose trois

jours dans les Pyrénées espagnoles et catalanes via la Principauté d'Andorre. À l'heure qu'il est, le Tour de L'Aude 2018 affiche déjà complet !

Quant au Rallye à La Boussole, il est ouvert à toutes voitures, populaires ou sportives, des Années Soixante aux Années Quatre-vingt. Cette sortie est basée uniquement sur la navigation.

Tous les événements organisés par les Cinq A aux cours de l'année 2018 sont autant d'occasions de rendre hommage à tous ceux qui ont œuvré au cours de ces trente dernières années pour que les membres de l'Association Audoise d'Amateurs d'Automobiles Anciennes puissent aujourd'hui profiter pleinement et sereinement de ses nombreuses activités. Tous ses membres fondateurs seront ainsi honorés et remerciés à travers ces manifestations.

Mais, aujourd'hui, les objectifs des Cinq A pour l'avenir sont, d'une part, de maintenir le club à son niveau d'activité actuel, voire de le développer, et, d'autre part, d'essayer de mettre en interaction les différents clubs de la région. Le but est ainsi de pouvoir établir un calendrier commun comme par le passé afin d'éviter que trop de manifestations ne se chevauchent. Pourquoi pas lors d'un salon ? L'appel est lancé... Longue vie et longue route aux Cinq A pour les trente prochaines années ! ■



*14 juillet 2017, 29<sup>e</sup> édition du Tour de l'Aude, Amilcar, Buick, Citroën, Delage, Ford, Peugeot et autres Rally attendent devant la porte Narbonnaise de la cité médiévale de Carcassonne que le départ leur soit donné.*

### ASSOCIATION AUDOISE D'AMATEURS D'AUTOMOBILES ANCIENNES

Tél. : 06 14 41 09 19

Email : [5a-secretariat@sfr.fr](mailto:5a-secretariat@sfr.fr)

Site : [clubdes5a.blogspot.com](http://clubdes5a.blogspot.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**

**PRÉSENT À :**

- 2 et 3 juin 2018  
Coupes **MOTO LEGENDE** à  
**DIJON (21)**
- 9 et 10 juin 2018  
Bourse de **MADINE (55)**
- 9 et 10 juin 2018  
La Locomotion en fête -  
**MELUN-VILLAROCHE (77)**
- 17 juin 2018  
Bourse de **BOUTIGNY (91)**



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

20, rue du 1<sup>er</sup> Mai, 71500 Louhans  
**03 85 74 95 60**

# DEPANOTO

**VENTE EN LIGNE PIÈCES NEUVES**  
**CONSULTATION CATALOGUES**



[www.depanoto-boutique.com](http://www.depanoto-boutique.com)

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



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



**PIÈCES D'ORIGINE**  
**ACCESSOIRES**  
**AUTOMOBILIA**  
**DOCUMENTATIONS**



# LE CLUB FERGUSON-FRANCE

## UNE PASSION AGRICOLE INTERNATIONALE

**En 1956, le père de Jean Soulier, agriculteur en Corrèze, fait l'acquisition de son premier tracteur, un Ferguson TEA 20. Dès lors, il « contracte » la passion Ferguson qui ne le quittera désormais plus, et il créera le Club Ferguson-France en 2003 !**

PAR JEAN-PAUL ESTIVIE, PHOTOGRAPHIES : CLUB FERGUSON-FRANCE

**M**ême s'il a passé sa vie active loin de son village natal, Jean Soulier n'oubliera jamais le premier Petit Gris paternel. Il le conservera ainsi précieusement, et constituera même une collection d'une trentaine de tracteurs anciens dont la plupart portent les marques Ferguson et Massey Ferguson.

### UNE IDÉE VENUE D'OUTRE-MANCHE

A la fin des Années Quatre-vingt-dix, l'adhésion de Jean Soulier au Ferguson Club de Grande-Bretagne va indirectement tout déclencher. Il s'en souvient encore comme si c'était hier : « Au début de l'été 2003, j'ai ainsi eu la visite du président et du secrétaire du Ferguson Club qui, à ce moment-là, étaient en vacances dans le Lot. Nous avons longuement discuté de Harry Ferguson et de ses fameux tracteurs. Ils s'étonnaient qu'il n'y ait pas de club

*Ferguson en France, et considérait que je devais le créer ! Trois mois plus tard, je suis allé au Tractomania de Caussade où j'ai donc installé une table sur laquelle j'ai posé un panneau sur lequel était écrit*



*Membre du Club Ferguson-France, Alain Roché a effectué du 17 avril au 5 septembre 2015, au volant de son Ferguson FF 30 DS de 1957, un périple de 522 km entre l'Essonne et la Charente-Maritime.*

« Club Ferguson-France en création, si vous êtes intéressés, adressez-vous à ce stand ». En l'espace d'un week-end, beaucoup ont pris des renseignements et certains ont même adhéré sur-le-champ. Le Club Ferguson-France était lancé ! ».

Après cela, il apparaissait immédiatement nécessaire de constituer un fond d'archives regroupant la quasi-totalité des manuels d'instructions pour permettre la remise en état des tracteurs et des outils. Le club s'étoffe dès lors progressivement, chaque année voyant l'arrivée d'une soixantaine de nouveaux membres. A ce rythme, le millième adhérent est enregistré au début de l'année 2017 ! Après 14 ans d'activité, du fait de l'érosion naturelle, le nombre de membres actifs est sensiblement supérieur à 600. Ce chiffre élevé fait du Club Ferguson-France le club le plus important de l'Hexagone en matière de tracteurs agricoles anciens. Celui-ci compte aussi des adhérents en dehors



Une visite de l'usine Massey Ferguson de Beauvais se déroule chaque année au mois de février. Toujours très demandée, elle est cependant uniquement réservée aux adhérents du Club Ferguson-France.



Cette charrue Belfast, fabriquée par Sherman Ferguson aux USA à la fin des Années Vingt, appartient au Musée de La Bertauge (Marne). Bénéficiant de la fixation Dual Hitch, ancêtre de l'attelage trois-points, elle a été restaurée grâce au Club Ferguson-France.

du territoire national, essentiellement en Belgique, mais aussi dans des pays comme l'Algérie, l'Allemagne, le Canada, l'Irlande, l'Italie et la Suisse. Pour suivre un tel nombre d'adhérents, un découpage régional a été mis en place. 19 responsables régionaux sont ainsi à même de prodiguer aide et conseils techniques avec la plus grande efficacité.

## UNE HISTOIRE FRANÇAISE

Les noms Massey, Harris et Ferguson ont certes une consonance étrangère, mais, pourtant, la plupart des tracteurs utilisés en France qui les portent, ont été fabriqués sur notre sol national. C'est le cas du Pony de Massey Harris fabriqué à Marquette-Lez-Lille à partir de 1951, motorisé essentiellement par Simca et accessoirement par Peugeot. Ou encore celui du Ferguson TE 20, le célèbre Petit Gris, fabriqué à Saint-Denis (Seine-Saint-Denis) à partir

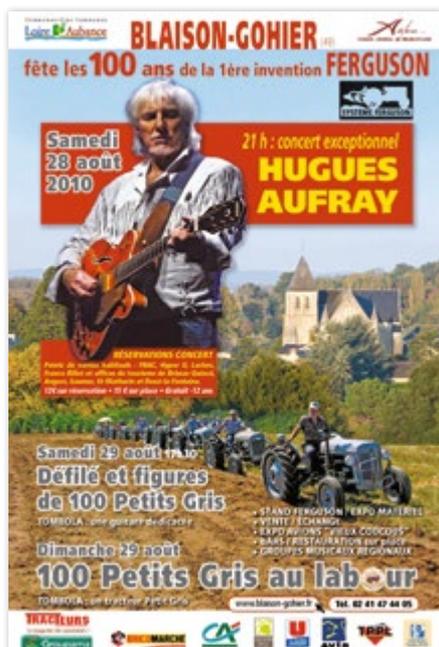
de la fin de l'année 1952. Son constructeur, la société Standard-Hotchkiss, résultait d'une *joint-venture* entre la Standard Motor Company britannique et la société française Hotchkiss-Delahaye. Le montage des Ferguson français avait lieu rue de Tunis à Saint-Denis, alors que les capots et les garde-boue étaient emboutis par Facel dans son usine d'Amboise (Indre-et-Loire).

En 1953, Ferguson fusionne avec Massey Harris pour former la société Massey Harris Ferguson et, en 1958, son nom est simplifié pour devenir Massey Ferguson. A cette même époque, il est décidé que, pour la France, tous les tracteurs seraient dès lors fabriqués sur un seul site. Une nouvelle usine, construite à Beauvais, est ainsi inaugurée au début de l'année 1960.

Elle compte aujourd'hui près de 2500 employés et est l'une des plus grandes usines de production de tracteurs du monde !

## PIÈCES DÉTACHÉES

Pendant douze ans, la fourniture des pièces détachées a été parfaitement assurée par Alain Gadet, un puits de science en matière de Ferguson, de Massey Ferguson et même de Pony à moteur Hanomag. Depuis son décès brutal en février 2016, un partenariat a été établi avec deux fournisseurs français de pièces détachées qui accordent dès lors une remise aux membres du club. En plus des pièces d'usure bien connues, il existe plusieurs éléments spécifiques aux tracteurs produits en France qui »



Le rassemblement de Blaison-Gohier en 2010 s'est achevé par un concert mémorable de Hugues Aufray. Président d'honneur du Club Ferguson-France depuis 2014, ce dernier n'hésite pas à donner de sa personne.



## FERGUSON ET MANIFESTATIONS

Chaque été, le Club Ferguson-France participe à plus de vingt manifestations, que ce soit officiellement avec un grand stand ou que ce soit de façon plus spontanée par le biais d'un de ses adhérents. Ces rendez-vous sont toujours l'occasion de faire connaissance entre amateurs de Ferguson. Ils sont aussi une opportunité pour ces derniers d'avoir de longues discussions techniques passionnantes et enrichissantes. En effet, de nombreux

manuels sont présentés sur le stand du club et, grâce à cela, il est facile de s'expliquer concrètement devant un plan en coupe ou une vue éclatée. Il existe aussi des manifestations extraordinaires dans lesquelles le club s'implique plus ou moins comme Les 100 Petit Gris au Labour organisée en août 2010, à Blaison-Gohier (Maine-et-Loire), ou comme La Traversée de Paris Hivernale en janvier de chaque année.



Comme c'est le cas avec les Youngtimers pour les voitures de collection, les passionnés ont de plus en plus d'intérêt pour les tracteurs construits entre 1970 et 1990 à l'instar de ce Massey Ferguson MF 1080 de 1973!

» étaient devenus introuvables. Pour cela, le club s'implique activement pour leur refabrication. Par ailleurs, plusieurs des responsables du Club Ferguson-France sont des anciens du service après-vente de Massey Ferguson et sont donc aptes à répondre aux questions les plus diverses.

### JOURNAL FERGUSON ET ENCYCLOPÉDIE

Depuis son premier numéro paru en décembre 2004, le *Journal Ferguson* est régulièrement envoyé trois fois par an à chaque adhérent. A l'origine, il était essentiellement écrit par Pierre Porro, un adhérent qui possédait une importante documentation commerciale. Depuis sa disparition accidentelle en août 2015, Jean-Paul Estivie a pris le relais, mais,

pour trouver les bons documents, il doit parfois solliciter les adhérents. Parmi eux, l'on trouve en effet des techniciens hautement qualifiés, et des articles qui font aujourd'hui référence peuvent être publiés grâce à eux. Par ailleurs chaque numéro comporte désormais des fiches-produits. Ces feuilles imprimées *recto verso*, décrivent chacune un type précis de tracteur, et constitueront à terme une véritable encyclopédie de référence sur le sujet.

### UNE ÉVOLUTION SOUTENUE

Alors qu'au début des années 2000, il y avait un grand intérêt pour l'histoire de Harry Ferguson avec l'invention de l'attelage trois points monté sur le Ferguson Brown de 1936, aujourd'hui, les adhérents s'intéressent surtout aux tracteurs Massey Ferguson. Le

MF 35 et l'ensemble de la Série 100 sont au centre des questions actuelles.

Contrairement aux autres clubs français de tracteurs anciens dont la marque a disparu, le Club Ferguson-France a la chance d'avoir une marque bien vivante dont l'usine principale est en France. De plus, ces dernières années, il a bénéficié d'un réel soutien de la part du service marketing et du service commercial de la division Massey Ferguson de AGCO<sup>1</sup>.

Le futur se présente donc plutôt bien pour le Club Ferguson-France, d'autant plus que le noyau dur de l'équipe originelle est présent avec Jean Soulier (président), Jean-Louis Machet et Jean-François Gigante (vice-présidents) ainsi qu'Henri Gratiat (trésorier). Ces « anciens » accueillent aujourd'hui avec plaisir et bienveillance la nouvelle génération de collectionneurs possesseurs de tracteurs Youngtimers. ■

<sup>1</sup> Le groupe américain AGCO Corporation est aujourd'hui propriétaire de Massey Ferguson, mais aussi d'autres marques de matériel agricole comme Fella, Fendt, Laverda ou encore Valtra.



Le Petit Gris, image incontournable du monde agricole, est comparable à la Jeep ou la 2 CV! Ce tracteur universel est en effet un symbole de la renaissance de l'agriculture française après la Seconde Guerre.

**CLUB FERGUSON-FRANCE**  
 Le Bourg  
 19130 Saint-Cyprien  
 Tél. : 06 11 07 46 72  
 Email : [club.ferguson.france@orange.fr](mailto:club.ferguson.france@orange.fr)  
 Site : [www.club-ferguson-france.fr](http://www.club-ferguson-france.fr)

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

# Hervé Clavel, il assure !



Prix



Accueil



Rapidité



Simplicité

**Prise de garantie**

en moins de 5 minutes

au **04 72 66 37 00**

et sur [www.assurancesclavel.com](http://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%**



Plus de  
**140 000**  
véhicules assurés

**DEVIS  
GRATUIT**

**Hervé Clavel**  
courtier d'assurances

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

**Tél. 04 72 66 37 00**

N° ORIAS 13 003 341

D3M France depuis 2002

*Emailtmotion.com*

Collectionneurs, passionnés, entreprises et clubs  
Consolidez votre identité avec nous



**Création et production**

Céramique, métal émaillé, peinture à la main,  
porcelaine, décalcomanies, cuisson au four à 740°



Tirelire en porcelaine  
Citroën, Fiat 500,  
Mini 1000, Peugeot,  
Renault, Alpine, VW

**Trophées en bronze**  
Pièces rares  
numérotées et signées

1 rue des Maronniers - 10000 Troyes  
Tél. 00 33 325 738 236 - E mail : d3mfrance@gmail.com



# ARCIS

**OFFRE SPECIALE CLUBS**



Garages, ateliers, hangars depuis 2002  
Livrables en kit ou clés en main  
En panneaux sandwichs isolés  
Sans entretien ni condensation

**LE MANS CLASSIC**

6-8 Juillet 2018 (zone V1 stand 121)

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



Cliché © Xavier de Nambel

## JEAN-DO, LE PEINTRE EN LETTRES L'HOMME AUX PINCES D'OR

**Ceux qui ont déjà essayé de peindre une inscription à la main sur une carrosserie savent combien cela est délicat tant il faut de dextérité pour obtenir un résultat parfait. Jean-Do, lui, en a fait son métier depuis près de 35 ans. Rencontre avec un homme dont la main ne tremble jamais !**

PAR ANTOINE DEMETZ

**T**itulaire d'un CAP de peintre en lettres obtenu en 1984 et après avoir travaillé pendant onze ans chez l'enseignant creusotin Bernard Darphin, Jean-Do, alias Jean-Dominique Jacquesson pour l'état civil, décide de se mettre à son compte en tant qu'artisan. Il s'installe ainsi chez lui, au Breuil dans la périphérie du Creusot. L'ouverture de son atelier se fait en avril 2004 et, petit à petit, grâce au bouche-à-oreille, il commence à se constituer une clientèle. S'il fait malgré tout un peu d'adhésif, son objectif premier est de peindre des lettres et des filets à l'ancienne pour les restaurations de véhicules de collection. En tant qu'homme de l'art, passionné et collectionneur lui-même, il est toujours contrarié de voir des adhésifs sur les véhicules anciens, surtout s'ils sont antérieurs aux Années Quatre-vingt, période au cours de laquelle l'adhésif fait son apparition et s'est généralisé. Jean-Do sait bien qu'il n'est pas toujours facile de faire comprendre le bien-fondé de la peinture à la main en expliquant qu'il n'y avait rien d'autre avant les Années Quatre-vingt pour décorer des véhicules utilitaires, pour faire des filets ou encore pour les immatriculations. Il est vrai que cette technique séculaire est pleine de

charme pour qui sait la reconnaître. Le tracé du pinceau, les quelques irrégularités à peine perceptibles, mais inévitables, en font tout son charme et toute son authenticité face à l'adhésif. Celui-ci est en effet trop parfait tant dans son tracé laser que dans sa couleur industriellement uniforme. Evidemment, le coût

d'une décoration faite à la main selon la méthode traditionnelle est supérieur, mais le résultat est incomparable pour qui sait la reconnaître et l'apprécier.

Avec le temps, et à force d'efforts, la réputation et la clientèle de Jean-Do grandissent et, de locales et régionales, elles deviennent nationales. Aujourd'hui, dans



Cliché © Antoine Demetz

*La livrée de cette Citroën 2 CV AZU Vélosolox de 1955 a été partiellement restaurée par Jean-Do. En arrière-plan, l'autre 2 CV AZU est en revanche une création entièrement originale.*

Cliché © Xavier Hory



La décoration de cette Renault Estafette de 1961 a entièrement été réalisée en public et en direct pendant le second Rassemblement de Véhicules Publicitaires Anciens de Riom (Puy-de-Dôme) en août 2017.

Avec cet atelier mobile, il se rend aussi sur certaines grandes manifestations nationales et internationales où il réalise divers travaux en public constituant par là même une attraction toujours très appréciée. Voir travailler Jean-Do est en effet toujours un spectacle de précision et de dextérité. Ces déplacements sont aussi d'excellentes occasions pour continuer à se faire connaître et prendre des contacts pour de futurs chantiers. Il le reconnaît aussi, ces rassemblements sont par ailleurs l'occasion d'allier l'utile à l'agréable et de retrouver des amis dont beaucoup sont d'anciens clients. Chaque fois qu'il le peut, Jean-Do profite par ailleurs de l'occasion pour porter « la bonne parole » en expliquant tout le bien-fondé d'une décoration peinte surtout si elle permet de ne pas tomber dans l'anachronisme ! Autre cheval de bataille de Jean-Do, les immatriculations peintes font chez lui l'objet d'une attention toute particulière. Une voiture parfaitement restaurée, bien souvent à grands frais, ne mérite-t-elle pas autre chose qu'une plaque d'im- ➤

son atelier se succèdent toutes sortes de deux-roues à moteur, des bicyclettes, des voitures de tourisme et des véhicules utilitaires de toutes tailles et de toutes époques. Selon les cas, c'est pour une immatriculation peinte, des filets décoratifs conformes à l'origine ou une livrée publicitaire complète. Mais, contrairement à ce que beaucoup croient, Jean-Do n'est pas un travailleur sédentaire. Tout au long de l'année, il se déplace régulièrement dans toute la France et dans certains pays limitrophes tels que la Belgique, la Suisse ou encore l'Allemagne. Il va partout où l'on a besoin de lui. Telle une vedette de music-hall, il part régulièrement en tournée pour travailler sur de nombreux chantiers. Il est depuis longtemps conscient du fait que ses clients ne peuvent pas tous venir jusqu'à son atelier situé au cœur de la Bourgogne. Et c'est pour cela qu'il s'est constitué un véritable atelier mobile qui lui permet de prendre la route pendant plusieurs semaines. Tel Lagardère, si vous n'allez pas à Jean-Do, Jean-Do ira donc à vous !

Cliché © Aéro Jean-Do



Réalisation de filets au trainard sur l'unique Talbot T 23 carrossée en cabriolet par Chapron en 1939. Cette voiture sera exposée aux salons Rétromobile en 2013 et Epoqui'Auto en 2017.



Cliché © Chantal Fiault - Bubblecars et Scooters en Bourgogne

### JEAN-DO ET LES BUBBLECARS

Passionné de Microcars, Jean-Do organise en 2008 la première édition du Bisbi National Rally dans le parc du château du Breuil. Ce rassemblement est uniquement réservé aux Microcars, ou Bubblecars comme il aime à le souligner, à trois ou quatre roues. Il se déroule tous les deux ans, le dernier week-end du mois d'août car, malgré le soutien de nombreux partenaires nationaux et locaux, une telle manifestation nécessite malgré tout trois mois de préparation à temps plein.

Jean-Do et toute l'équipe de l'associa-

tion Bubblecars et Scooters en Bourgogne organiseront le sixième Bisbi National Rally du 24 au 26 août prochains. Lors de la précédente édition, en 2016, ils avaient accueilli quelque 65 équipages et près de 120 personnes venues de toute la France, mais aussi d'Allemagne, d'Autriche, de Belgique d'Espagne, d'Italie, des Pays-Bas, de Pologne et de Suisse. Cette année, ils en attendent au moins autant !

Bisbi National Rally, Bubblecars et Scooters en Bourgogne  
[www.bubblecars.aero-jean-do.com](http://www.bubblecars.aero-jean-do.com)



Cliché © Stéphane Nicolas

Sur ce Citroën Type H de 1955, la livrée publicitaire, strictement conforme, a été entièrement reproduite par Jean-Do grâce à des photographies d'époques retrouvées par son propriétaire.

» matriculation standard contemporaine ou une immatriculation peinte avec tellement de fantaisie qu'elle en devient parfois totalement illisible ? Le Code de la Route a en effet toujours précisé que les caractères des immatriculations devaient être tous constitués d'un trait parfaitement régulier et non interrompu. Donc exit les pochoirs, les fioritures et autres caractères cursifs de type anglaises ! À elle seule, l'immatriculation peinte est à la fois un art et une science que Jean-Do maîtrise sur le bout des doigts. Les hauteurs et les largeurs des caractères tout comme les espaces qui les séparent ne se font pas au hasard. Les tirets, s'il doit y en avoir, ne sont pas une coquetterie

et ne se positionnent pas non plus selon le bon vouloir de chacun. L'immatriculation peinte fait partie de ces « touches finales » et de ces détails qui terminent un véhicule d'époque, donc autant éviter les anachronismes dans ce domaine. En effet, il faut par exemple savoir que les premiers tampons sont apparus au début des années soixante, tandis que les premières plaques en aluminium embouties ont commencé à se généraliser dix ans plus tard, au début des Années Soixantedix. Elles ont alors sonné le glas pour les immatriculations peintes...

Parmi ses clients Jean-Do compte plusieurs musées réputés dont le musée de l'Automobile Henri Malartre de Lyon-Rochetaillée ou encore le musée du Patrimoine du Sapeur-Pompier - Jean-Claude Picot à Beaune. Si Jean-Do travaille sur tout ce qui roule sur deux et quatre roues, de l'ancêtre de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la Rolls-Royce la plus moderne, il a aussi exercé son talent sur des locomotives à vapeur, et ce n'est pas leur taille de

mastodonte qui risque de le décourager, bien au contraire. Notre ami aime les défis. Récemment, il a par exemple été sollicité par la commune de Lapalisse pour restaurer une ancienne publicité murale peinte aux couleurs de Vichy Célestins. Aujourd'hui, peintre en lettres est une profession qui redevient à la mode, mais elle n'est pas plus répandue pour autant. On recommence à apprécier la qualité et le charme des décorations réalisées à la main. Il ressort çà et là des peintres en lettres qui n'avaient pas ou plus l'occasion d'exercer. Jean-Do s'en félicite bien sûr, mais comme il le dit lui-même, « je ne serai jamais reconnu maître-artisan pour autant car mon métier n'existe plus... Je ne suis pas utile dans la mesure où mon art n'est pas incontournable comme celui d'un tôlier-formeur, d'un fabricant de roue à rayons en bois ou d'un ébéniste pour carrosserie automobile. Et pourtant, je fais partie de ces métiers les plus importants car la finition est ce qui se voit d'abord ». ■



Cliché © Aéro Jean-Do

Ici, avec cette publicité peinte visible au bord de la Route Nationale 7 à Lapalisse (Allier), Jean-Do a effectué la restauration d'un élément authentique du patrimoine automobile routier français.

**ATELIER AÉRO JEAN-DO**  
 17, impasse Bel-Air  
 71 670 Le Breuil-en-Bourgogne  
 Tél. : 06 07 80 39 54

Email : [info@aero-jean-do.com](mailto:info@aero-jean-do.com)  
[www.aero-jean-do.com](http://www.aero-jean-do.com)





## 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](http://www.glasurit.com).

ProFit with Glasurit.



A brand of  
**BASF**  
We create chemistry

# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE FFVE 2018

La Fédération Française des Véhicules d'Époque, association loi 1901, a tenu son assemblée générale le samedi 10 février 2018. Elle a ainsi dressé le bilan de son action au cours de l'année écoulée et évoqué ses projets d'avenir.

PAR PASCAL ROUSSELLE, VICE-PRÉSIDENT FFVE, PHOTOGRAPHIES : MAXIMILIEN ROUSSELLE, DÉLÉGUÉ JEUNESSE.



C'est à neuf heures précises, dans les salons de l'hôtel Mercure de la porte de La Plaine à Vanves (Hauts-de-Seine), qu'Alain Guillaume, Président de la FFVE, déclare l'Assemblée Générale Ordinaire de la FFVE 2018 ouverte devant un parterre de représentants de ses adhérents (clubs, musées et professionnels). Comme pour toute association, cette assemblée est importante car elle permet de faire les bilans, de valider les comptes, le budget et de présenter les orientations et projets pour l'année à venir. Lors de son traditionnel rapport d'activité, Alain Guillaume, rappelle à tous que bien que bénévoles, les administrateurs et membres du Conseil d'Administration de la FFVE s'investissent énormément sur le terrain, au téléphone, par mail et auprès du secrétariat de Boulogne pour répondre au plus grand nombre de sollicitations possibles. Il passe ensuite la parole aux différents intervenants.

Céline Poussard, Vice-présidente en charge des finances, dresse alors le bilan, positif, des finances de la FFVE pour l'exercice

fiscal 2017 clos au 31 octobre. Grâce à l'augmentation du nombre des attestations, et malgré l'augmentation des charges salariales liées à l'embauche de nouvelles secrétaires pour gérer cet afflux non prévu, les finances se portent plutôt bien. Il est d'ailleurs envisagé de déménager les bureaux de Boulogne pour faire face à ce surcroît d'activité. Après lecture du rapport du Commissaire aux comptes, l'Assemblée donne quitus pour la bonne gestion de l'association.

## BILANS ET PROJETS

Se succèdent ensuite les différents orateurs qui rendent compte à l'Assemblée de leurs travaux 2017 et exposent leurs projets pour 2018.

- **Pascal Rousselle** présente les statistiques concernant l'évolution des demandes d'attestations sur ces dernières années. Une forte augmentation en fin d'année 2017 occasionne des retards dans le traitement des dossiers. Il rappelle que 30 % des dossiers reçus sont toujours incomplets malgré la

communication mise en place. Il profite de l'occasion pour remercier publiquement le personnel administratif qui ne relâche pas ses efforts pour aider les collectionneurs dans leurs démarches, et en particulier pour les attestations de datation en vue de l'obtention d'une carte grise Collection.

- **Alain Guillaume** présente les résultats de la grande enquête lancée par la FFVE fin 2017 et dont les résultats ont été publiés dans le numéro 1 de L'Authentique<sup>1</sup> paru en mars 2018.

- **Patrick Le Parc**, pour le collège Motocyclettes, **Bruno Tabare**, pour le collège Utilitaires, militaires et agricoles, et **Valy Giron** font le bilan de leurs activités et évoquent les dossiers en cours.

- Quant au collège Professionnels, **Nicolas Generoso** évoque ses projets pour le dynamiser en commençant par une enquête sur les attentes des adhérents de la FFVE. Ensuite, la présentation d'Alain Guillaume porte sur la transmission des savoir-faire, le dossier que la FFVE gère avec l'Unesco au sujet de la reconnaissance de la carrosserie française.



Ci-dessus, le Président Alain Guillaume entouré de ses quatre Vice-présidents. De gauche à droite, Pascal Rousselle, secrétariat et communication, Céline Poussard, dossiers administratifs et financiers, Michel Clin, manifestations, et Patrick Le Parc, motocyclettes et sécurité routière.



L'assistance est composée de quelque 250 personnes, représentants des clubs, des musées et des professionnels adhérents de la FFVE, mais aussi des journalistes et correspondants de la presse spécialisée.

- **Michel Clin**, Vice-président en charge des manifestations, fait le point sur les nouvelles dispositions concernant les manifestations et concentrations. Pour plus de détails, voir à ce propos Flash Info n° 116 téléchargeable depuis le site Internet de la FFVE ([www.ffve.org/Documents#cat57](http://www.ffve.org/Documents#cat57)).

- **Philippe Beaussier** expose ensuite le projet de Cité de La Mobilité qui devrait voir le jour dans l'est parisien d'ici quelques années.

**Christine Gauchy**, administratrice en charge de la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque, fait le bilan de la 1re édition du 30 avril 2017<sup>1</sup> et annonce la seconde édition le 29 avril 2018.

- **Pascal Rousselle** évoque ensuite la communication de la FFVE avec les différents sites internet (site institutionnel, chaîne Youtube, albums Flickr et site JNVE) puis présente la nouvelle organisation autour de la revue L'Authentique avec une nouvelle équipe, une nouvelle maquette et surtout la possibilité désormais de l'acquérir en kiosque ou par abonnement. Il présente et remercie ensuite les Délégués Régionaux qui ne relâchent pas leurs efforts sur le terrain. Ceux-ci constituent une véritable courroie de transmission entre les collectionneurs, les clubs, les musées, les professionnels et le bureau de la FFVE. Ils sont énormément sollicités par mail et par téléphone ou lors de leur présence aux salons et assemblées de clubs pour répondre aux nombreuses questions que se posent les collectionneurs quant à l'organisation d'événements, les attestations, les cartes grises, l'ANTS, les manifestations, etc.

- **Patrick Rollet**, Président de la Fiva, évoque les sujets d'actualités au niveau mondial que sont la préservation, la reconnaissance et le droit à circuler tandis

qu'**Etienne Anglade**, Commissaire technique FFVE, présente la nouvelle carte d'identité Fiva qui entrera progressivement en vigueur en 2018.

- Avant de clore l'Assemblée, **Alain Guillaume** présente la plaque des Journées du Patrimoine 2018 vendue au bénéfice des œuvres françaises de L'Ordre de Malte.

### CLAUDE DELAGNEAU, PRÉSIDENT D'HONNEUR

Avant les élections de nouveaux administrateurs par collège et la proclamation des résultats<sup>2</sup>, le Conseil d'Administration en la personne de son Président propose à

l'Assemblée de nommer Président d'honneur Claude Delagneau qui a été lui-même Président de la FFVE de 1994 à 2013. Ce dernier rejoint ainsi Robert Panhard, son prédécesseur à la tête de la FFVE de 1991 à 1994 et Président de l'Automobile Club de France, fait lui aussi Président d'honneur de la FFVE un an auparavant. Cette proposition est acceptée par l'Assemblée qui remercie ainsi Claude Delagneau, très ému, pour tout le temps et toute l'énergie qu'il a consacrés au développement et à la défense de la cause du véhicule d'époque en France. ■

1. Le compte-rendu de cet événement a été publié dans L'Authentique Spécial 50 ans de la FFVE.

2. Voir à ce propos le nouvel organigramme de la FFVE en page 106.



Aux côtés de Claude Delagneau, nouvellement nommé Président d'honneur de la FFVE, de gauche à droite, Louis Lamiré, membre coopté en charge des affaires administratives, Robert Panhard, ancien président de la FFVE et Président d'Honneur, Alain Guillaume, actuel Président de la FFVE, et Valy Giron, ancien Président de la FFVE.



*L'équipe administrative de la FFVE au grand complet avec, ici de gauche à droite, Sophie Coudrel, Laurent Hériou, Nathalie Lainé, Macha Leder, Fanny Filmotte et Alexandra Boterel.*

# L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE LA FÉDÉRATION AU QUOTIDIEN !

**En charge d'une mission essentielle au sein de la FFVE, l'équipe administrative gère son fonctionnement au quotidien, mais elle se charge aussi de tout ce qui concerne la délivrance des attestations pour les cartes grises de Collection.**

PAR LUCIEN PERTENNE, PHOTOGRAPHIES FFVE

**J**usqu'en 2010, l'équipe administrative de la FFVE est basée à Rennes, mais, Louis Lamiré et Michèle Hivert ayant décidé de faire valoir leurs droits à la retraite, le Conseil d'administration de la FFVE, alors présidé par Claude Delagneau, décide d'installer la fédération en région parisienne. C'est à cette époque que Laurent Hériou, lui aussi collectionneur et passionné, rejoint la FFVE en qualité de Directeur Général salarié pour animer l'équipe administrative. Une de ses premières missions est alors de trouver des locaux. Ainsi, en août 2010, la FFVE prend pied à Boulogne-Billancourt avec Nathalie Lainé puis Sophie Coudrel comme secrétaires.

L'essentiel de l'activité administrative repose sur la délégation du Ministère des Transports qui permet à la FFVE de délivrer les attestations de datation et de caractéristiques en vue d'obtenir un certificat d'immatriculation de collection, la fameuse carte grise de Collection telle

qu'on l'appelait autrefois. Celle-ci avait été créée en 1966 pour permettre aux véhicules démunis de titres de circulation de retrouver une nouvelle vie et le droit de circuler sur la voie publique.

## **25 000 DEMANDES D'ATTESTATION EN 2018 !**

Jusqu'en février 2009, la circulation sous le régime de la carte grise de Collection est limitée aux départements limitrophes du lieu d'habitation de son titulaire, avec des carnets à souches pour déclarer tout déplacement hors zone. Tout est alors abrogé avec, en contrepartie, la mise en place d'un contrôle technique obligatoire tous les cinq ans motivé par un souci de sécurité.

A la fin de l'année 2010, le volume des attestations est de l'ordre de 10 000 par an, puis il passe à 14 000 en 2016, 20 000 en 2017, et il sera très certainement de l'ordre de 25 000 à la fin de cette année

2018 ! Pour gérer cette montée en cadence, Alexandra Boterel rejoint l'équipe du secrétariat de la FFVE en 2014, puis c'est au tour de Macha Leder en 2017 et de Fanny Filmotte en 2018.

Après les 40 % d'augmentation de 2017, le nombre de dossiers bondit de 150 % en ce début d'année 2018, sans doute à cause du nouveau contrôle technique entrant en vigueur au mois de mai. La FFVE reçoit ainsi quelque 5 000 dossiers par mois alors qu'elle ne peut en traiter que 2 500. Cela explique les délais de traitement actuels de l'ordre de 15 semaines à date de réception. La FFVE va continuer de suivre avec intérêt l'évolution de la courbe des demandes d'attestation afin d'ajuster l'effectif de son équipe en conséquence et optimiser ses procédures.

Pour ce faire, elle a tout d'abord engagé un processus de dématérialisation des attestations qui devrait lui permettre de réduire le temps de manutention pour les envois postaux. Ensuite, dans un deuxième

temps, ce processus de dématérialisation sera étendu à la procédure complète. Dans ces deux cas, la FFVE travaille en relation avec l'ANTS, l'Agence Nationale des Titres Sécurisés. Son objectif est ainsi de pouvoir répondre à l'évolution de la demande des collectionneurs, et elle s'est pour cela assurée des services d'un chef de projet, Carole Genet, et de deux informaticiens, Frédéric Thary et Patrick Prolong.

## UN PROCESSUS BIEN RÔDÉ

Concernant la répartition des tâches au sein de l'équipe de Boulogne, Nathalie Lainé s'occupe plus particulièrement du secrétariat administratif de l'association. Elle gère ainsi les appels de cotisations, les factures, les cartes d'adhérents, la mise à jour de la base, les plaques du Patrimoine, les relations avec les banques, la caisse, les statistiques et les rapprochements. Elle s'occupe par ailleurs de la préparation des dossiers pour les réunions de bureau, les conseils d'administration et l'assemblée générale. Enfin, elle est aussi en charge des cartes d'identité Fiva et des attestations rectificatives et de douanes. Sophie Coudrel, Alexandra Boterel, Macha Leder et Fanny Filmotte se consacrent, elles, aux attestations, aux études, aux saisies et aux envois, Alexandra gérant aussi la délivrance des agréments pour les manifestations de types A, B et C. Toutes les secrétaires de la FFVE sont par ailleurs polyvalentes pour pouvoir assurer un service complet.

Le circuit de traitement des attestations est le suivant. Après leur réception, les courriers sont ouverts et font l'objet d'un premier examen pour vérifier s'ils sont complets. A ce stade, vingt pour cent d'entre eux se révèlent incomplets et sont renvoyés à leurs expéditeurs... Les dossiers complets sont quant à eux successivement enregistrés dans l'interface de gestion, triés par type (professionnels ou particuliers), rangés dans des bacs, traités par type et par date, saisis, mis sous plis, et expédiés par La Poste. C'est notamment lors des manutentions, à l'arrivée et au départ des dossiers, que le gain de temps sera effectif. La FFVE estime que celui-ci sera de l'ordre de neuf jours de travail d'une secrétaire par mois. Saluons ici l'implication de certains administrateurs qui viennent aussi régulièrement, et bénévolement, prêter main-forte au secrétariat pour mieux absorber le surcroît actuel de demandes d'attestation. Il est impossible de les citer tous ici, mais ils se reconnaîtront. Bravo à eux !

## LA MISSION DE TOUJOURS...

Quant à Laurent Hériou, il est plus particulièrement dédié aux dossiers compliqués. C'est d'ailleurs pour cela qu'il a été amené à constituer un club informel de « sachants », composé d'historiens de marques, de clubs, d'experts, de spécialistes, chacun dans son domaine de prédilection, toujours animés par la passion, et qui aident la FFVE en partageant leurs

connaissances pour un traitement au plus près de la vérité. Dans ces dossiers difficiles, il y a entre autres les copies, les répliques, les faux, les *kit-cars* et autres transformations ! C'est un véritable débat pour l'avenir...

Parmi les projets qui tiennent à cœur à l'équipe administrative de la FFVE, il y a la volonté d'aller un jour jusqu'au bout de la chaîne, et de pouvoir ainsi délivrer elle-même les cartes grises de Collection. Elle estime avoir à juste titre la légitimité et la compétence pour ce faire, et cela ne pourrait que consolider la procédure ANTS sans se substituer à quiconque. Ceci se ferait bien sûr dans le cadre de sa mission de toujours, à savoir permettre aux collectionneurs de « *pouvoir circuler avec leurs véhicules d'hier sur les routes d'aujourd'hui, et en prévision des règlements de demain* ». Cette même mission se traduit par ailleurs par une veille permanente auprès des ministères de tutelle de la FFVE que sont les ministères des Transports, de l'Intérieur, de la Culture et des Finances. Et dans le cadre de celle-ci, en tant que Directeur Général, Laurent Hériou a secondé tous les Présidents de la FFVE depuis 2010 en la personne de Claude Delagneau, Olivier Weyl, Valy Giron et Alain Guillaume. En guise de conclusion, comme il se plaît lui-même à le souligner, n'oublions pas que « *la FFVE est au service des collectionneurs afin que leur route soit bonne pour encore longtemps!* ». ■

1. Lire à ce propos notre article en pages 12 à 16.



Directeur général de la FFVE depuis 2010, Laurent Hériou, en véritable passionné, est aussi depuis toujours un homme de terrain. Il pose ici lors de la Traversée de Paris Hivernale 2018 au côté de sa Facel Vega Facel III Cabriolet 1964 en état d'origine jamais restaurée.



# ILS REJOIGNENT LA FFVE



Retrouvez 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 !

## READHESIONS CLUBS MULTIMARQUES

### Automobiles

n° 729  
NOSTALGIC AUTO CLUB  
47, rue Conde  
62750 LOOS-EN-GOHELLE  
Guy DUBRILLE  
Tél. : 06 07 63 66 39  
Email : nostalgicautoclub@yahoo.fr

### Automobiles

n° 744  
RETRO COURSES 42  
Mairie  
Place des Anciens Combattants  
42160 SAINT-CYPRIEN  
Christophe REYNAUD  
Tél. : 04 77 30 59 75 et 06 85 06 50 69  
Email : christophe.reynaud93@orange.fr

### Militaires

n° 788  
PATTON ARMY VEHICLE ASSOCIATION  
La Tête de Loup  
Route de Corbeil  
91540 FONTENAY-LE-VICOMTE  
Patrick NERRANT  
Tél. : 01 69 90 02 39  
Email : udy2@free.fr

## NOUVELLES ADHESIONS CLUB MULTIMARQUES

### Motos

n° 1488  
LES TANTONS SCOOTEURS  
35 bis, rue Victor Hugo  
92600 ASNIERES  
Christian LUCAS  
Tél. : 01 47 10 37 53 et 06 82 32 63 28  
Email : c-lucas@orange.fr  
Site : www.les-tantons-scooteurs.com

### Automobiles

n° 1489  
ORM  
11, rue des Martureix  
63870 ORCINES  
Daniel D'ANVAL  
Tél. : 04 73 62 20 00 et 06 08 43 30 53  
Email : anval.genealogie@wanadoo.fr  
Site : www.orcines-retro-mobile-monsite.com

### Automobiles

n° 1490  
LE GANG DES LYONNAISES  
Mairie de Corbas  
Place Charles Jocteur  
69960 CORBAS  
Gilles SPADA  
Tél. : 06 80 31 64 64  
Email : gilles.spada@free.fr

### Automobiles

n° 1491  
CAPESTANG CLASSIQUES  
4, avenue de Puisserguier  
34310 CAPESTANG  
Gabin METGY  
Tél. : 06 01 44 43 30  
Email : gabin.metgy@gmail.com  
Site : www.capestangclassiquesjimdo.com

### Automobiles

n° 1492  
SUD AVEYRON VÉHICULES ANCIENS  
25, boulevard de La Chapelle  
12100 MILLAU  
Patrick GINESTE  
Tél. : 05 65 60 25 02 et 06 82 01 70 41  
Email : guetty.pat@orange.fr  
Site : www.sava-aveyron.fr

### Automobiles

n° 1493  
MURAT MECANIQUE RETRO  
Mairie  
1, place de L'Hôtel de Ville  
15300 MURAT  
Michel-Jean ARNAUD-BOUCHER  
Tél. : 06 09 31 81 85 et 06 08 32 84 79  
Email : michelarnaud15@yahoo.fr

### Militaires

n° 1494  
VÉHICULES MILITAIRES D'ARTOIS  
180, rue du Québec  
62700 BRUNOY-LA-BUISSIÈRE  
Bruno ROGER  
Tél. : 07 88 06 70 94  
Email : vmartois62@gmail.com  
Site : www.vmartoisforumactif.fr

### Automobiles

n° 1495  
RETROMOTEURS 86  
12, allée des Erables  
86340 NOUAILLE-MAUPERTUIS  
Didier BENEVENT  
Tél. : 05 49 88 46 07 et 06 73 55 08 23  
Email : didierbenevent55@hotmail.fr  
Site : www.retromoteurs86.canalblog.com

### Automobiles

n° 1496  
LOUN RETRO  
320, rue Carreyre  
40550 LEON  
Jean DUMORA  
Tél. : 06 87 06 88 82  
Email : jean.dumora@orange.fr

### Automobiles

n° 1497  
LES CALANDRES D'ANTAN GRADIGNAN  
11, rue de La Clairière  
33170 GRADIGNAN  
Olivier BOUCHERON-SEGUIN  
Tél. : 06 86 67 90 34  
Email : bsolvier@wanadoo.fr  
Site : www.lescalandresdantandegradignan.com

### Automobiles

n° 1499  
SAINT VICTORET TRADITION AUTOMOBILE  
7, Montée des Romarins  
13700 MARGNANE  
Catherine PONZIO  
Tél. : 06 09 73 70 71  
Email : svta.anciennes@gmail.com  
Site : www.svta2e-monsite.com

### Automobiles

n° 1500  
RETROMOBILE CLUB DU CENTRE VAR  
Lieu-dit Casone  
20290 PRUNELLI-DI-CASACCONI

### Louis FILIPPI

Tél. : 04 95 47 81 04 et 06 73 64 38 12  
Email : filippijl@gmail.com  
Site : www.montéehistorique-centrevrar.fr

### Automobiles

n° 1501  
EAUX ET CHATEAU EN NORMANDIE  
3, Chemin des Près d'Autre  
14400 MONCEAUX-EN-BESSIN  
Jean-Pierre LANOE  
Tél. : 02 31 92 97 77 et 06 07 70 06 04  
Email : eauxchateauxcjp@sfr.fr

### Automobiles

n° 1502  
PARIS NOVA COX  
16, avenue Paul-Appell  
75014 PARIS  
Philippe ROBERGE  
Tél. : 06 45 72 41 41 et 06 07 61 67 51  
Email : parisnovacox@gmail.com

### Automobiles

n° 1503  
LES DINGOS GORDOS NIVERNAIS  
23, rue Pierre Brossolette  
58640 VARNENNES-VAUZELLES  
Joël PELOILLE  
Tél. : 06 80 30 45 01  
Email : joel.pelaille@orange.fr

### Automobiles

n° 1504  
AMICALE DES MECANIQUES ANCIENNES  
13, chemin de Ré Picard  
87200 SAINT JUNIEN  
Jean-Claude ROCHER  
Tél. : 05 55 02 31 92 et 06 08 30 31 02  
Email : jc.rocher87@orange.fr

### Tous Véhicules

n° 1505  
LES VIEILLES DU FUTUR  
6, chemin de La Moriande  
18130 DUN-SUR-AURON  
Sébastien SORO  
Tél. : 07 81 52 18 80  
Email : sebastiensoro@hotmail.fr

### Automobiles

n° 1507  
VAR ALPINE LEGENDE  
Chemin de Clavier  
83340 LE CANNET-DES-MAURES  
Brunello SIGARI  
Tél. : 04 83 11 21 15 et 06 29 93 57 91  
Email : varalpinelegende@gmail.com

### Automobiles

n° 1508  
AMICALE AZURÉENNE AUTOMOBILE de COLLECTION  
2, chemin des Constantins  
06650 OPIO  
Daniel HENRION  
Tél. : 06 75 09 05 42  
Email : henrion.dan@orange.fr

### Camions

n° 1509  
UTIL'AVI  
1475, avenue des Vertes Rives-Montfavet  
84140 AVIGNON  
Antoine VALAT

Tél. : 04 90 23 50 02 et 06 18 72 64 59  
Email : utilavi@free.fr

### Automobiles

n° 1510  
AMICALE DES MECANIQUES SIGOGNAISES  
2, rue des Vieux Chênes  
16200 SIGOGNE  
Pierrick GUICHARD  
Tél. : 05 45 80 98 20 et 06 58 73 16 01  
Email : ams16200@orange.fr

### Automobiles

n° 1511  
ASPYC 56  
Bélan  
56890 PLESCOP  
Igor KOSTIA  
Tél. : 06 60 65 33 44  
Email : igorkostia56@gmail.com

### Militaires

n° 1513  
ACFFMR  
170, rue du Petit Pont  
76940 NOTRE-DAME-DE-BLIQUETUIT  
Philippe FERRAND  
Tél. : 06 72 07 72 36  
Email : acf-fmr@orange.fr

### Automobiles

n° 1514  
TACAUTO  
105, rue du Marais  
62157 ALLOUAGNE  
Didier CARLIER  
Tél. : 06 71 82 83 93  
Email : did.carlier@laposte.net

### Automobiles

n° 1515  
OCCITANIE CLASSIC AUTO-MOTO  
7, impasse de L'Étang  
11560 FLEURY-D'AUDE  
Henri-Paul MISTLER  
Tél. : 01 04 68 46 32 32 et 06 08 57 05 41  
Email : annie@ocamil.fr

### Militaires

n° 1516  
BROTONNE HISTORICS VEHICULES  
412, rue du Bourg Corblin  
76940 NOTRE-DAME-DE-BLIQUETUIT  
Philippe COILLOT  
Tél. : 06 07 87 38 05  
Email : coillot-philippe@wanadoo.fr

### Automobiles

n° 1517  
AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST  
Circuit des 24 Heures  
72019 LE MANS  
Pierre FILLON  
Tél. : 02 43 40 25 31 et 06 71 91 46 67  
Email : f.bourrigaud@lemans.org  
Site : www.lemans.org

### Automobiles

n° 1518  
CLUB RETRO AUTO MOTO  
39, route du Stade  
33450 SAINT-SUPLICE-ET-CAMEYRAC  
Daniel GRANATI  
Tél. : 06 44 31 41 94  
Email : dgranati@orange.fr  
Site : www.cram33jimdo.com



### Automobiles

n° 1519  
CA MONTE EN BAS  
65, avenue Marceau Hamecher  
82000 MONTAUBAN  
Jérôme AMPOSTA  
Tél. : 06 76 41 95 95  
Email : jnvmontauban@gmail.com

### Militaires

n° 1520  
HISTORY PRESERVATION ASSOCIATES  
161, chemin du Stade  
01480 FAREINS  
David ROGNARD  
Tél. : 09 50 99 79 46 et 06 19 68 41 65  
Email : eur.f.rognard.david@free.fr

### Automobiles

n° 1521  
BUBBLECARS ET SCOOTERS EN BOUR-  
GOGNE  
17, impasse Bel Air  
71670 LE BREUIL  
Jean-Dominique JACQUESSON  
Tél. : 06 07 80 39 54  
Email : info@aero-jean-do.com  
Site : [www.bubblecars.aero-jean-do.com](http://www.bubblecars.aero-jean-do.com)

### Matériels agricoles

n° 1523  
TRACTOMANIE MORVAN BAZOIS  
Mairie de Corancy  
58120 CORANCY  
Michel RIBEAUCOURT-GUYARD  
Tél. : 03 86 85 08 34 et 06 08 10 78 77  
Email : guyard.motoculture@orange.fr

### Automobiles

n° 1524  
LES VIEUX DU VOLANT  
La Bouletterie  
RD 27  
35340 LIFFRE  
Eric GODEFROY  
Tél. : 02 99 55 04 46 et 06 87 25 64 42  
Email : lesvieuxduvolant35@laposte.net  
Site : [www.lesvieuxduvolantmansite-orange.fr](http://www.lesvieuxduvolantmansite-orange.fr)

### Automobiles

n° 1525  
MA ORGANISATION  
44, clos des Morillons  
74410 SAINT-JORIOZ  
Bernard MERCY  
Tél. : 04 50 68 96 20 et 06 07 38 94 59  
Email : b.mercy@orange.fr  
Site : [www.matical.fr](http://www.matical.fr)

### Automobiles

n° 1526  
AJRVA  
3 D, rue de La Gare  
54410 LANEUVILLE-DEVANT-NANCY  
Jean-Paul CHRETIEN  
Tél. : 03 83 46 52 19 et 06 07 19 38 77  
Email : jpchretien-formassur@orange.fr

### Automobiles

n° 1527  
LES AUT'ANTIQUES DES VALLEES CHAREN-  
TAISES  
Mairie  
16350 CHAMPAGNE-MOUTON  
Francis GASSELING  
Tél. : 06 42 18 20 88 et 06 76 85 55 91  
Email : francis.gasselin@hotmail.fr  
Site : [www.autantiques.wordpress.com](http://www.autantiques.wordpress.com)

### Automobiles

n° 1528  
GSA  
11, place de L'Agenouillade  
34300 AGDE  
Guilhem SOL-ARBIEU  
Tél. : 06 15 31 65 73  
Email : capretro34@gmail.com

### Automobiles

n° 1529  
LES VIEILLES JOYEUSES DE CROTS  
Le Poet  
05200 CROTS  
Eric FIORANI  
Tél. : 04 92 43 51 11 et 06 07 51 32 39  
Email : eric.fiorani@gmail.com  
Site : [www.lesvieillesjoyeusesdecrots.com](http://www.lesvieillesjoyeusesdecrots.com)

### Automobiles

n° 1530  
ARTS 70  
7, rue des Acacias  
70170 PORT-SUR-SAONE  
Fabrice VARENNE  
Tél. : 03 84 91 68 58 et 06 80 08 20 75  
Email : arts.70@outlook.fr

### Automobiles

n° 1531  
LE PARC  
Mairie  
27190 CONCHES-EN-OUCHE  
Jean-Yves ENGASSER  
Tél. : 06 10 08 43 12 et 06 46 06 84 18  
Email : leparc27@gmail.com

### Automobiles

n° 1532  
AUTOMOBILES ANCIENNES DES ALPILLES  
Maison des Associations  
13430 EYGUIERES  
Alain MASQUELET  
Tél. : 06 48 74 03 50  
Email : masqlain@orange.fr

### Automobiles

n° 1533  
AVAP  
Mairie de Milizac  
29290 MILIZAC  
Roger APPERE  
Tél. : 06 62 05 47 92  
Email : rogerlappere@gmail.com  
Site : [www.avap29.fr](http://www.avap29.fr)

### PROFESSIONNELS

#### Location

n° 9425  
LES BELLES ECHAPPEES  
1, chemin des Murs Ferme de L'Abbaye  
62500 CLAIRMARAIS  
Bruno DELFORGE  
Tél. : 03 21 98 11 72 et 06 08 85 19 32  
Email : bruno@les-belles-echappees.fr  
Site : [www.les-belles-echappees.fr](http://www.les-belles-echappees.fr)

#### Achat, Vente, Négoce

n° 9426  
POWER PLUS  
22, rue du Landreau  
49070 BEAUCOUZE  
Philippe LE MERCIER  
Tél. : 06 07 98 11 37  
Email : contact@classic-red.com

#### Services Divers, Internet

n° 9427  
LA COMPAGNIE DU MIDI  
ZI Secteur D 357  
Chemin des Isdes  
06700 SAINT-LAURENT-DU-VAR  
Guillaume FIEVET  
Tél. : 01 93 31 69 70 et 04 91 65 65 00  
Email : g.doucet@lacompagniedumidi.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9428  
PARIS MOTO CLASSIQUE  
20, avenue de La Sibelle  
75014 PARIS  
Jean-Louis GAYOT  
Tél. : 06 11 08 32 50  
Email : parismotoclassique@outlook.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9429  
QUACKER'S MOTORS  
4 bis, Hent Kerjos  
29700 PLOMELIN  
Marc LETTY  
Tél. : 06 82 27 30 57  
Email : quackers.motors@orange.fr  
Site : [www.quackers-motors.fr](http://www.quackers-motors.fr)

### Accessoires Divers (Plaques, Insignes..)

n° 9430  
DEPANOTO ET COMPAGNIE  
4, rue de La Malerie  
28400 NOGENT-LE-ROTRON  
Christine BOUTET  
Tél. : 02 37 52 43 25 et 02 37 52 74 52  
Email : [www.depanoto.fr](http://www.depanoto.fr)

### Achat, Vente, Négoce

n° 9431  
FRANCE AUTO LEGENDE  
950, boulevard de La République  
38190 FROGES  
Serge ZABALDANO  
Tél. : 06 67 49 01 00

### Sellerie, Housses, Capotes

n° 9432  
Ets HUREAU  
35, avenue du Pont de Tasset  
74960 ANNECY  
Alain HUREAU  
Tél. : 04 50 57 55 10 et 04 50 67 03 47  
Email : alainhureau@hotmail.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9433  
AUTO TECHNO SPORTS  
35 bis, rue Pierre Martin  
72100 LE MANS  
Fabien SARRAILH  
Tél. : 02 43 75 67 67  
Email : atslemans@orange.fr

### Mécanique Générale

n° 9434  
PLUS AUTO 83  
106, impasse de La Résidence des  
Ondines  
83110 SANARY-SUR-MER  
Philippe FICHERA  
Tél. : 09 82 29 76 03  
Email : plusauto83@live.fr  
Site : [www.plusauto83.fr](http://www.plusauto83.fr)

### Automobiles

n° 9435  
DUCHAMBON COLLECTION  
Château de Walmath  
87240 SAINT-LAURENT-LES-EGLISES  
Antoine DUCHAMBON  
Tél. : 06 81 46 63 45  
Email : duchambon.antoine@yahoo.fr  
Site : [www.duchamboncollection.com](http://www.duchamboncollection.com)

### Experts Auto Moto

n° 9436  
DARNAL EXPERTISES  
Rue André Citroën  
ZAC des Prés Loribes  
59148 FLERS-EN-ESCREBIEUX  
Bruno DUPIRE  
Tél. : 01 03 27 71 68 68  
Email : darnal.douai@wanadoo.fr  
Site : [www.darnal-expert.fr](http://www.darnal-expert.fr)

### Achat, Vente, Négoce

n° 9437  
AMERICAN V8 TRUCKS & CARS  
50, rue de Marseille  
69007 LYON  
Norbert LECHENAULT  
Tél. : 04 78 64 64 64 06 31 68 54 49  
Email : norbert@americanmotors.fr  
Site : [www.americanmotors.fr](http://www.americanmotors.fr)

### Experts en Automobile

n° 9438  
VALET EXPERTISE  
132, route des Sports  
76430 SAINNEVILLE  
Philippe VALLET  
Tél. : 06 31 02 07 38  
Email : vallet.expertise@gmail.com

### Mécanique Générale

n° 9439  
NATIONALE SEPT  
7, rue Erckmann Chatrian  
68000 COLMAR  
Mark OUDINA-SUTTER  
Tél. : 07 69 85 63 67  
Email : contact@nationalsept.fr  
Site : [www.nationalsept.fr](http://www.nationalsept.fr)

### Achat, Vente, Négoce

n° 9440  
CARTE GRISE BZH  
12, lotissement Kerbodig  
56250 SAINT-NOLFF  
Martial TREHOREL  
Tél. : 07 85 70 92 47  
Email : contact@cartegrisebzh

### Organisation Événementiel

9441  
STRASBOURG EVENEMENTS  
Place de Bordeaux  
67082 STRASBOURG  
Stéphane HERTZOG  
Tél. : 03 88 37 67 67  
Email : info@strasbourg-events.com  
Site : [www.strasbourg-events.com](http://www.strasbourg-events.com)

### Services Divers, Internet

n° 9442  
MON TOUR EN FRANCE  
26, rue Antoine de Saint Exupéry  
73300 SAINT-JEAN-DE-MINE  
Paul CARRIL  
Tél. : 04 79 64 07 17 et 04 79 64 07 72  
Email : administration@mytriptailor.com  
Site : [www.mytriptailor.com](http://www.mytriptailor.com)

### Mécanique Générale

n° 9443  
BURNOUT GARAGE  
92, rue du Vignal  
83600 FREJUS  
Eric MEREAU  
Tél. : 09 86 34 11 11  
Email : burnoutgarage83@gmail.com

## 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](http://ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE) A bientôt !



# ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION

## LES STRUCTURES DE LA FFVE

### LE BUREAU



**Alain Guillaume**  
Président de La FFVE  
[secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)



**Céline Poussard**  
Vice-Présidente,  
Affaires Économiques  
et Financières  
[celine.poussard@ffve.org](mailto:celine.poussard@ffve.org)



**Pascal Rousselle**  
Vice-Président,  
Secrétaire  
[pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)



**Michel Clin**  
Vice-Président,  
Manifestations  
[michel.clin@ffve.org](mailto:michel.clin@ffve.org)



**Patrick Le Parc**  
Vice-Président, Motos  
[patrick.le.parc@ffve.org](mailto:patrick.le.parc@ffve.org)



**Christian Simonetti**  
Secrétaire adjoint  
[christian.simonetti@ffve.org](mailto:christian.simonetti@ffve.org)



**Valy Giron**  
En charge des Musées  
[valy.giron@ffve.org](mailto:valy.giron@ffve.org)



**Bruno Tabare**  
En charge des Utilitaires,  
Militaires et Agricoles  
[bruno.tabare@ffve.org](mailto:bruno.tabare@ffve.org)

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Titulaires

#### Collège Marques

Etienne Anglade (*Club Delahaye*)  
Arnaud Blanc  
(*Les Doyennes de Panhard & Levassor*)  
Jean-Michel Charpentier  
(*Les Amis de Delage*)  
Jean-Marc Dubost (*Club AC France*)  
Bernadette Mesplet  
(*Club DS-ID Côte Basque*)  
Bertrand Osio (*Amicale Facel Véga*)  
Céline Poussard (*La Traction Universelle*)

#### Collège Multimarkes

Pierre-Jean Desfossé (*Club Les Teuf Teuf*)  
Michel Clin  
(*Association des Boucles de Loire*)  
Régis Deweer (*Passion Automobiles 06*)  
Yvon Gascoin (*Trophée Historique des Régions de France*)  
Alain Guillaume (*Les 3A de Lyon*)  
Pascal Rousselle (*Ravera / 6A - Raucca*)  
Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

#### Collège Motocyclettes

Nicolas Generoso (*Les Bielles de Jadis*)  
Alain Grare  
(*Vincent Owners Club France*)  
Patrick Le Parc  
(*Vieilles Japonaises Deux-Temps*)

#### Collège Musées

Valy Giron  
(*Musée Automobile de Vendée*)  
Patrick-André Laubie (*Musée Montalza*)

#### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Bernard Postaire (*Association Normande d'Anciens Utilitaires*)  
Daniel Sauvogere (*Amicale SFV*)  
Bruno Tabare (*Musée des Blindés et Véhicules Militaires*)

#### Collège Professionnels

Eric Decellières (*Restom SA*)  
Hubert Haberbusch (*HH Services*)

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Suppléants

#### Collège Marques

Michel Blanchard (*Club Bugatti*)  
Mathieu Gras (*Amicale Salmson*)  
Jean Lampriere (*Club Vedette France*)  
Michel Lemoine  
(*Club Peugeot 403 Cabriolet*)  
Michel Piot (*Club Georges Irat*)  
Henri de Roissard (*Club Talbot*)  
Philippe Thomas (*Club Ford Cosworth*)

### Collège Multimarkes

Robert-Louis Brezout-Fernandez  
(*American Car Club de France*)  
Bernard Faucher  
(*La Traction de Haute Auvergne*)  
Christine Gauchy  
(*Vincennes en Anciennes*)  
Xavier Nicod (*Club Auto Legend*)  
Daniel Paléni (*ACAC de Bar-sur-Aube*)  
Patrick Rollet (*Automobiles et Patrimoine du Pays de Fougères*)  
Pierre Skrotzky (*AOC Beaune*)

### Collège Motocyclettes

Rémi Billet (*Vespa Club de France*)  
Roland Carlier  
(*Fédération des Clubs Motocyclistes de La Police Nationale*)  
Jean-Paul Veauquin  
(*Retro Enduro Club de France*)

### Collège Musées

Richard Keller (*ACF/Amalf*)

### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Philippe Beauossier (*Car Histo Bus*)  
Alain Quemener (*FFMVCG*)  
Jean-Pierre Saulet  
(*Camion Club de France*)  
**Collège Professionnels**  
Pierre Maquet (*Piquemal Classique*)  
Stéphane Pavot (*Etude Osenat*)

### LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

#### Champagne - Ardennes Coordinateur des délégués régionaux

Daniel Paléni [daniel.paleni@ffve.org](mailto:daniel.paleni@ffve.org)

#### Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Fabrice Reithofer [fabrice.reithofer@ffve.org](mailto:fabrice.reithofer@ffve.org)

#### Antilles

Philippe Dorvilma  
[philippe.dorvilma@ffve.org](mailto:philippe.dorvilma@ffve.org)

#### Aquitaine

Francis Etienne  
[francis.etienne@ffve.org](mailto:francis.etienne@ffve.org)

#### Auvergne

Bernard Faucher  
[bernard.faucher@ffve.org](mailto:bernard.faucher@ffve.org)

#### Bourgogne

Pierre Skrotzky  
[pierre.skrotzky@ffve.org](mailto:pierre.skrotzky@ffve.org)

#### Bretagne

François Ravary  
[francois.ravary@ffve.org](mailto:francois.ravary@ffve.org)

#### Centre

Guy Taton [guy.taton@ffve.org](mailto:guy.taton@ffve.org)

### Ile-de-France

Maxime Lépiessier  
[maxime.lepiessier@ffve.org](mailto:maxime.lepiessier@ffve.org)

Xavier Nicod [xavier.nicod@ffve.org](mailto:xavier.nicod@ffve.org)

### Ile-de-La-Réunion

Jacques Cosserat  
[jacques.cosserat@ffve.org](mailto:jacques.cosserat@ffve.org)

### Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoin [yvon.gascoin@ffve.org](mailto:yvon.gascoin@ffve.org)

### Limousin

Yves Claval  
[yves.claval@ffve.org](mailto:yves.claval@ffve.org)

### Maine

Francis Piquera  
[francis.piquera@ffve.org](mailto:francis.piquera@ffve.org)

### Midi-Pyrénées

Bernadette Mesplet  
[bernadette.mesplet@ffve.org](mailto:bernadette.mesplet@ffve.org)

### Nord - Artois - Picardie

Pascal Rousselle [pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)

### Normandie

Bernard Postaire  
[bernard.postaire@ffve.org](mailto:bernard.postaire@ffve.org)

### Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante  
[jean-claude.carobolante@ffve.org](mailto:jean-claude.carobolante@ffve.org)

### Poitou - Charentes - Vendée

Jean-Yves Barre  
[jean-yves.barre@ffve.org](mailto:jean-yves.barre@ffve.org)

### Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer  
[regis.deweer@ffve.org](mailto:regis.deweer@ffve.org)

### Rhône-Alpes

Christian Simonetti  
[christian.simonetti@ffve.org](mailto:christian.simonetti@ffve.org)

### LES MEMBRES COOPTÉS

#### Affaires juridiques

Jean-Pierre Antoine

#### Développement des musées

Patrick de Dumast

#### Dossier Unesco

Guillaume Kozubski

#### 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

### Carte identité Fiva

Jean-François Ruchaud

### LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche de chez vous, contactez :

Jean-François Ruchaud

[jean-francois.ruchaud@ffve.org](mailto:jean-francois.ruchaud@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](mailto:michel.clin@ffve.org)

### PRÉSIDENTS D'HONNEUR

Anciens Présidents de la FFVE

Robert Panhard 1991-1994

Claude Delagneau 1994-2013

### LES MEMBRES D'HONNEUR

Membre Fondateur de la FCMF

Philippe Looten

Membre Fondateur de la FFVE

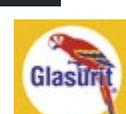
Adrien Maeght

Ancien Président de la Fiva

Michel de Thomasson

### LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION

**allopneus.com**



**ICC carene  
assurances**



### L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

**Directeur général :** Laurent Hériou ([laurent.heriou@ffve.org](mailto:laurent.heriou@ffve.org))

**Secrétariat :** Alexandra Boterel, Sophie Coudrel, Fanny Filmotte, Nathalie Lainé, Macha Leder ([secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org))

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

# ENTRETIENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET



DEPUIS 1900 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES\*

6000 CENTRES PARTENAIRES  
& MONTAGE À DOMICILE

CONDITIONS CLUBS

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



[www.allopneus.com](http://www.allopneus.com)

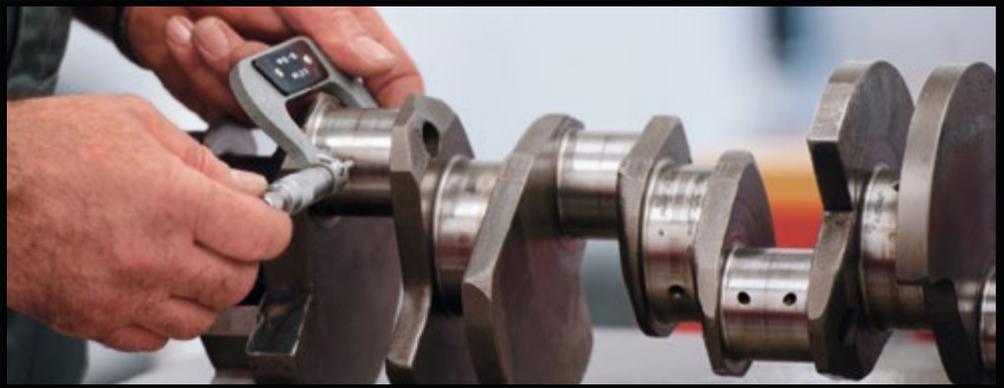
0 892 460 900

Service 0,40 € / min  
+ prix d'appel

**allopneus.com**  
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

# 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 - NANTES

Carré La Fayette - 5, place Aristide Briand  
44000 NANTES  
TEL. 02 51 41 41 00

## CONCESSION TRIDENT - LA ROCHE SUR YON

76, rue de la Croisée - Beauvuy 3 - Mouilleron le Captif  
85000 LA ROCHE SUR YON  
TEL. 02 51 24 43 85 - [www.groupe-trident.com](http://www.groupe-trident.com)