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



GRAND DU SPORT

Christian Sarron, le petit prince de la vitesse

HISTOIRE DE MARQUE

Willème, un grand du poids-lourd français

INTERVIEW

Pierre Fillon, l'homme du Mans

INSOLITE

1925-1940, le Grand Prix de Tripoli



LA 2CV

L'ENFANT TERRIBLE DE CITROËN

LOI ET RÈGLEMENTS

Bien assurer son véhicule de collection

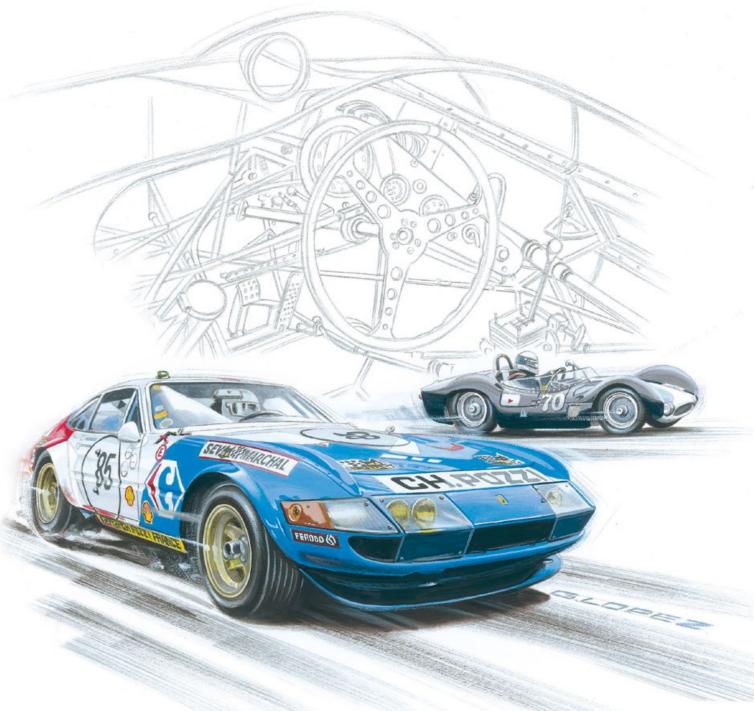
L 16034 - 4 - F: **7,00 €** - RD



alcyon

DÉCEMBRE 2018





Une sélection de centres agréés pour le Contrôle Technique du Patrimoine automobile







EDITORIAL «LA MENACE VIENT DES ABUS!»

epuis bientôt un an et surtout depuis la mise en route du contrôle technique renforcé et plus coûteux le 20 mai 2018, la FFVE ploie sous le nombre de demandes d'attestation, dont certaines totalement injustifiées, créant un embouteillage et rallongeant les délais de délivrance pour les vrais collectionneurs. Que viennent en effet faire en collection des véhicules en très mauvais état d'entretien, sans aucun intérêt patrimonial, et dont le propriétaire avoue qu'il veut le faire passer en collection pour avoir la paix?!

Voici quelques extraits des mails que nous recevons : «Je réside à Paris et donc je ne peux rouler que le soir et le week-end, ce qui est assez contraignant. De plus, la corrosion est assez importante et je crains qu'elle ne passe pas au prochain contrôle technique (je la retape petit à petit).» Ou bien encore : «En ce qui concerne les photos. Le véhicule est un utilitaire, la partie arrière servant donc à transporter. Dois-je la vider pour prendre les photos ou bien est-il possible de vous fournir des photos dans son état d'usage quotidien?»

Nous n'avons à ce jour aucun moyen légal de refuser ces véhicules... Et cela est un souci majeur. La seule possibilité qui nous reste est de demander une déclaration sur l'honneur que le véhicule faisant l'objet de la demande est bien réservé aux loisirs, et de rappeler qu'il est interdit de travailler avec un véhicule ayant un titre de circulation de Collection. Autant vous dire que nous recevons ces déclarations signées par retour du courrier.

Voir le titre de circulation de Collection ainsi détourné de son rôle est aujourd'hui une de nos préoccupations. Nous espérons vivement que le Ministère des transports nous donnera les moyens de résoudre ce problème en nous basant par exemple sur le niveau de restauration si nécessaire. L'intervalle de cinq ans entre deux contrôles techniques se justifie par le faible kilométrage parcouru annuellement par les véhicules bénéficiant d'un certificat d'immatriculation de Collection. Qu'adviendra-t-il si une part importante de ces derniers se révèle en fait être de vieux véhicules d'usage quotidien ou professionnel? Et que penser d'un statut qui permettrait de faire rouler quotidiennement et illégalement des véhicules de plus en plus incapables de satisfaire aux normes du contrôle technique?

Ci-dessous, pour mémoire, il est toujours utile de rappeler ce que sont le statut du véhicule de Collection ainsi que le rôle et les avantages de son certificat d'immatriculation. Ils ne peuvent faire l'objet d'exception... En aucun cas!

- Qu'est-ce qu'un véhicule de Collection?

La définition est assez simple, elle a été mise à jour par l'arrêté du 24 mai 2017. Il doit ainsi répondre à trois critères essentiels. Un véhicule de Collection est tout d'abord un véhicule de plus de trente ans. Ensuite, c'est un véhicule non transformé, donc conforme à ce qu'il était lors de sa sortie d'usine. Enfin, un véhicule de Collection est un véhicule dont le modèle n'est plus produit. Si un véhicule ne répond pas simultanément à ces trois critères, il ne peut absolument pas prétendre au statut de véhicule de Collection, et ne peut donc pas bénéficier d'un certificat d'immatriculation de Collection!

- Quels sont le rôle et les avantages du certificat d'immatriculation de Collection ?

Son but premier est d'assurer la sauvegarde du Patrimoine roulant. En apparence, les choses sont simples, en apparence seulement... Car, derrière tout cela, il y a les nombreux avantages consentis aux véhicules ayant un certificat d'immatriculation de Collection. Et certains de ces avantages, non négligeables, peuvent générer des abus. Il y a tout d'abord la possibilité de circuler et de stationner dans Paris sans autre contrainte que celle des jours de pollution annoncés. L'on bénéficie ensuite d'un contrôle technique adapté, tous les cinq ans. Enfin, pour les poids lourds et les véhicules légers antérieurs au ler janvier 1960, ce même contrôle est supprimé.

Alain Guillaume - Président de la FFVE



SOMMARE N° 4 – DÉCEMBRE 2018, JANVIER, FÉVRIER 2019









3 · Éditorial

Le mot du Président Alain Guillaume

6 · Façon Puzzle

De Tomaso Pantera Gr4

8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

10 · Retour Sur...

Alpine en Endurance

12 · En Vitrine

Idées-cadeaux pour Noël

14 · L'Humeur de...

Patrick Delâge

16 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

18 · Lois et Règlements

Bien assurer son véhicule de collection

22 · Grand Témoin

Pierre Fillon, l'homme du Mans

28 · Insolite

1925-1940, le Grand Prix de Tripoli

36 · Modèle

La 2 CV, 70 ans de jeunesse éternelle

46 · Club

L'Association des 2 CV Clubs de France

48 · Grand du Sport

Christian Sarron, le petit prince de la vitesse

54 · Histoire des Marques

Willème, un grand du poids louds français

62 · Club

Le Raucca

65 · Evénements

Les grands rendez-vous de la FFVE

92 · Abonnements

L'Authentique chez vous à chaque parution

94 · Musée

L'espace Automobiles Matra













98 · Professionnel

Restom, produits de restauration

102 · La FFVE sur le terrain

Le collège professionnels

103 · La FFVE sur le terrain

La JNVE, millésime 2019

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 www.ffveorg Directeur de la publication : Alain Guillaume secretariat@ffve.org Président du Comité Éditorial : Pascal Rousselle pascal.rousselle@ffve.org

Éditeur Délégué : Alcyon Media Groupe 14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris Tél : 01 45 00 01 60

Directeur de la Rédaction :

François Granet fgranet@alcyon-media.com
Directeur de la Création :

Charles Guénant cauenant@alcvon-media.com

Rédacteur en Chef : Antoine Demetz

ademetz@alcyon-media.com Directrice Artistique : Valentine du Réau

Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourrinet **Rédacteur Permanent** : Jean-Baptiste Berthon

jbberthon@alcyon-media.com Ont collaboré à ce numéro :

Agence Australe - Circuit des Remparts, AMC Promotion, Etienne Anglade,

L'Aventure Peugeot Citroën DS, Archives Audi AG, Archives Aventure Michelin, Archives Daimler AG, Archives Granet-Tegler, Archives Musée Matra, Archives Privées Pierre Fillon, Archives Yamaha Motor Europe, Automobile-Club de L'Ouest, Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise Boissard de Beaufort, Batvision, Arnaud Blanc, Laetitia Boissonneau, Centre d'Archives de terre Blanche, Citroën Communication, Jean Louis Chauvet Collection Fouqueville d'Orgebrune, Patrick Delâge, Antoine Demetz, Daniel Denis, Fondation de L'Automobile Marius Berliet, Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle, Bernard-François mistoire industrieile, bernard-rianiçois Fouqueville, Bruno des Gayets, Nicolas Généroso, François Granet, Charles Guénant, Alain Guillaume, Julien Hergault, Imago, Jean-Do Jacquesson, Guy Joigneau, Lap Images, César Maillard, Me Grégoire Marchac, Christian Marielle Tréhouart, François Michel, Louis Monnier Musée Espace Automobiles Matra, Olivier d'Orgebrune, Panoramic, Passion Photo 38, Peter Auto, Photothèque Renault Renault Communication, Restom Pascal Rousselle, Dominique Stempfel-Superformance, Sutton Motorsport Images, Jean-Jacques Thiébault, Vincennes en Anciennes, DR.

Remerciements :

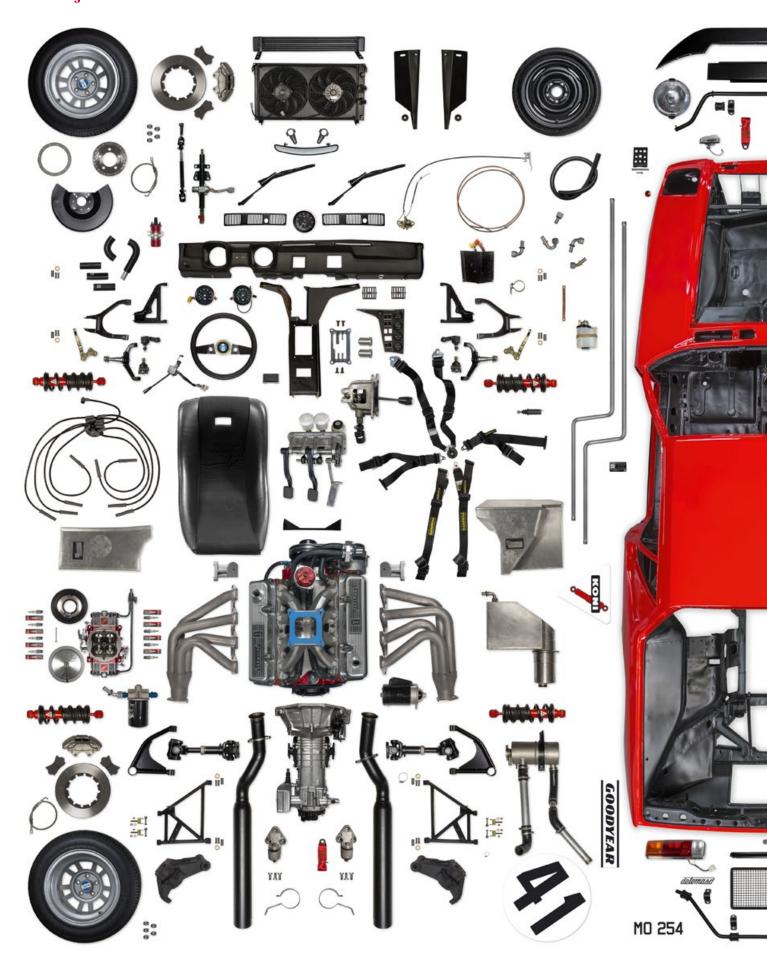
AMC promotion en la personne de Laure de Verdun et Fabien Vaniglia, L'Aventure Michelin en la personne de Stéphane Nicolas, L'Aventure Peugeot Citroën DS en la personne d'Hervé Charpentier et d'Emmanuelle Flaccus, Magali Carton et la Communauté de commune du pays de Lapalisse, le Centre d'Archives de Terres Blanches et le Fonds de dotation Peugeot pour la mémoire de l'histoire industrielle en la personne de Simon Hirtzlin, Christelle Cimetière et l'agence EMC, Thierry Dubois, ICC Carene Assurances en la personne de Christian Marielle -Tréhouart, Jean-Marie Mongin, le Musée Espace Automobile Matra en la personne de Bruno Lorgeoux son directeur et d'Emille Guéñon, le Musée Maurice Dufresne en la personne de Laetitia Boissonneau, Hugues Portron, Renault Classic, Yamaha Motor Europe en la personne de Laurent Benchana.

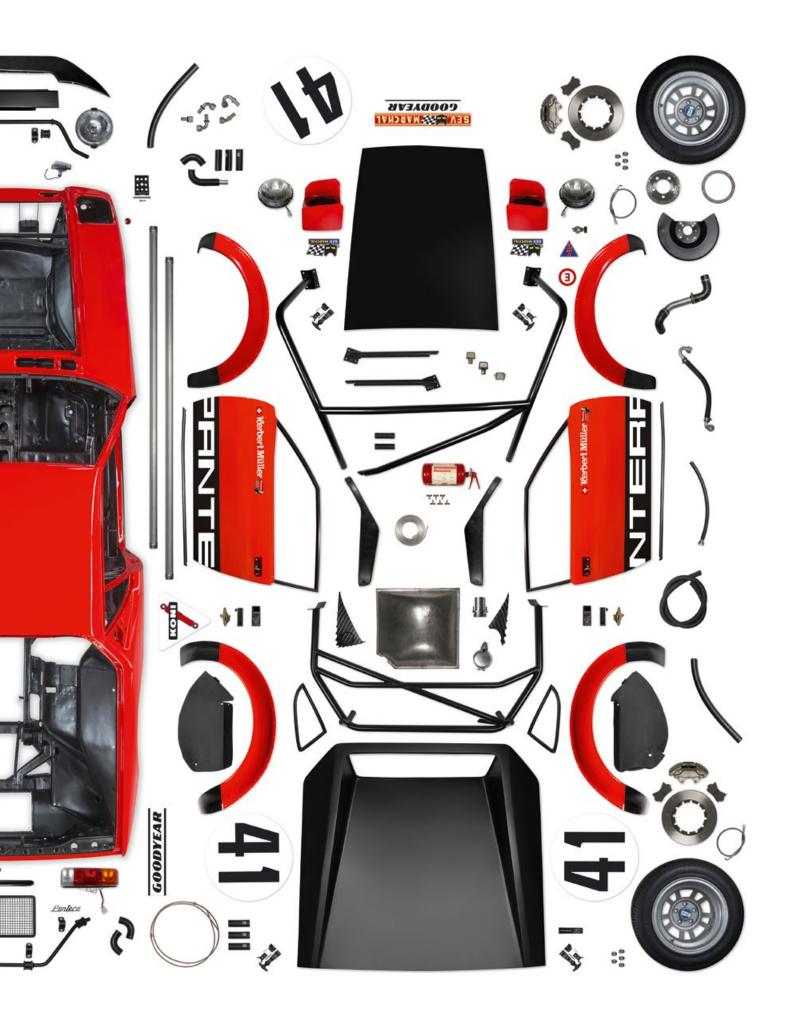
Régie publicitaire :

Alcyon Media Groupe publicite@alcyon-media.com Impression : Imprimerie Pollina Distribution : MLP - ISSN : en cours CPPAP : en cours

Copyright: Alcyon Media Groupe Tous Droits réservés 2018.

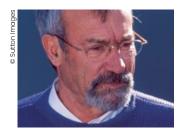
FAÇON PUZZLE PAR BRUNO DES GAYETS





ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



Jean-François Robin s'en est allé

Avec son allure altière, sa barbiche et son regard espiègle, Jean-François Robin aurait pu tenir un rôle de mousquetaire dans un film de cape et d'épée. Pour le plus grand bénéfice du sport automobile français, il préféra être ingénieur de course. Maître d'équipage enthousiaste et généreux, il promena sa fausse nonchalance de Matra, où il débuta sa carrière, à Renault Sport où il la termina, apportant une compétence aussi large que son expérience. Il vient de nous quitter à 81 ans à la suite d'une longue maladie.



La locomotion de Richelieu

La 13e édition de la Locomotion de Richelieu s'est déroulée les samedi ler et dimanche 2 septembre 2018. Cet événement organisé tous les deux ans par l'AUVL à Richelieu en Indreet-Loire avait déroulé le tapis rouge aux Belles Italiennes dont il avait fait son thème principal. Mais ce rassemblement qui fêtait là sa 13e édition, a aussi accueilli en nombre matériels agricoles, véhicules militaires et poids lourds dont ce très rare Mack-Bernard 1963 à cabine télévision



Stuttgart sur Sarthe 70 ans de Porsche au Mans

Pas de 24 Heures du Mans sans Porsche, pas de Porsche sans 24 Heures du Mans (19 victoires au classement général)! L'épreuve sarthoise et la marque allemande ont deux destins liés. Porsche a donc décidé d'honorer son événement préféré et expose une suite de voitures mythiques dans le Musée des 24 Heures qui lui a cédé de beaux espaces. 356 A, 718 K, 904, 906, 907, 911 2.1 Turbo, 911 S, 924, 917 LH, 935, 936, 956, 962, 911 GT1, 911 RSR, 919 Hybrid (ouf!) tous les grands matricules à succès sont là. Sont également exposés de précieux objets ayant appartenu à Ferdinand Porsche et, bien sûr, casques et combinaisons des grands pilotes de la marque. Une exposition à visiter d'urgence avant que les voitures ne repartent vers le musée de Stuttgart et chez les collectionneurs privés. Le baisser de rideau, déjà repoussé à plusieurs reprises, ne pourra l'être indéfiniment. Il est programmé désormais le 19 janvier. Vous voilà prévenus... www.lemans-musee24h.com

1068194

visiteurs ont franchi les portes du Mondial Paris Motor Show 2018 du 4 au 14 octobre derniers. Avec ce chiffre record, l'événement parisien se positionne en tête du classement mondial des salons automobiles devant ceux de Francfort et de Genève. Un vent de renouveau souffle sur le marché. Il est dû à l'émergence de nouveaux collectionneurs, jeunes, qui sont attirés par les voitures des Années 20 et 30, voire plus anciennes, que l'on délaissait peu à peu. C'est la belle surprise de l'année 2018

DAVID GOODING

président-fondateur de la maison d'enchères américaine Gooding & Company.



Les très riches heures de Rallystory

Collectionneur avisé, excellent pilote et insatiable organisateur, Hervé Charbonneaux crée depuis plus de trente ans des événements classiques à travers sa société Rallystory. Leur première qualité est d'offrir du plaisir de conduite, voire du pilotage, et de beaux moments de convivialité le soir à l'étape. Parmi les incontournables de son calendrier 2019, ne manquez pas la 30e Coupe des Alpes (13-15 juin, réservée aux voitures de 1950 à 1986). Sans en dévoiler les détails, Hervé Charbonneaux promet «un programme exceptionnel». Ne réfléchissez pas trop longtemps, la liste des engagés se remplit généralement très vite. www.rallystory.com

Du patrimoine à l'Aventure

Lors des Journées
Européennes du Patrimoine
2018 organisées les 15 et
16 septembre derniers,
L'Aventure Peugeot Citroën
DS s'est mobilisée sur tous
ses sites emblématiques
pour accueillir plus de 7000
visiteurs. Etaient proposées
des visites guidées de la
collection du Conservatoire
Citroën à Aulnay-sous-

Bois (Seine-Saint-Denis), une vente aux enchères sur le site de Terre Blanche à Hérimoncourt (Doubs) et des visites du centre d'archives et des réserves du musée ainsi qu'une parade avec exposition et opération portes ouvertes (notre photo) sur le site PSA de L'Aventure Automobile à Poissy (Yvelines).





Peter Auto: les rendez-vous 2019

Peter Auto a dévoilé son calendrier 2019. Nouveauté, Chantilly Arts & Elégance Richard Mille est désormais programmé en alternance avec Le Mans Classic et remonte de septembre à juillet pour bénéficier d'une météo enfin favorable aux perles rares qu'il expose.

Espiritu de Montjuïc, (5-7 avril) Tour Auto Optic 2000, (29 avril – 4 mai) – Spa-Classic, (17-19 mai) – Grand Prix de l'Age d'Or, (7-9 juin) – Chantilly Arts & Elégance Richard Mille, (30 juin) – Hungaroring-Classic, (12-14 juillet) – Monza-Historic, (20-22 septembre) – Dix Mille Tours, (18-20 octobre) Rallye des Légendes Richard Mille (dates non connues). www.peterauto.peterfr



25000

C'est le nombre record de visiteurs qui sont venus les 12 et 14 octobre 2018 assister au 7° Embouteillage de Lapalisse organisé sur la Nationale 7.



Vingt ans au service des Alfa

Créée en 1998, la société nantaise Victor Parts est un des spécialistes français de la distribution de pièces neuves pour les Alfa Romeo Classiques. En 2018, elle a ainsi célébré tout au long de l'année ses vingt premières années d'existence. Depuis le mois de février, elle met en effet en place via son site Internet www.victorparts. com des offres de réductions par palier pour tout achat en ligne. Elle propose aussi des codes-réduction adaptés aux profils de tous ses clients.



Le Berliet T100 à Rétromobile

Toujours plus fort ! La 44e édition du salon Rétromobile qui ouvrira au parc Paris Expo Porte de Versailles du 6 au 10 février 2019, accueillera ce qui est certainement encore aujourd'hui le plus mythique des camions français. En effet, en partenariat avec le manufacturier Michelin et la société de Transports Prémat, le Géant de Lyon «montera» à la capitale dans le cadre d'un transport super-exceptionnel organisé sur 500 kilomètres et

pendant quatre jours et quatre nuits. Pour rappel, quatre exemplaires du Berliet T 100 ont été construits et deux seulement sont toujours existants. Celui-ci, l'exemplaire numéro deux, était resté en Algérie d'où il est revenu en France à l'initiative de Paul Berliet. Présenté pour la première fois au Salon de L'Auto en 1957, ce colosse d'acier pèse tout de même 50 tonnes et mesure cinq mètres sur 15!

www.retromobile.fr

Cilche 7 Tobarda

Paris en anciennes et en BD

Le club Vincennes en Anciennes organisera le dimanche 13 janvier 2019 la 19e Traversée de Paris. Pas moins de 700 véhicules de plus de trente ans, tous genres confondus, sont déjà attendus à cette occasion dans les rues de la capitale. Comme le veut une tradition désormais bien établie, le départ sera donné au petit matin depuis l'esplanade du château de Vincennes. Cette édition hivernale sera placée sous le signe de la bande dessinée. Ceux qui le souhaitent peuvent d'ores et déjà contacter les organisateurs, via leur site, pour réserver des places de passager à bords des autobus anciens. www.vincennesenanciennes.com

PARTICIPEZ A L'AVENTURE!

Créée par Pierre Peugeot en 1982, L'Aventure Peugeot Citroën DS est une association loi de 1901. Sa mission est de «préserver, développer et faire rayonner le patrimoine des marques du groupe PSA, en France et dans le Monde». Si vous souhaitez participer à cette dernière, la soutenir dans ses actions, quatre statuts d'adhérents vous sont proposés via son site www.laventurepeugeotcitroendsfr

24 HEURES DU MANS 2019



La plus classique des épreuves modernes, les 24 Heures du Mans, a dévoilé l'affiche de sa 87° édition. Départ de la course samedi 15 juin 2019 à 15 heures. Arrivé le lendemain, dimanche 16 juin, à la même heure. Qui pour succéder à Toyota?

CALENDRIER 2019



L'Autodrome de Linas-Montlhéry et le Centre d'Essais de Mortefontaine viennent de présenter leur calendrier 2019. Celui-ci comporte pas moins de 14 événements organisés sur ces deux sites. Parmi eux, une nouveauté baptisée Liberté, Egalité, Roulez! célébrera la culture française. Organisé le samedi 8 juin 2019 à l'Autodrome de Linas-Montlhéry, ce rassemblement intégrera le Cilm Peugeot. www.parisautoevents.com

UNE 2 CV POUR CINO EUROS



L'association AMR souhaite ouvrir un garage solidaire. Pour financer sa création, elle a mis en place plusieurs initiatives dont l'organisation d'une tombola avec, en lot unique, cette 2 CV 6 Spécial de 1989 entièrement restaurée. Le billet à cinq euros et, pour chaque tranche de dix billets achetés, un onzième sera offert! Le tirage au sort aura lieu en octobre 2019. Toutes les informations sont disponibles sur www.garageamr.fr



Réalisée sur la base d'un châssis d'Alpine A 110 GT 4, soit un châssis d'Alpine A 110 long, la Sauterelle reçoit une carrosserie de Prototype M 64. Elle est ici photographiée lors de son engagement en catégorie Sport aux 24 Heures du Mans 1965 avec, près d'elle, Jean Rédélé et son inséparable imperméable.

RETOUR SUR...

ALPINE EN ENDURANCE

L'article signé de Jean-Luc Fournier, *Alpine et L'Endurance, Le Chemin de La Victoire*, paru dans *L'Authentique* n°2 a suscité de nombreuses réactions de la part de nos lecteurs Alpinistes. Une chose est certaine, la passion pour l'épopée du constructeur de Dieppe est toujours intacte!

ADAPTATION CESAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES PHOTOTHEQUE RENAULT © RENAULT COMMUNICATION - DROITS RESERVES

ous êtes trop nombreux pour que nous puissions tous vous citer ici et publier intégralement vos courriers d'autant que certains se recoupent. Mais, sachez que nous vous remercions pour la pertinence et pour la précision de vos propos. Afin d'offrir ici un ensemble cohérent, nous avons pris le parti d'en réaliser une synthèse par thèmes qui soit la plus complète possible.

LES PÈRES DE L'ALPINE M 64

Les lignes de l'Alpine M 64 sont l'œuvre de Marcel Hubert, l'aérodynamicien attitré d'Alpine. Son châssis a quant à lui été conçu par Richard Bouleau et Bernard Boyer.

LA CONCEPTION DU MOTEUR V 6 TURBO

En janvier 1972, quand les ingénieurs de Renault Gordini se voient confier la réalisation du projet commandé par François Guiter, patron de la compétition de Elf, et Claude Haardt, P-DG de Renault Gordini, il est alors question de développer un moteur V 6 de deux litres atmosphérique afin de propulser un prototype Alpine d'Endurance dans le championnat d'Europe de la catégorie. L'idée d'équiper ce moteur V 6 d'un turbocompresseur naît ensuite, lors de discussions entre François Guiter et Jean Terramorsi, le successeur de Claude Haardt décédé en novembre 1972. L'étude d'une version turbo du V 6 de deux litres, destinée à l'Endurance, n'est ainsi lancée qu'en mai 1974. Quant à celle d'une version à la cylindrée ramenée à 1,5 litre, éligible en Formule 1, elle débutera neuf mois plus tard en février 1975.

1974, PREMIÈRE COURSE AU RICARD

Lors de sa première course sur le circuit Paul Ricard au Castellet, l'Alpine A 441 est reconnaissable à son capot avant qui possède quatre ouvertures. Les deux ouvertures carrées, via des boas, alimentent les freins avant en air frais. Les deux ouvertures rectangulaires centrales assurent



Cette photographie de l'Alpine A 440 a été prise le 1ºr mai 1973 à Magny-Cours en prégrille avant d'entrer sur le circuit. Sous le n° 19, elle effectuait là sa première course aux mains de Jean-Pierre Jabouille. Elle est équipée d'un moteur V 6 Renault Gordini deux litres atmosphérique.



7 avril 1974, lors des essais des 4 Heures du Castellet sur le circuit Paul Ricard. Gérard Larrousse, au premier plan, est ici au volant de l'Alpine A 440 de l'écurie Elf Switzerland qu'il estimait plus fiable que la toute nouvelle A 441. Il précède Alain Cudini sur cette dernière qui remportera l'épreuve.

quant à elles le refroidissement des deux radiateurs d'huile positionnés juste derrière ces dernières. L'Alpine A 441 se distingue en cela de sa devancière l'Alpine A 440 qui ne possédait que deux petites ouvertures rondes qui, via des boas elles aussi, alimentaient en air frais les freins avant. Lors de la saison 1973 l'Alpine A 440 possédait, elle, un unique radiateur d'huile situé à l'arrière de la voiture, au-dessus de la boîte de vitesse.

L'ALPINE A 441, AVEC ET SANS TURBO

Au cours de l'hiver 1974-1975, une version turbocompressée de l'Alpine A 441 est développée. C'est dans cette A 441 T que poseront en tenue de ville l'Italienne Lella Lombardi et la Française Marie-Claude Beaumont lors de la présentation de leur programme pour la saison 1975 en Endurance. L'Alpine A 441 T constitue en fait une version intermédiaire préfigurant l'Alpine A 442. Il s'agit ni plus ni moins que d'une Alpine A 441 dotée de la version turbocompressée du V 6 deux litres Renault Gordini. Extérieurement, elle est reconnaissable à l'échangeur air-air (chargé de refroidir l'air d'admission en sortie de turbo) visible dans la prise d'air dynamique située à hauteur de tête au centre de la cloison séparant l'habitacle du compartiment moteur. Cependant, Lella Lombardi et Marie-Claude Beaumont piloteront une Alpine A 441 lors des 24 Heures du Mans 1975. Propulsée par un moteur V 6 deux litres atmosphérique, c'est la fameuse Alpine engagée sous les couleurs de Elf et des fromages Switzerland dotée, pour l'alimenter, d'une imposante prise d'air dynamique, positionnée au-dessus du capot moteur. Marie-Claude Beaumont abandonnera sur panne d'essence au 21e tour avant la fin de son 1er relai, les motoristes s'étant trompés dans leur estimation de la consommation du V 6.

1975-1976, DE L'ALPINE A 441 T À L'ALPINE A 442

Une seule Alpine A 441 T a été construite. Celle-ci n'a disputé qu'une seule course, au Mugello en mars 1975, avant d'être remplacée dès la course suivante, en avril à Dijon, par une A 442. En 1976, deux A 442 sont engagées par Renault Sport.

Cette même année, au Nürburgring, leur double abandon se déroule au kilomètre deux, dans un virage à gauche précédé d'une épingle à droite située juste avant le kilomètre un. Sur ses circonstances, Jean-Pierre Jabouille a toujours été formel. Lors de ce double abandon, les deux Alpines A 442, la sienne et celle de Patrick Depailler, ne se sont pas touchées.

RENAULT SPORT EN RALLYE, SAISON 1977

1977 est la seule année où les R 5 Alpine Groupe 2 et les Alpine Renault A 310 V 6 se sont côtoyées au sein du programme rallye de Renault Sport.

LE MANS 1978, BAISSE DE PRESSION

Lors des 24 Heures du Mans 1978, Patrick Depailler, sur l'Alpine A 443 qu'il partage avec Jean-Pierre Jabouille, alors qu'il est dans la ligne droite des Hunaudières, reçoit aux alentours de 9 h 30 l'ordre de presser un bouton situé à droite du levier de commande de boîte de vitesse. Celui-ci actionne alors un dispositif qui a pour fonction de réduire de 0,15 bar la pression de suralimentation du moteur. La décision a été prise après une discussion entre Gérard Larrousse et les motoristes en présence de Jean-Pierre Jabouille lui-même.



Cette Alpine A 441 T est équipée de la première version du fameux Schnorkel. Elle est ici pilotée par Gérard Larrousse lors des 1000 km de Mugello en Italie. Elle est la première à abandonner la traditionnelle livrée tricolore pour recevoir la nouvelle livrée jaune et noir des Alpine Renault.



Une Alpine A 442 ici aux mains de Patrick Depailler lors de la saison 1976. À son volant, le pilote auvergnat prend cette année-là le départ de quatre épreuves, les 300 km du Nürburgring, la Coppa Florio, les 200 Miles de Mosport et les 500 km de Dijon. Pour la deuxième et la quatrième, il fait équipe avec Jacques Laffite.

EN VITRINE IDÉES-CADEAUX POUR NOËL

PAR JEAN-BAPTISTE BERTHON - JBBERTHON@ALCYON-MEDIA.COM

Acaba A LA PISTE COMME À LA VILLE

Le gant a toujours été la marque de l'élégance des pilotes comme des conductrices et conducteurs. Cette paire de conduite en cuir d'agneau cognac et marine complétera à merveille un look «driver». Bicolore, elle permettra à la fois un porté classique et casual. La finesse du cuir sera pour vos mains comme une seconde peau, permettra une meilleure adhérence sur votre volant et sera un accessoire parfait pour affronter l'hiver.

Acaba,

HB Conduite Bi cognac - marine - bleu, 85 €
Disponible chez Acaba Gantier, 41, rue des Petits
Champs 75001 Paris et sur www.acaba.fr





Opinel L'INDISPENSABLE DE LA BOÎTE À GANTS

Le «Kit cuisine nomade» d'Opinel deviendra un incontournable de vos balades en ancienne. Il est composé d'un torchon, d'une planche à découper, d'un couteau à lame crantée, d'un couteau à lame lisse avec tire-bouchons et d'un éplucheur. Ce kit malin et compact est le compagnon idéal des pique-niques.

Opinel, Kit cuisine nomade, 59 € Disponible dans le réseau Opinel et sur www.opinel.com



Bracelet Ecrou de Cartier, or gris, 6850 € Disponible dans le réseau Cartier, sur www.cartier.fr et par téléphone au 01 86 26 50 64



Veuve Clicquot LA BONNE DIRECTION

La collection «Arrow» de Veuve Clicquot habille d'un panneau de direction son emblématique cuvée «Brut Carte Jaune». 29 destinations et la distance les séparant de la maison de champagne à Reims sont disponibles. Si vous passez par La Grande Epicerie à Paris, vous pourrez faire personnaliser ce coffret avec la ville de votre choix. Tous les chemins mèneraient-ils à Reims?

Veuve Clicquot, Arrow, 40 €. Disponible chez les meilleurs cavistes L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. A consommer avec modération.



La Compagnie de La Housse UN VOILE DE MYSTÈRE

«Le Voile» habillera votre voiture de collection d'une robe fluide et protectrice. Soulignant les courbes de votre véhicule, ce drapé le préservera de la condensation et de la poussière sans l'empêcher de respirer. Il est disponible en noir satiné, rouge vif ou gris argent et dans trois tailles différentes. À vous de choisir ce qui fera le plus d'effet lorsque vous lèverez enfin le voile sur votre auto adorée.

La Compagnie de La Housse, Le Voile, à partir de 185 € Disponible sur www.compagniedelahousse.com et au 03 84 48 88 24



Ce coffret dédié au pilotage de voitures anciennes propose 1450 activités pour une ou deux personnes à travers la France. Ce coffret est idéal pour vivre une expérience de pilotage unique, sur route ou sur circuit, au volant d'une icône automobile d'antan. Il ne vous reste plus qu'à choisir dans le catalogue, une activité dans la voiture de vos rêves.



DakotaBox «Pilotage voitures mythiques», 189,90 € Disponible dans le réseau Fnac et sur www.dakotabox.fr



Meguiar's UNE CARESSE CLASSIQUE

Ceci n'est pas une microfibre. Il s'agit de la nouvelle serviette Meguiar's, accessoire ultime pour le séchage post-lavage de votre voiture de collection. Son grand format (55 cm x 76 cm) et sa densité exceptionnelle permettent une absorption maximale sans aucun risque de rayure sur la carrosserie de votre ancienne. De quoi mettre la belle sur son 31 à l'approche de la Saint-Sylvestre!

Meguiar's, Serviette de séchage ultra-douce, 22,90 € Disponible dans le réseau Meguiar's et sur www.meguiars.fr



Les Jardins de la Comtesse PIQUE-NIQUE EMBARQUÉ

Le panier Saint Honoré fera de votre déjeuner sur l'herbe un instant de raffinement en pleine nature. Composé de vaisselle pour quatre personnes, il suffit de visser le pied amovible pour transformer son couvercle en petite table où vous glisserez votre verre pour ne plus risquer de le renverser. Son format «malle» et ses finitions en cuir grainé en font le service parfait à balader dans le coffre de votre ancienne.

Les Jardin de la Comtesse, Panier pique-nique «Saint Honoré», disponible en vert ou en bleu, 179 €
Disponible sur www.lesjardinsdelacomtesse.com et sur www.natureetdecouvertes.com



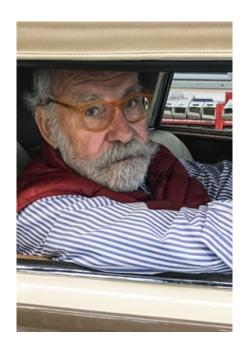
S.T. Dupont SPORT ET ÉLÉGANCE

Le porte-cartes de la collection Défi de la Maison S.T. Dupont dépoussière un classique de l'accessoire masculin. Cet étui en cuir «carbone» peut accueillir jusqu'à six cartes. Sa discrète finition «bleu-blanc-rouge» signale élégamment sa fabrication française. Les matières utilisées, aussi techniques que résistantes font de ce porte-cartes le compagnon idéal au quotidien.

S.T. Dupont, Etui cartes de crédit cuir carbone, 110 € Disponible dans le réseau S.T. Dupont et sur www.st-dupont.com

L'HUMEUR DE...

PATRICK DELÂGE



Arrière petit-fils du constructeur, collectionneur très érudit, homme libre et engagé, président pendant plus de vingt ans du Club des Amis de Delage et de l'association des Clubs de Marque, Patrick Delâge dirige depuis deux décennies Auto Classique Touraine.

écoutais la télé d'un neurone distrait en classant des souvenirs heureux. Soudain, un mot a forcé mon neurone à quitter mes papiers pour l'écran : «blablabla automobile», a dit le présentateur. Le mot magique était prononcé et j'ai laissé retomber dans sa boîte la mauvaise photo de ma première voiture (une Morgan Flat-Rad, je n'avais pas encore mon permis...) pour tourner la tête vers l'intelligence cathodique.

Face caméra, un habitué des plateaux et d'autres grands moments de l'humanité médiatique, est allé droit au but : «blablabla, aimer l'automobile, c'est mal». Ah. Je me suis dit soudain que j'avais bien fait d'accorder du temps de cerveau à ce brillant sujet. Jusque là, je vivais dans l'obscurité. Je ne voyais que l'automobile qui sauve, qui transporte, qui explore, qui rapproche, qui soulage. J'étais dans l'erreur. L'automobile, ce n'était pas ça. Lui, grâce à sa pensée parfaite, à ses nombreux diplômes et l'expérience de ses déplacements avec chauffeurs, il le savait.

L'automobile, c'est ce diable infernal qui pollue, qui ravage nos poumons et la planète, qui fait fondre les pôles, affame les ours blancs, oblige les Hommes à s'entretuer quand il n'y a pas assez de pétrole ou quand il y en a trop. L'automobile actuelle avec son moteur à explosion, c'est l'ange de l'apocalypse. Alors que, le sémillant prix Nobel médiatique me le révélait dans la lucarne, la solution est là,

qui nous tend les bras, nous hurle «*Prenez-moi!*»: la voiture électrique avec sa batterie si écologique, si durablement développée, si magnifiquement responsable. Une auto

propre, silencieuse, socialement parfaite, écologiquement durable. Et moi, j'étais passé à côté de ça ?!

J'ai fait quelques efforts pour me remémorer ce que j'avais entendu çà et là. Il m'avait semblé que nous ne disposions pas de suffisamment de matériaux, notamment les « terres rares », pour fabriquer le nombre de batteries permettant de remplacer chaque voiture à moteur roulant actuellement dans le monde par une voiture électrique. Voudrait-on in fine mettre un terme à la mobilité individuelle? Je croyais également que certains composants des batteries étaient hautement polluants et non-recyclables. Aurais-je mal compris? N'avais-je pas entendu que le seul moyen actuellement connu pour fournir toute l'électricité nécessaire au chargement de ces voitures électriques, en attendant une transition écologique tangible, rendait vital le maintien en service des centrales nucléaires dont on programme pourtant la fermeture? Nos gouvernants n'avaient-ils pourtant pas annoncé des dates de passage au «tout électrique»? M'étais-je inquiété à tort d'une pareille schizophrénie? Et où le ministre du Budget allait-il retrouver 67 milliards d'euros de recettes annuelles actuellement générées par l'automobile, dont plus de 36 milliards grâce aux seuls achats de carburants? L'homme de la

lucarne venait providentiellement rétablir la vérité pour me sauver. Etre confronté à autant d'intelligence m'a épuisé. Je m'assoupis et me suis mis à rêver...

A Paris, place de La

Concorde, devant l'Automobile Club de France, mon ami Robert Panhard donne le départ d'une course singulière. Je suis au volant d'une ancienne belle et racée, l'une des voitures construites par mon arrière grand-père Louis Delâge. Une D8S de 1931. J'ai provoqué en duel une Tesla S, garée à côté de moi, tous tatouages de guerre sortis, publicités et numéro visibles de loin. La ligne d'arrivée est à Dubrovnik à 1850 km de là, que nous devons rejoindre en respectant le code de la route. Les télévisions ont posé des caméras sur tout le parcours. Robert baisse le drapeau. La Tesla bondit, je prends un départ onctueux. Hélas, une voiture de pompier qui passe toutes sirènes hurlantes dans la rue me réveille. Je ne peux pas assister à ma victoire. Cela restera un rêve car personne n'osera s'y frotter. Ni Monsieur Musk, ni le brillant causeur médiatique que je n'écouterai même plus

d'un neurone distrait.







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.

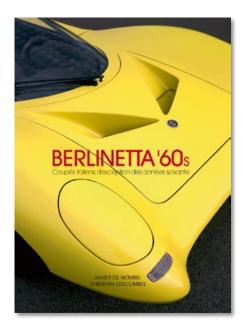
ProFit with Glasurit.





LECTURES POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

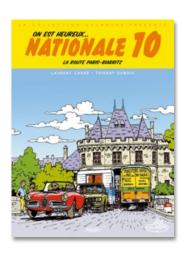
PAR ANTOINE DEMETZ - ADEMETZ@ALCYON-MEDIA.COM



BERLINETTA '60S, COUPÉS D'EXCEPTION ITALIENS DES ANNÉES 60

Après son ouvrage sur les Berlinettes sportives des Années cinquante publié en 2017, le photographe Xavier de Nombel se penche ici sur la décennie suivante. Ses clichés, toujours élégants et aux teintes pleines de sensualité sont accompagnés de textes signés par Christian Descombes. Ils retracent l'histoire des voitures italiennes mythiques, filles d'une véritable industrie ou d'une tradition artisanale authentique.

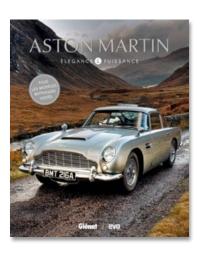
Photos de Xavier de Nombel, textes de Christian Descombes et préface de Giorgetto Giugiaro Camino Verde - www.caminoverde.com 225 x 300 mm, 320 pages Plus de 440 photos, **90 €**



ON EST HEUREUX... NATIONALE 10, LA ROUTE PARIS-BIARRITZ

Ce livre s'impose de lui-même dans la bibliothèque de tous les amateurs de routes anciennes. De même style et de même présentation que l'ouvrage de Thierry Dubois sur la Nationale 7, cette réédition du livre de Laurent Carré fait revivre la route Paris-Hendaye, l'autre route des vacances. Très richement illustré de documents d'époque et de photographies actuelles, il comporte aussi trente dessins signés par Thierry Dubois.

Par Laurent Carré, dessins de Thierry Dubois Editions Paquet - www.editionspaquet.com 240 x 320 mm, 208 pages, Plus de 710 illustrations, **30 €**



ASTON MARTIN, ÉLÉGANCE ET PUISSANCE

A l'approche de Noël, voilà un livre qui va ravir les amateurs de voitures britanniques et, en particulier, les inconditionnels d'Aston Martin. Réalisé par un collectif d'auteurs sous la direction d'*Evo Magazine*, et avec la participation des rédacteurs de leur confrère *Vantage*, celui-ci retrace toute l'histoire de la marque aux ailes légendaires, depuis les débuts de Lionel Martin et Robert Bamford en 1913 jusqu'à la Supercar Valkyrie de 2019.

Ouvrage collectif réalisé sous la direction d'Evo Glénat - www.glenatlivres.com 235 x 288 mm, 224 pages, Plus de 200 illustrations, **35 €**



LES GRANDES VICTOIRES PORSCHE

Un premier volume pour revivre en bande dessinée la grande épopée du constructeur de Stuttgart en compétition de 1952 à 1968.

Par Johannes Russel, scénario Denis Bernard Glénat, Collection Plein Gaz www.glenatbd.com 240 x 320 mm, 48 pages, **13,90 €**



WARBABY, THE TRUE STORY OF THE ORIGINAL JEEP

La bible, en anglais, pour tout savoir sur celle qui, née chez le constructeur Bantam, deviendra le véhicule 4x4 le plus connu au Monde.

William Spear - warbaby.wmspear.com Tirage limité à 1 000 exemplaires, 216 x 290 mm, 400 pages, **75 €**



HISTOIRE DE PEUGEOT

Pour faire découvrir aux plus jeunes, et de façon ludique, toute l'épopée industrielle du constructeur de Sochaux depuis ses premiers moulins à café.

Patricia Crété, illustrations de Bruno Wennagel et Mathieu Ferret Unique Héritage Média www.uniqueheritagefr 180 x 140 mm, 36 pages, 25 illustrations, **5 €**



ÉPOQU'AUTO, 40 ANS D'HISTOIRE ET DE PASSION

L'histoire du plus grand salon lyonnais du véhicule de Collection racontée par ceux qui l'ont créé et le font vivre depuis quarante ans.

Ouvrage collectif, tirage limité à 5000 ex. Club des Amateurs d'Automobile Anciennes www.epoquauto.com 210 x 297 mm, 96 pages, **9,90 €**



-20"% sur toute la boutique en ligne avec le code

FFVE20





Vos véhicules de légende méritent un entretien d'excellence. Découvrez nos gammes auto et moto, ainsi que nos produits dérivés sur motulclassic.com et chez nos revendeurs.



MOTUL

MOTUL FRANCE (9) @MOTUL (1888)C





 $S_{ince 1853}$

LA LOI DROIT, FISCALITÉ, ASSURANCE

AVEC LA COLLABORATION DE CHRISTIAN MARIELLE-TREHOUART



Christian Marielle-Tréhouart est le responsable de la Communication de ICC Carene Assurances, l'un des partenaires historiques de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.



Ce n'est pas parce qu'une voiture ne bouge pas qu'elle ne doit pas être assurée.

COMMENT BIEN ASSURER SA VOITURE DE COLLECTION?

La question paraît banale tant ce geste est pour chaque collectionneur un réflexe acquis. Mais est-ce bien obligatoire? Quand et comment s'assurer? Quelles précautions prendre? Et dans quelles circonstances en est-on dispensé? Etat des lieux en dix questions.

e diable est, dit-on, dans les détails. En matière d'assurance, il se nicherait dans les petites lignes des contrats. Voilà pourtant bien longtemps qu'elles sont toutes écrites de la même grosseur. Non, si diable il y a, il est ailleurs. Débusquez-le en lisant ce qui suit.

Pourquoi faut-il s'assurer?

S'assurer est un devoir moral devenu légal. Assurer le véhicule que l'on possède signifie être en mesure, au minimum, de couvrir les dommages que celui-ci peut causer à autrui lorsqu'il est utilisé. L'Article L211-1 du Code des Assurances stipule qu'une assurance Responsabilité Civile est obligatoire pour tous les véhicules à moteur. En effet, la loi Badinter dispose que «Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule est impliqué, doit, pour faire circuler celui-ci, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité». En clair, on doit souscrire une assurance pour tout véhicule que l'on détient (et le cas échéant la remorque). Cela à quelques rares exceptions que nous détaillerons plus loin.

Entre toutes les assurances disponibles, y en a-t-il qui sont obligatoires et d'autres qui ne le sont pas, constituant simplement des options, des extensions?

Il en va des assurances comme du patinage artistique, il y a des «figures imposées » et des «figures libres ». Concernant votre véhicule, la figure imposée (c'est la loi!), c'est l'assurance dite de «Responsabilité Civile» (mentionnée souvent par ses initiales «R.C.» ou «RC»). Vous ne pouvez y déroger, elle est obligatoire. Tous les autres contrats (qui intègrent de toute façon toujours cette «RC» de base) sont des «figures libres ». Vous les souscrivez au gré des nécessités que vous identifiez, de vos envies et bien sûr de vos moyens. L'on a coutume de dire qu'une assurance est chère tant qu'on ne la fait pas jouer. Au jour du sinistre, elle supportera le coût de la réparation du dommage causé au tiers au titre de la garantie Responsabilité Civile et vous aidera à supporter le coût des réparations au titre des garanties optionnelles que vous aurez souscrites. Support qui peut être total ou partiel, puisque votre contrat peut prévoir une «franchise», c'està-dire une somme qui reste toujours à votre charge. Résistez cependant à

l'envie de vous « sur-assurer » en souscrivant des garanties inutiles, inadaptées à l'utilisation que vous faites de votre véhicule. Vous n'y perdrez rien et ferez des économies. Assurez-vous pour vos besoins, pour couvrir les dommages potentiels de l'utilisation que vous faites de votre véhicule. Ni plus, ni moins.

• Y a-t-il un contrat idéal pour un véhicule de Collection?

Il est difficile de décrire un contrat type d'assurance pour une voiture de Collection car chaque contrat peut comporter des spécificités. Tout dépend

CINQ CONSEILS

- 1. Ne prenez JAMAIS le risque de rouler sans assurance
- 2. Un bon contrat est un contrat adapté aux risques potentiels
- Lisez toujours votre contrat et faites-vous expliquer ce qui manque de clarté
 - **4.** Ne souscrivez pas plusieurs contrats pour un même véhicule
 - 5. Respectez toujours vos dates d'échéances

de l'usage que l'on a de son véhicule. En dehors du contrat d'assurance automobile classique que tout possesseur d'un véhicule de Collection peut souscrire, il existe des contrats d'assurance spécifiques, mais qui ne peuvent être souscrits qu'à certaines conditions en particulier d'utilisation.

• Un véhicule doté d'un Certificat d'Immatriculation Normal (CIN) doit-il être assuré avec un contrat «normal» et un véhicule doté d'un Certificat d'Immatriculation de Collection (CIC) doit-il être obligatoirement assuré avec une assurance collection?

Aucune obligation légale, ni dans un sens, ni dans l'autre. De même qu'un véhicule en CIC peut-être assuré avec un contrat «normal», les «contrats collection» peuvent être souscrits pour tout type de véhicule pour autant qu'ils représentent un intérêt certain pour les collectionneurs ou qu'ils s'inscrivent dans un ensemble de véhicules justifiant leur notion de collection: automobiles, deuxroues, camions, engins agricoles, militaires, autocars, autobus, etc. Toutefois,

la compagnie d'assurance qui émet le contrat peut refuser tout véhicule qui ne répondrait pas aux critères qu'elle a retenus pour ses contrats «collection». Chaque contrat de collection a, en fonction des compagnies d'assurance, ses propres spécificités de souscriptions et d'acceptations. En revanche, le CIC permet de récupérer son véhicule lorsqu'il est déclaré épave par l'expert. Le véhicule ne peut pas être considéré comme Véhicule Techniquement Irréparable (VTI). La carte grise ne sera pas conservée par l'expert de la compagnie d'assurances. Mais, s'il le souhaite, et ayant été indemnisé se-Ion les critères prévus par son contrat, ce sera au propriétaire d'assumer les réparations dans les normes. (Arrêté du 29 avril 2009 Annexe 1 - Critères d'irréparabilité technique).

 Le conducteur d'un véhicule de Collection doit-il être celui qui a souscrit le contrat ou peuton prêter sa voiture assurée en contrat collection à quelqu'un?
 De façon générale, le preneur d'assurance et le conducteur principal >>



L'utilisation professionnelle?

Dans la plupart des cas, le preneur d'un contrat d'assurance collection est une personne physique. Cependant, rien n'empêche un club ou une association de souscrire un contrat collection si les conditions d'usage sont respectées.

Les contrats collection précisent généralement que le véhicule peut être utilisé tous les jours quelle que soit la nature des déplacements, mais que ceux-ci doivent être privés (Certains autorisent le trajet domicile-travail, occasionnellement et sous certaines conditions).

L'utilisation d'un véhicule en Certificat d'Immatriculation de Collection (CIC) est strictement autorisée dans le cadre des loisirs. La location, l'usage professionnel, le transport à des fins vénales sont interdits. Un

assureur n'acceptera donc pas de vous accorder une garantie «usage professionnel» pour un véhicule en CIC (ou pour un véhicule "normal" assuré avec un contrat collection). Si vous transportez des mariés à titre amical ou familial, on le demande souvent aux collectionneurs, vous serez couvert de même que les hôtes de votre véhicule puisque les personnes transportées à titre privé sont toujours couvertes. Si votre véhicule vous est loué dans le cadre d'un tournage, son assurance relève de la société de production. Celle-ci doit assurer le véhicule à travers le contrat d'assurance qu'elle a souscrit pour son propre compte pour couvrir la Responsabilité Civile et les dommages des biens qui lui ont été confiés pendant la durée du tournage.



LA RESPONSABILITÉ CIVILE

C'est l'obligation imposée à chacun par la loi de réparer le dommage qu'il a causé à autrui ou au bien de ce dernier.

LE PRÊT DE VOLANT OU LA CONDUITE EXCLUSIVE

Dans un contrat, la clause dite de « prêt de volant» permet de laisser conduire son véhicule, exceptionnellement, à une personne non déclarée au contrat. A l'inverse, une clause de « conduite exclusive » interdit de laisser conduite la voiture à une autre personne que l'une de celles déclarées au contrat. En cas de sinistre causé par un conducteur non déclaré, l'assuré s'expose à l'application d'une franchise cumulable aux autres franchises du contrat.



LA FRANCHISE

Lors d'un sinistre causé par un assuré, c'est le montant qui reste à sa charge sur le montant total des réparations. Cette proportion est précisée dans le contrat. Dans le cas d'un accident dont il n'est absolument pas responsable (zéro pour cent de responsabilité retenue), l'assuré n'a pas à subir de franchise et est remboursé à cent pour cent. Attention, dans le cas d'un sinistre dont l'assuré ne serait pas responsable et bénéficierait de la seule garantie Responsabilité Civile, l'assureur doit effectuer un recours auprès de l'assureur du tiers, l'indemnisation n'est donc pas immédiate.



LES CIN ET CIC

Le Certificat d'Immatriculation (CI), auparavant appelé Carte Grise, est le titre administratif dont tout véhicule doit être doté pour circuler et qui mentionne le numéro de son immatriculation. On parle généralement de Certificat d'Immatriculation Normal (CIN) pour marquer la différence avec le Certificat d'Immatriculation de Collection (CIC) dont sont dotés les véhicules qui répondent aux critères y donnant droit et dont ils ont été dotés suite à la demande de leur propriétaire. Contrairement à ce qu'il mentionne, le CI («N» ou «C») n'est pas un titre de propriété (il en constitu, certes, une forte présomption...) mais un document qui en matérialise l'immatriculation.



Avant de confier le volant de votre voiture à quelqu'un, assurez-vous que votre contrat d'assurance le permet.

>> sont une seule et même personne. Toutefois le propriétaire du ou des véhicules peut être différent du souscripteur. De la même manière, on peut souscrire un contrat d'assurance pour un véhicule dont on n'est pas le propriétaire. Il est toutefois important de vérifier que le contrat d'assurance n'exige pas une ancienneté de permis de conduire ou l'obligation de posséder un véhicule d'usage courant.

Quels documents doit-on détenir pour pouvoir assurer son véhicule de Collection?

Pour pouvoir souscrire un contrat d'assurance, de collection ou normal, pour un véhicule qu'il soit de Collection ou non, on vous demandera la copie du CIN ou du CIC du véhicule. Dans le cas de garanties optionnelles vol, incen-

die-tempête, dommages-tous-accidents, il est courant que le courtier ou l'assureur exige une copie d'un rapport d'expertise récent délivré par un expert agréé diplômé. Il exige des pièces telles que le permis de conduire, le certificat d'immatriculation, mais aussi parfois que le conducteur certifie ne pas avoir eu de condamnation pour conduite en état d'ivresse ou sous l'emprise de stupéfiant, blessure involontaire, homicide, aucun retrait de permis et/ou résiliation par un autre assureur au cours de périodes antérieures, qui dépendent des contrats.

• Le certificat de Contrôle Technique à jour est-il obligatoire pour pouvoir assurer un véhicule?

Il n'existe aucune obligation légale en la matière. Mais votre véhicule doit toujours être en bon état. Dans le cas contraire, et après constatation d'expert, une compagnie peut opposer à l'assuré une déchéance de garantie pour ses propres dommages. Il est important de vérifier les obligations et exclusions du contrat d'assurance.

Si l'on fait un tour de circuit avec son véhicule de Collection, est-on assuré?

A l'exclusion de toute compétition ou d'épreuves de vitesse, l'assurance collection ou non permet d'utiliser son véhicule, sur route ou sur circuit, dans le cadre de sortie d'entretien, de défilés ou de promenades, de concentrations touristiques et de rallyes de régularité.

Peut-on s'assurer pour des périodes de moins d'une année, quelques semaines par exemple, le temps d'un rallye touristique?

Il est très difficile d'assurer un véhicule pour une période inférieure à un an. Mais comme tout véhicule doit être assuré, même s'il est immobile dans votre garage, ce cas de figure ne doit pas exister...

Un véhicule qui entre dans un musée pour continuer sa « vie » comme pièce d'exposition doit-il être assuré?

Nous vous conseillons fortement, même pour un véhicule remisé dans un musée, même s'il est réputé ne plus bouger, de souscrire une assurance de Responsabilité Civile. Ainsi, vous serez couverts pour les dommages aux biens et aux personnes qu'il pourrait causer.



Quel que soit le contrat, vous serez toujours couvert lors de vos sorties touristiques.

tirages originaux auto & moto

tirages édités en séries limitées (5 à 30 exemplaires maximum)
format : 20x30 à 50x70, formats spécifiques sur demande
tirage livré avec son encadrement (noir ou bois naturel)
chaque tirage est numéroté et signé
à partir de 130,00 euros ttc (+ frais de port)



bruno des gayets

photographe
- paris 06 62 65 24 00
bdg@nikoja.com
www.nikoja.com

présent à 2019 rétromobile 2019 rétromobile de vrier du 6 au 10 février allée des artistes



> john surtees - goodwood 2000



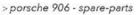
> ayrton senna - 1991



> guy ligier - 1993



> nuccio bertone - paris







> ferrari f310b





> le mans classic



PIERRE FILLON "LA VOITURE N'EST QU'UN PRÉTEXTE À DES HISTOIRES D'HOMMES..."

Président de l'Automobile Club de L'Ouest, Pierre Fillon est aux commandes de la plus grande course du monde, les 24 Heures du Mans. Rencontre avec un homme de passion et de vision.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES CHARLES GUÉNANT ET VALENTINE DU REAU, DIVERS

L'A: Quand on pénètre dans le musée du Mans, on tombe sur une galerie des héros, ouverte par un personnage qui est sans doute le moins connu de ceux qui trônent ici, Georges Durand. Qui est-il?

Pierre Fillon: Georges Durand est quelqu'un pour qui j'ai beaucoup d'affection. Il est le père de tout ce qui existe aujourd'hui. Né en 1864 dans un milieu très modeste, il s'est passionné pour l'automobile dès son apparition. Il s'est essayé au pilotage à une époque, mais c'est comme organisateur qu'il a excellé. C'est lui qui s'est battu pour que le Grand Prix de l'ACF 1906 ait lieu ici. C'est aussi lui qui a imaginé les 24 Heures, un format de course inédit qu'il a dû imposer. Mais il a aussi imaginé l'ACO tel que nous le connaissons aujourd'hui, un club ouvert aux automobilistes, char-

gé de les représenter, de les aider, de les défendre. Il n'a jamais voulu être président. Par modestie je crois. Mais il n'avait pas besoin du titre pour en être le personnage le plus important...

L'A: N'êtes-vous pas vous aussi en train de construire un nouveau futur avec les règlements que vous poussez, en particulier celui destiné aux voitures électrique-hydrogène à partir de 2024?

Pierre Fillon : Les pères fondateurs de l'ACO ont vécu la naissance de l'automobile, nous en vivons la première grande révolution. On redémarre un peu à zéro. Bientôt, les voitures vont toujours avoir quatre roues, mais elles ne rejetteront plus de CO₂, elles vont être bourrées d'intelligence artificielle et seront parfois autonomes. Comme

cela a toujours été le cas, l'ACO et les 24 Heures du Mans doivent avoir une vision pour le futur. C'est ainsi que l'ACO et les 24 Heures du Mans sont dans leur rôle, anticiper, montrer, démontrer. Nous sommes la passerelle. De la course à la route, hier comme demain, les 24 Heures du Mans sont le laboratoire du futur de la mobilité.

L'A: Certains constructeurs ont bâti une part important de leur légende aux 24 Heures. Cela vous donne-t-il des obligations les uns envers les autres? Par exemple, à l'ère moderne, pas de Porsche sans Le Mans et pas de Mans sans Porsche!

Pierre Fillon : Porsche est le recordman des victoires au Mans. Leur histoire est en effet étroitement liée aux 24 Heures. Au classement général et dans les difDe la course à la route, hier comme demain, les 24 Heures du Mans sont le laboratoire du futur de la mobilité.

férentes classes, ils ont décroché au total 106 victoires. La marque a fait récemment une étude auprès de ses fans et de ses clients et la réponse a été unanime, Porsche c'est Le Mans. Ils ont écrit leur histoire ici. De manière globale, dans l'esprit du Mans. Quand vous regardez la 2.1 litres RSR de 1974 que nous exposons en ce moment au musée, sa silhouette raconte notre épreuve, son esprit. Vue de l'avant, c'est une GT. Vue de l'arrière, c'est un prototype. Toute l'histoire du Mans est résumée là, des GT et des Prototypes ensemble en piste.

L'A: On peut difficilement faire des règlements contre les constructeurs. Comment conciliez-vous leurs attentes avec le rôle de précurseur que vous assignez aux 24 Heures?

Pierre Fillon: Il faut garder en permanence à l'esprit que nous construisons pour les amoureux de notre épreuve et de notre sport. C'est parmi eux que se trouvent les clients des constructeurs, les clients qui font le marché. Et les constructeurs font des voitures en fonction des attentes de ces clients,

PIERRE FILLON EN BREF

Pierre Fillon a 60 ans. Il est né le 25 juillet 1958 au Mans d'un père notaire et d'une mère historienne.

A la fin de ses études de médecine, il se spécialise en ophtalmologie, discipline qu'il exerce toujours aujourd'hui, consacrant quasi hebdomadairement une journée à opérer.

Il est le frère de François Fillon (de quatre ans son aîné, qui le veille ici quelques mois après sa naissance) et du pianiste de jazz Dominique Fillon.

Pierre Fillon a découvert les 24 Heures du Mans avec son grand-père en 1966. Il devient membre de l'ACO en 1995. En 2004, il entre au Comité Directeur du club. Il a été élu président en 2012 (le 8° de l'histoire). Calme, apprécié pour sa capacité d'écoute



«La moto aussi est chez elle au Mans. Les deux premiers Grand Prix de France se sont courus ici. Cette année, nous avons accueilli l'événement pour la 33° fois.»

de ce marché. Il faut donc que nous développions notre vision du sport et écoutions les constructeurs. Ce que nous imaginons doit être techniquement possible, pas trop cher, et doit suivre les orientations que les constructeurs veulent donner à leurs véhicules. Par exemple, quand Toyota est venu nous voir en 2007 en nous disant qu'ils allaient faire une voiture hybride pour Le Mans parce que c'était le futur de l'automobile,

© archives prives Pilon

et de dialogue, Pierre Fillon est un très bon pilote amateur, formé notamment à l'école de pilotage du circuit Bugatti au Mans. Il participe régulièrement au Mans Classic. Passionné d'automobile, il n'est pas collectionneur, «pas encore» selon ses propres mots.

Quand il sera moins actif, sa première acquisition pourrait être une Jaguar Type E, modèle qu'il apprécie particulièrement en version V 12, en raison de l'amour qu'il porte à cette architecture moteur.

on ne parlait peu d'hybride à l'époque! Pourtant, demain, toutes les voitures seront hybrides. Même chose dans un passé plus lointain avec le turbo. Les exemples sont nombreux. L'histoire du Mans, les règlements du Mans ont été construits avec les constructeurs. On ne fait pas toujours tout ce qu'ils veulent, mais les grandes orientations ont toujours été prises avec eux.

L'A: Il faut qu'une victoire au Mans soit inaccessible, mais pas complètement?

Pierre Fillon: L'ADN, c'est d'être le laboratoire des technologies. De permettre aux constructeurs de venir ici éprouver leurs technologies. L'histoire du Mans a toujours été basée sur cette philosophie. On l'a fait avec l'hybride. On va le faire lors des 24 Heures du Mans 2021 avec des voitures qui vont ressembler à des «hypercars», toujours hybrides, et en 2024 et après avec l'hydrogène. En 2007, on a pensé à l'hybride et on sait qu'en 2020-2025 toutes nos voitures de route seront hybrides. Aujourd'hui, on travaille sur l'hydrogène parce que nous pensons qu'après 2030, nos voitures, pour l'essentiel, fonctionneront à l'hydrogène.

L'A: Votre Mère était historienne, estce elle qui vous a donné le goût des aventures du passé?

Pierre Fillon: Ma maman m'a donné le goût de l'histoire, mais c'est mon grand-père qui m'a donné le goût des 24 Heures du Mans dont il était passionné. Il était né en 1900 et faisait partie de ces gens qui avaient vécu les débuts de l'automobile. Il était très proche de l'ACO dont il avait vécu la naissance. C'est lui qui m'a fait découvrir les 24 Heures.

L'A: Vous êtes grand amateur d'automobile, excellent *gentleman-driver*. De toutes les voitures du Mans, quelles sont celles qui vous font vibrer?

Pierre Fillon: Il y a celles de mes années symboliques. A commencer par la Ferrari 250 TR victorieuse l'année de ma naissance, en 1958, avec Olivier Gendebien et Phil Hill. Deux grands pilotes, si différents et pourtant si complémentaires. Eux aussi sont une belle synthèse des 24 Heures. Le Mans, ce sont des histoires d'hommes. La machine n'est qu'un prétexte. J'aime aussi beaucoup la Ford GT 40 de Chris Amon et Bruce McLaren victorieuse en 1966. Je me souviens très bien de cette édition, sans doute parce que c'est le début de mon histoire avec les 24 Heures. C'est la première édition à laquelle j'assistais, juché sur les épaules de mon grand-père qui m'avait amené. J'avais huit ans. Je n'ai pas raté une édition depuis. J'ai tant de souvenirs d'enfance. tant d'images gravées dans la mémoire... 1967, 1968, 1969. Ah oui, 1969... J'étais là, dans la tribune, face aux stands. Jacky Ickx qui prend le départ en marchant vers sa GT 40 quand tous les autres courent (NDLR: pour protester contre le départ «type Le Mans» qu'il trouvait inutilement dangereux). 24 heures plus tard, avec son coéquipier Jackie Oliver, il l'emportait de quelques mètres devant la Porsche 908 de Gérard Larrousse et Hans Hermann...



Dans la salle du musée où seront bientôt présentés les miniatures de toutes les voitures ayant pris le départ depuis 1923 : «1958, mon année de naissance, la victoire de la Ferrari 250TR ».

Nous pensons qu'après 2030, nos voitures, pour l'essentiel, fonctionneront à l'hydrogène.

L'A: Au Mans, les histoires d'hommes marquent plus nos mémoires que les voitures?

Pierre Fillon: Les machines sont la partie visible de l'aventure. Mais ce sont les hommes qui les créent, qui les pilotent. Ce sont les hommes qui forgent les destins. On parle évidemment beaucoup des vainqueurs ou de ceux qui accomplissent des exploits en piste. Mais d'autres pèsent aussi sur l'histoire. L'un des plus formidables duels des



«Cette Porsche 911 Carrera RSR de 1974 résume le Mans. A l'avant, c'est une GT, à l'arrière un Prototype. Les deux catégories qui ont fait, ensemble, l'histoire des 24 Heures»



«Je suis devenu membre de l'ACO en 1995, je suis entré au Comité Directeur en 2004, j'ai été élu président en 2012. Jamais je n'avais pensé que j'occuperais un jour ce fauteuil.»

24 Heures du Mans, entre Ford et Ferrari, c'est avant tout un duel d'hommes entre Henry Ford II et Enzo Ferrari...

L'A : Et vous, quand êtes-vous devenu un homme du Mans ?

Pierre Fillon: Je crois que je le suis devenu à huit ans en assistant à mes premières 24 Heures. A aucun moment pendant ma vie, je n'ai pensé que je serais un jour président de l'ACO. Moi, enfant, je voulais être pilote ou médecin. Mes parents m'ont encouragé à abandonner la première voie, j'ai réussi dans la seconde. Mais j'ai pu vivre ma passion en fréquentant pas mal les écoles de pilotages, notamment celle de l'ACO, mais aussi en mettant mes compétences professionnelles au service de la Filière Elf, puis de l'écurie de Jean-Paul Driot en suivant Dams lors de son épopée en Formule 3000.

L'A: Comment l'histoire du Mans d'hier vous permet-elle de construire Le Mans de demain?

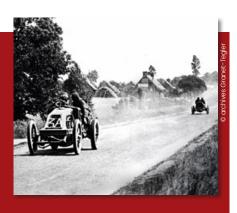
Pierre Fillon: Nous avons fait des erreurs dans le passé. Nous avons vécu des moments difficiles, des drames. Chacun a été un enseignement pour la construction de ce qui a suivi. Le terrible accident de 1955 est évidemment resté dans toutes les mémoires. Il aurait pu sonner la fin des 24 Heures. Mais l'ACO a su rebondir, analyser les circonstances et prendre des mesures en conséquences. Le sport auto est dangereux

Enfant, j'avais toujours rêvé de courir les 24 Heures.

L'AUTOMOBILE CLUB DE L'OUEST EN CHIFFRES

L'Automobile Club de l'Ouest a été fondé sous le nom d'Automobile Club de La Sarthe, pour organiser en 1906 le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France sur le circuit de la Sarthe (notre illustration). L'ACS prend en 1913 le nom d'Automobile Club de l'Ouest pour marquer l'importance de son action qui se veut géographiquement très étendue.

Dès sa création, le club développe des compétences dans deux domaines principaux, les services à ses adhérents (tourisme, assistance juridique, assurance...) et l'organisation d'épreuves sportives, auto mais aussi moto. C'est ainsi que l'ACO est l'organisateur en 1921 du premier Grand Prix de France moto. 33 éditions se sont courues au total au Mans depuis cette date. La plus célèbre manifestation imaginée par l'Automobile Club de l'Ouest naît en 1923, les 24 Heures du Mans. Elle est la première épreuve sportive de ce format dans l'histoire de l'automobile. En 2018 s'est disputée la 86° édition de l'épreuve. Comme aux premiers temps de son hiset ce sera toujours le cas. Mais tous les organisateurs, toutes les fédérations, essaient de limiter la survenance des accidents et, s'ils surviennent, d'en limiter les conséquences. La majorité des dispositifs de sécurité, des normes, sont nés par les accidents.



toire, l'ACO est aujourd'hui un club dédié à deux activités principales, d'une part l'accompagnement de ses membres dans leur pratique quotidienne de l'automobile et de la moto, et d'autre part l'organisation de nombreuses compétitions sportives comme les 24 Heures Moto, les 24 Heures Camion, les 24 Heures Karting... Aux portes du circuit, l'Automobile Club de L'Ouest s'est doté depuis 1961 d'un musée qui expose les véhicules qui ont marqué son histoire. L'ACO est actif désormais dans toute la France, à travers de nombreux bureaux locaux. Il rassemble aujourd'hui plus de 80 000 adhérents.



«Nous nous battons pour prévenir les accidents et pour en limiter les conséquences lorsqu'ils surviennent. Mais nous savons que les mythes du sport automobile se bâtissent sur le risque...»

L'A: Le risque doit-il disparaître? N'est-il une composante essentielle d'un sport dont la mythologie est aussi construite sur les drames?

Pierre Fillon: Les gens admirent les héros. Dans certains sports, notamment en sport automobile, ce qui fait la beauté d'une performance, c'est le risque qu'il y a derrière. Quand tout va bien, c'est formidable. Quand l'accident survient, on peut toujours dire qu'on aurait pu l'éviter. Oui mais voilà, quand il ne reste qu'un souvenir, c'est le souvenir héroïque. Lors de l'édition 1968, la nuit passée par Henri Pescarolo à piloter à une allure irréelle, sous la pluie sans essuie-glace alors que son coéquipier ne voulait plus monter dans la voiture, est un acte fondateur du mythe Pescarolo qui s'est peu à peu légitimement construit, à coup d'exploits en piste, à coup de victoires, et à coup d'accident aussi. Toute la difficulté aujourd'hui, c'est de faire des règlements qui ne soient pas trop aseptisés, qui ne banalisent pas la performance, et de tirer les leçons du passé en matière de sécurité. Et c'est ce qui est fait. Il y a des accidents aujourd'hui dont les pilotes sortent quasi indemnes grâce au dessin et à la résistance des coques en carbone, grâce aux équipements, grâce aux harnais de sécurité. Aujourd'hui, notre première préoccupation est la sécurité.

L'A: Votre première fois au Mans, c'était à huit ans. Mais, vous qui aimez tant conduire, piloter, à quand remonte votre première fois en piste?
Pierre Fillon: J'ai beaucoup roulé sur le Bugatti avec les voitures-école de l'ACO.
Je le connais par cœur. Mais ma pre-

mière fois sur le grand circuit, le circuit des 24 Heures, c'était en 2004 au volant d'une Chevron B 8 à l'occasion du Mans Classic. Je suis sorti des stands, je suis monté vers le Dunlop et là, alors que j'attaquais la descente, je me suis fait doubler par une Ford GT 40. Je me suis trouvé projeté dans une autre dimension, irréelle. Comme si je me réveillais soudain dans un jeu vidéo. A la sortie du Tertre Rouge, quand je suis entré dans les Hunaudières, j'avais les larmes aux

Aujourd'hui, notre première préoccupation est la sécurité.

yeux. Ça a été un moment très fort. J'ai réalisé ce jour-là la chance que j'avais. Enfants, j'avais toujours rêvé de courir les 24 heures. Là, je ne faisais pas les 24 Heures, mais j'y étais quand même un peu. Tout au long de cette première ligne droite, des Prototypes m'ont doublé. Ce n'était pas grave, au contraire! J'ai sayouré.

L'A: Si vous pouviez vous réincarner dans un personnage du Mans, de qui aimeriez-vous vivre l'épopée?

Pierre Fillon: Le Docteur Wolfgang Ullrich qui était le directeur de la compétition d'Audi, a vécu quelque chose d'extraordinaire que j'aurais aimé vivre. Il fait partie des hommes qui ont apporté beaucoup au sport auto autant qu'à la marque qu'il représentait. Il l'a fait avec des valeurs intangibles. Il a été capable d'être un grand manager avec ses équipes, un grand visionnaire en travaillant à l'évolution du règlement, un point auquel il a contribué avec une élégance, une intelligence et une droiture exemplaire, vis-à-vis du pouvoir sportif, des organisateurs comme des autres équipes.



«Si j'avais la possibilité de vivre la carrière d'un autre, c'est celle du Dr Üllrich que je choisirais. Il est pour moi l'un des hommes les plus exemplaires du Mans».



L'assurance de vos passions

Vous possédez un ou plusieurs véhicules de collection?

Vous êtes titulaire d'un permis de conduire depuis plus de 3 ans ?

Vous êtes assuré pour un véhicule d'usage courant?

Consultez- nous !

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



accueil.collection@carene.fr

cyclos, véhicules militaires, tracteurs... Tarifs dégressifs flottes

Assurance autos, motos,

Assurance clubs et associations de véhicules anciens

Assistance prestige +

Dépannage sur place ou remorquage du véhicule au garage de votre choix avec prise en charge jusqu'à 3 000 €*

sans franchise kilométrique

*limité aux véhicules < à 3,5t en France métropolitaine et pays de la carte verte sous conditions, nous consulter

icc carene assurances

GRAND PRIX DE TRIPOLI

DES TITANS ET DE L'OR SOUS LES PALMIERS

De 1925 à 1940, le Grand Prix de Tripoli est la course la plus exotique du calendrier international. Après des débuts balbutiants, il devient l'une des épreuves reines de l'«Ère des Titans», saisons de démesure mécanique interrompues par la seconde Guerre Mondiale.

PAR FRANÇOIS GRANET, ILLUSTRATION ARCHIVES MERCEDES AG, AUDI AG ET DIVERS

imanche 12 mai 1940. Tandis que l'Europe brûle sous les bombes de l'offensive allemande, des pilotes de course s'affrontent en Afrique du Nord. Le Grand Prix de Tripoli, distraction incongrue alors que le monde bascule dans le chaos, est disputé pour la 14° et dernière fois. Sur le circuit de La Mellaha, Giuseppe Farina remporte sur son Alfa Romeo 158 ce qui est le dernier Grand Prix avant que la guerre ne devienne mondiale. Cette interruption sera définitive. Les installations vont elles aussi devenir le théâtre des combats. C'en est fini d'un des Grand Prix les plus démesurés de l'histoire de l'automobile. Plus aucune voiture de course ne tournera sur la piste tripolitaine.

L'histoire du Grand Prix de Libye débute au milieu des Années vingt. L'Orient, le Moyen-Orient, le Machrek et le Maghreb sont, dès cette époque, des terres de Grand Prix. Des courses naissent sur le continent africain, organisées dans les colonies et les protectorats français et italiens. La France et l'Italie sont alors les deux plus grandes nations du sport automobile.

C'est au Maroc, à Casablanca en 1924, qu'a lieu la première course de l'autre côté de la Méditerranée. Peu à peu, d'autres villes créent des événements qui viennent compléter un calendrier international de plus en plus fourni. Tripoli (Libye) en 1925, Staoueli (Algérie) et Le Bardo (Tunisie) en 1928, Oran (Algérie) en 1930, Carthage (Tunisie) en 1931 et Alger (Algérie) en 1935. Ces premiers Grand Prix sous les palmiers ne comptent pas pour le Championnat du monde des Grand Prix ou le Championnat d'Europe des Pilotes de Grand Prix créés respectivement en 1925 et en 1931 par

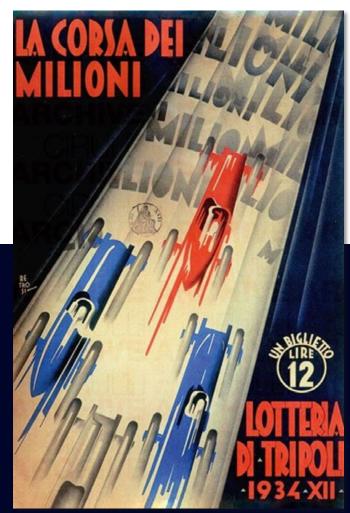
l'AIACR ¹. Seules quelques courses, choisies parmi les plus prestigieuses, les «*Grandes Epreuves*», permettent de marquer des points au classement. Les autres rendez-vous que l'AIACR accepte d'inscrire au calendrier n'apportent aux concurrents que des primes de départ et d'arrivée et, bien sûr, le prestige de la victoire.

1925, DE MAUVAISES PISTES

Par sa démesure à tous niveaux, le Grand Prix de Tripoli va devenir l'un des plus fameux, sinon, le plus emblématique de tous ces rendez-vous. A sa création en 1925, il passe presque inaperçu. Son tracé ressemble à ceux de tous les Grand Prix européens sur route, mais en pire! Les voies tripolitaines empruntées par les concurrents sont en piteux état. Même si





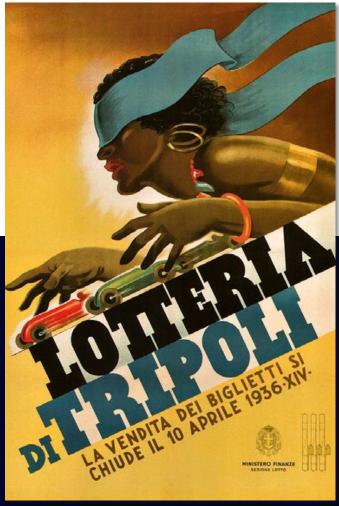




Hermann Lang sur la Mercedes W 165 en route vers la victoire lors du Grand Prix 1939.

l'ACT, l'Automobile Club de Tripoli, en charge de l'organisation, fait le maximum pour que le tracé soit asphalté. Une gageure car l'automobile est arrivée récemment en Libye. Dix ans plus tôt, il y avait moins de dix voitures civiles en Tripolitaine! Les 71 km du circuit routier à couvrir trois fois sont donc essentiellement des pistes empierrées. Quant aux portions goudronnées, leur adhérence est faible en raison de la poussière de sable que le vent y dépose en permanence. Les voitures glissent, les pneus s'usent rapidement, les crevaisons sont nombreuses tandis que les mécaniques souffrent énormément de la chaleur, le tout provoquant l'essentiel des abandons. Jusqu'en 1930, les six premières éditions ne suscitent guère d'enthousiasme. L'événement vivote, peine à attirer les »

 Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus, elle est l'ancêtre de l'actuelle FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).





1930

>> concurrents. Il n'existe que par la volonté de l'ACT qui le porte à bout de bras, frôlant en permanence la ruine. Celui-ci vide sa cassette en primes de départ pour attirer de grands noms comme Nuvolari, Varzi, Materassi ou Maserati. La situation est si tendue qu'en 1931 et 1932, l'épreuve est annulée. Mais un royal miracle vient changer la donne. Le 13 août 1932, le roi d'Italie, Victor Emmanuel III, accorde à l'Automobile-Club de Tripoli, en français dans le texte, le privilège d'organiser une loterie. Sensible aux sollicitations de quelques amis appelés à l'aide par les organisateurs libyens, le souverain sauve la course en une signature. Autoriser l'ACT à organiser une loterie, c'est quasiment lui permettre de battre monnaie!

LE GRAND PRIX AUX MILLIONS

Le principe de la loterie sportive liée à des courses, qu'elles soient de chevaux, de lévriers ou d'automobiles est simple. Avant l'événement, l'organisateur, ici l'Automobile Club, émet des billets numérotés qu'il vend. Il conserve une partie des gains, en l'occurrence 15 pour cent pour le Grand Prix de Tripoli, et, le jour venu, en reverse une autre aux porteurs des billets dont le numéro est tiré au sort. Pour rendre le jeu encore plus attractif, lors d'un second tirage



L'une des rares images de la première édition du Grand Prix en 1925. En action dans les faubourgs de Tripoli, l'un des dix pilotes au départ (au volant d'une Fiat 501 S).

au sort on «marie» un billet avec chaque concurrent de la course. A l'arrivée. les porteurs de ces billets touchent chacun une prime proportionnelle au classement de la voiture à laquelle leur billet était lié. C'est en fait cette partie-là du jeu qui fait chavirer les amateurs de jeu de hasard puisque le gain pour le porteur du billet attaché au concurrent gagnant la course représente toujours une belle somme 2. Pour le Grand Prix de Tripoli, l'ACT attribue à celui-ci un beau multiple. Pour un coupon acheté l'équivalent de huit euros actuels, le gagnant empoche un peu plus de deux millions d'euros.

Dès la première édition en 1933, on s'arrache les billets. En Italie bien sûr, mais aussi en Libye, dans toute l'Afrique du Nord et même en France. Le succès de la Lotteria di Tripoli est fulgurant. L'ACT passe en quelques mois de la ruine à la fortune. Concurrents privés, écuries officielles, pilotes de renom



Les affiches du Grand Prix de Tripoli.



1938

et gentlemen-drivers accourent tels des chasseurs de prime. Le Grand Prix de Tripoli ne compte pas pour le championnat, mais il fait la fortune de ses participants! On le surnomme le « Grand Prix du Million ». De 12 concurrents en 1930, on passe à 29 en 1933. Et encore, trois candidats ont-ils renoncé à prendre le départ. Le circuit est désormais tracé à La Mellaha, à sept kilomètres à l'est de Tripoli, en direction de l'oasis de Tagiura. C'est Achille Varzi qui l'emporte sur sa Bugatti Type 51 officielle devant Tazio Nuvolari sur une Alfa Romeo 8 C 2300 de la Scuderia Ferrari, et Tim Birkin sur une Maserati Tipo 26 M.

LE REVE DE BALBO

L'année suivante, grâce à la manne financière inattendue qui a rempli ses caisses en 1933, l'Automobile Club de Tripoli décide de rendre le Grand Prix fastueux. En tout premier lieu, il veut se doter d'installations de prestige. Autour du même circuit de 13,1 km. il décide de construire des infrastructures ultramodernes et grandioses. Elles vont être en effet majestueuses et démesurées ainsi que les affectionne tant Mussolini. En janvier 1934, arrive en Libye un homme qui va peser de tout son poids pour que le projet de l'ACT sorte de terre vite et bien, le Maréchal de l'Air Italo Balbo, nouveau Gouverneur de Libye.

LES VAINQUEURS DE TRIPOLI

- 1925 : Renato Balestrero (OM)
- 1926 : François Eyssermann (Bugatti) 1927 : Emilio Materassi (Bugatti
- · 1928 : Tazio Nuvolari (Bugatti)
- 1929 : Gastone Brilli-Peri (Talbot)
- 1930 : Baconin Borzacchini (Maserati)
- 1931 et 1932 : non disputé
- 1933 : Achille Varzi (Bugatti)
- 1934 : Achille Varzi (Alfa Romeo)
- 1935 : Rudolf Caracciola (Mercedes)
- · 1936 : Achille Varzi (Auto Ūnion)
- 1937: Hermann Lang (Mercedes)
- 1938 : Hermann Lang (Mercedes)
- 1939 : Hermann Lang (Mercedes)
- 1940 : Giuseppe Farina (Alfa Romeo)



Balbo saluant Varzi avant le départ en 1936

Ce jeune héros de l'aviation italienne qui a construit sa légende à coup de records aériens, est tombé en disgrâce. Sa popularité autant que sa non-docilité agacent Mussolini et son entourage. Balbo a perdu son prestigieux poste de ministre de l'Air et prend ses quartiers aux confins de l'Empire où le Duce l'exile. Intelligent et un rien mégalomane, le nouveau gouverneur comprend que le Grand Prix est une chance inespérée pour que les projecteurs restent braqués sur lui. Il s'implique dans le dossier du circuit, et ajoute les lires de l'État à celles

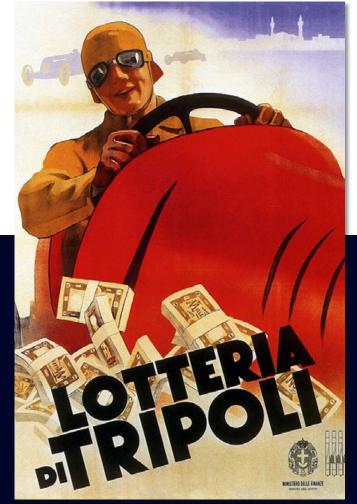
de la loterie. Son objectif, doter Tripoli du

plus beau circuit du monde.

Les bâtiments sont conçus par le cabinet d'architectes italien Attilio Arcangelli et Pier Luigi Maruffi, puis exécutés par la Société Italienne de Construction et Travaux Publics. Le jour de son inauguration, le 6 mai 1934, La Mellaha est probablement le circuit disposant des installations les plus modernes sur cette rive de la Méditerranée, et peut-être même les plus modernes du monde. Le luxe le dispute au modernisme et au gigantisme architectural. >>>

2. Cela donnera d'ailleurs lieu à des ententes entre pilotes et porteurs de billets...





1941, GRAND PRIX ANNULÉ

>> Visiteurs et concurrents qui viennent au circuit en voiture en empruntant la route de Tripoli à Tagiura, aperçoivent de loin les impressionnantes infrastructures. La tribune principale, plantée sur la ligne droite des stands, est une véritable nef avec ses 300 mètres de béton blanc au centre de laquelle trône la tribune d'honneur. L'édifice peut accueillir au total 8000 spectateurs assis, abrités du soleil par une marquise en béton de 15,50 mètres de long, projetée sans aucun pilier. Une prouesse pour l'époque! Face à elle, les stands intègrent les dispositifs de ravitaillement et sont prolongés par un bâtiment technique qui accueille la direction de course, les officiels et la salle de presse. Il est surmonté d'une tour de contrôle qui culmine à 43 mètres et contre laquelle est installé un immense panneau d'affichage électrique. Le tout est complété par des feux de départ à commandes électriques 3 et par un dispositif automatique de chronométrage par cellule photoélectrique au dixième de seconde. Sa précision sera ensuite portée au centième, comme au Jeux Olympiques de Los Angeles organisés deux ans plus tôt. A l'arrière de ce même bâtiment, pour le confort des écuries, a été aménagé un vaste paddock au sol bétonné, avec arrivées d'eau et d'électricité, modernisme rare à l'époque, surtout aux portes du désert...

Les travaux, commencés le 15 janvier 1934, ont été réalisés en à peine plus de cent jours. Selon les rapports des architectes, ils ont mobilisé en permanence environ 2500 ouvriers d'entreprises locales et italiennes. Le coût? Le chiffre n'est pas arrivé jusqu'à nous, mais il était forcément colossal, réglé comptant par le maître d'ouvrage, l'Automobile Club de Tripoli. Bénie soit la Lotteria grâce à laquelle la Libia Italiana dispose du plus beau circuit

du monde et dont le Grand Prix va devenir la course la plus disputée du calendrier. Au pied des installations, la piste de La Mellaha, belle, large, très roulante, presque trop, déroule son asphalte parfait. C'est, avec l'autodrome de l'Avus à Berlin, le tracé le plus rapide du monde. Sur un tour, les pilotes y restent à «pleine charge», c'est-à-dire accélérateur à fond, plus des trois quarts du temps. On y atteint les 300 km/h, on y freine peu, mais il faut



La première ligne de la grille du Grand Prix 1936 est occupée par quatre voitures allemandes : trois Auto Union Type C et une Mercedes W 25.







Quelques billets de la lotterie du Grand Prix de Tripoli.







gérer l'adhérence qui peut changer à la faveur d'une bourrasque jetant du sable dans une courbe, ou d'une flaque d'huile laissée par la casse d'un moteur. Du pilotage à très haut risque! Les ingénieurs, eux, sont confrontés à des phénomènes qu'ils ne rencontrent pas ailleurs... De très hauts régimes moteurs et la canicule permanente rendant le refroidissement des mécaniques compliqué malgré les hautes vitesses. Les voitures sont équipées de radiateurs surdimensionnés et de ventilateurs additionnels. Mais les casses sont nombreuses... Les éclatements de pneumatiques aussi. Les carcasses de caoutchouc subissent des contraintes elles aussi extraordinaires, patinage dû à la puissance des moteurs et à leur couple, vitesses extrêmes atteintes et tenues de longues secondes, asphalte brûlant, abrasion par le sable...

LES MÉCANIQUES EN ENFER

La Mellaha est un paradis pour les gros bras et un enfer pour les mécaniques. En pleine «Ère des Titans», appelée ainsi en raison de la démesure des machines et de la lutte flamboyante à laquelle vont se livrer Mercedes et Auto Union, et dans une moindre mesure Maserati et Alfa Romeo, jusqu'en 1939, le Grand Prix de Tripoli devient un rendez-vous fantasmagorique. Une victoire ici compte autant que le titre, pas seulement en raison des primes octroyées par les organisateurs grâce à

LE FUNESTE DESTIN DU CIRCUIT DE LA MELLAHA

Le circuit de Tripoli aurait pu reprendre du service après la Seconde Guerre mondiale. Il avait subi des dégradations mineures et ses installations étaient quasi intactes. Mais <u>l'aérodrome de La</u> Mellaha, construit par les Italiens en 1923 et autour duquel avait été tracée la piste, allait peu à peu prendre une importance stratégique. Pris par les Anglais en 1943, il passait sous contrôle américain sous le nom de Wheelus Air base et devenait au fil des années la plus importante base américaine, toute arme, hors des Etats-Unis. Les magnifiques bâtiments qui faisaient la fierté de l'Automobile Club de Libye et du Gouverneur Balbo avaient été transformés en locaux de stockage pour les pièces de rechange des appareils et le carburant. <u>Les</u> installations seront rendues aux autorités libyennes par les Américains en 1970. Utilisé



Le circuit occupé par les Américains en 1955.

par les Russes, alliés du Colonel Kadhafi, puis comme quartier général de l'aviation Libyenne, l'aéroport de La Mellaha a été bombardé le 15 avril 1986 lors d'un raid militaire américain en représailles à un attentat dans une discothèque de Berlin qui avait coûté la vie à plusieurs militaires américains visés par l'attaque. Il ne reste aujourd'hui rien du circuit sous les palmiers, désormais noyé au cœur des installations civiles de Mitiga, nouveau nom de l'aéroport.

la *Lotteria*. Le prestige d'un succès à La Mellaha éclipse tous les autres et peut racheter une mauvaise saison.

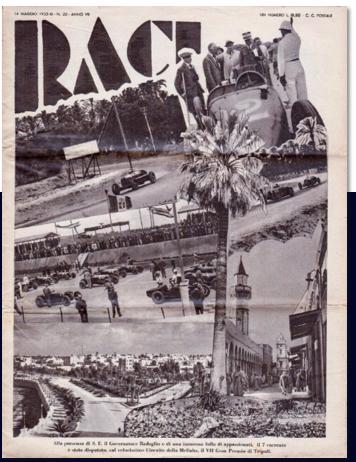
Pour s'imposer sur cette piste superlative, les constructeurs vont imaginer des machines à la mesure de sa démesure. Si elles ne sont pas exclusivement destinées au Grand Prix de Tripoli, c'est ici qu'elles seront poussées au sommet de leurs performances. Trois voitures illustrent bien cette recherche d'absolu.

La première est l'Alfa Romeo 16 C Bimotore.

Enzo Ferrari qui défend les couleurs du constructeur italien avec sa Scuderia Ferrari, la fait spécialement construire en 1935 par ses ingénieurs assistés de ceux d'Alfa. La Bimotore est destinée aux «hyper-circuits» comme Tripoli et l'Avus. Son châssis, développé à partir de celui d'une P 3, est équipé de deux moteurs de huit cylindres en ligne, eux aussi issus de la P 3,

3. A partir de 1937, elle sera complétée par une signalisation, électrique elle aussi, disposée tout le long du circuit pour avertir les concurrents d'un éventuel danger.





Bien qu'il soit hors championnat, le Grand Prix de Tripoli fait la Une des journaux populaires ou sportifs.

>> modifiés et installés l'un devant et l'autre derrière le pilote. Avec ses 510 ch, elle est largement plus puissante que ses rivales allemandes, les Auto Union et les Mercedes qui développement respectivement 380 et 350 ch. Mais cette surpuissance se paie comptant sur la balance où l'aiguille dépasse la tonne, soit 270 kg de plus que ses rivales. Le rapport poids/puissance les met toutes à peu près à égalité. Mais le comportement brutal et délicat de l'Alfa ne permettra jamais à ses pilotes, en particulier Tazio Nuvolari et Louis Chiron, d'obtenir des résultats probants face à leurs grands rivaux, les pilotes Auto Union et Mercedes.

LA SUPRÉMATIE ALLEMANDE

C'est précisément chez ces deux constructeurs que naissent quelques mois plus tard deux des voitures qui vont le plus impressionner les spectateurs de La Mellaha en 1937, l'une des saisons les plus exaltantes de l'«Ère des Titans».

La Mercedes-Benz W 125, type « Tripoli 1937 », est optimisée pour le règlement en vigueur. Elle pèse 750 kg, poids maximum réglementaire, et développe un peu plus de 600 ch. En vitesse de pointe, dans la longue ligne droite des stands, elle dépasse allègrement les 320 km/h!

Elle est flanquée en cette année 1937 sur la première ligne de la grille de départ par sa rivale de toujours, l'Auto Union Type C. Sans doute le plus mythique de tous les modèles construits par la marque. Son 16 cylindres en V à 45° implanté en position centrale arrière délivre un peu plus de 520 ch. La

voiture est superbement équilibrée et, à son volant, Hans Stuck réalise cette année-là des performances stratosphériques sur la piste libyenne avec plus de 236 km/h de moyenne aux essais (pôle position), et un meilleur tour en course à plus de 229 km/h de moyenne. Seul l'autodrome de l'Avus et ses virages relevés permettent alors d'aller plus vite au volant d'une voiture de course. Plus vite, plus fort, plus loin, les dirigeants de l'Automobile Club de Tripoli et le Gouverneur Balbo savent qu'ils n'en auront pas le

temps. La guerre se mondialise et le conflit a gagné l'Afrique. Quand Giuseppe Farina franchit en vainqueur la ligne d'arrivée du XIV° Grand Prix de Tripoli le 12 mai 1940, chacun sait que l'entrée en guerre de l'Italie est imminente. C'est donc l'un des derniers jours heureux. La dernière page d'un livre se referme. Quand en rouvrira-t-on un nouveau? Chacun voudrait que la date soit proche. Las... La guerre va durer. Plus jamais l'autodrome de La Mellaha ne reverra un Grand Prix.



Grand Prix de Tripoli 1938, la Mercedes W 154 de Rudolf Caracciola est poussée vers la grille de départ par les mécaniciens de l'équipe allemande qui occupe trois des quatre places de la première ligne.













Cartes postales ou médailles, le Grand Prix de Tripoli fait vendre beaucoup de produits dérivés.



WWW.ACABA.FR

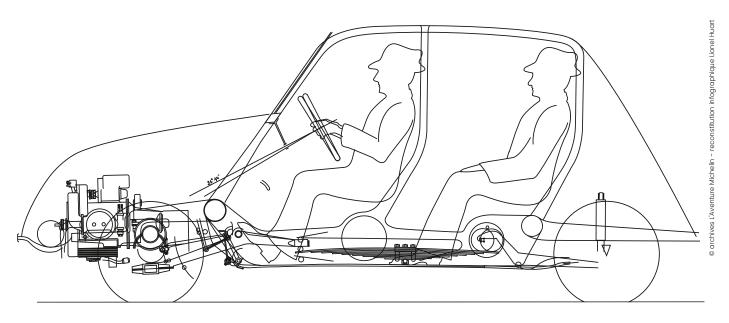
RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE



GANTIER







Surnommé Bigrenouille, le projet TPV étudié chez Michelin par les ingénieurs Châtaignier et Saint-Frison est équipé d'un moteur Gnome et Rhône et, déjà, d'une suspension à interaction.

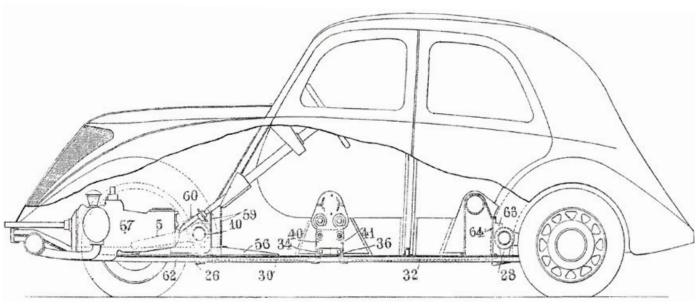
a volonté chez André Citroën de produire une voiture populaire est de toute évidence née de ses voyages aux Etats-Unis. Avant la Première Guerre mondiale, il y découvre les usines Ford et leurs chaînes d'assemblage qui produisent alors la légendaire Model T en grande série. Lorsqu'il se lance en tant que constructeur dans l'industrie automobile en 1919, son ambition est bien de devenir à terme le Ford Français, voire européen, avec la production en grande série d'un modèle unique, sa fameuse Type A 10 HP. En 1922, il fait un pas de plus vers l'automobile populaire en commercialisant sa petite 5 HP, mais il doit en stopper la production moins de quatre ans plus tard. Malgré sa popularité et son succès commercial, ce modèle est un échec en terme de rentabilité économique pour le constructeur du

quai de Javel. Mais l'idée est là, et Citroën ne l'oublie pas...

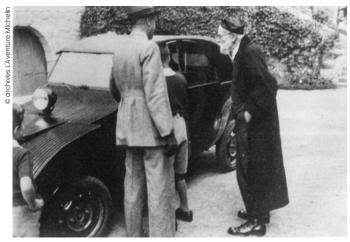
De son côté, Michelin a toujours œuvré avec le talent que l'on sait pour la démocratisation de l'automobile. Au début de l'année 1923, le manufacturier de pneumatiques clermontois lance la fameuse Enquête Nationale pour L'Automobile Populaire qui doit définir toutes les caractéristiques de l'automobile telle que la souhaitent les Français ¹. Aussi, lorsqu'André Citroën se débat dans les difficultés financières qui l'acculeront à la faillite, et tandis que les études de la fameuse Traction Avant dans laquelle il place tant d'espoirs sont en cours, il pense déjà à la suite... En effet, dès octobre 1933 il travaille avec Michelin, son partenaire depuis toujours, sur un projet baptisé La Voiture Idéale qui, de toute évidence, annonce une petite voiture populaire dont l'étude sera lancée une fois la gamme des Traction mise en production et commercialisée ². La faillite prononcée à la fin de l'année 1934 et la reprise par Michelin au début de l'année 1935 en décideront autrement...

LE VIEUX RÊVE DE MICHELIN

Le manufacturier de Clermont-Ferrand croit en Citroën, croit en sa Traction Avant et croit aussi en ses projets. L'urgence est alors de fiabiliser les modèles en production, la 7 CV et la 11 CV. Pour conserver la clientèle on remet aussi un temps en production les modèles à roues arrière motrices en les équipant des excellents moteurs culbutés des Traction. A Clermont-Ferrand, deux ingénieurs maison, Louis Saint-Frison et Francis Chataignier



Le 24 septembre 1937, Citroën dépose ce brevet pour une voiture à quatre roues indépendantes équipée d'un moteur bicylindre refroidi par air et d'une suspension à cinq barres de torsion.



Ce document de qualité imparfaite est cependant exceptionnel. Datant d'août 1939, il montre Edouard Michelin et un prototype de 2 CV aue son neveu Marcel Michelin est venu lui montrer.



Contrairement à ce qui a longtemps été écrit cette 2 CV n'est pas un prototype, mais bien le modèle de série, homologué, qui aurait dû être présenté lors du Salon de Paris en octobre 1939!

sont chargés de travailler sur le projet de petite voiture populaire. Il n'est pas question de laisser la concurrence prendre de l'avance. Bien que très peu d'éléments nous soient aujourd'hui parvenus sur leurs travaux, il est évident que leur mission première est de « défricher le terrain ». Avec eux, Michelin souhaite voir mettre en application des solutions techniques sortant de la tradition automobile, inédites, tout particulièrement en ce qui concerne les liaisons au sol. Ils vont explorer diverses voies en attendant que le bureau d'études Citroën, venu à bout des défauts de jeunesse de la Traction, puisse lancer, parallèlement, son projet TPV 3. Il n'est pas non plus impossible que cette voiture ait aussi été voulue comme une voiture-étalon destinée à aiguillonner, si nécessaire, l'équipe des ingénieurs Citroën de la rue du Théâtre. Un caillou dans la chaussure d'André Lefebvre? Lors de la réunion du conseil d'administration du 2 décembre 1935, Pierre Michelin, fils d'Edouard Michelin qui a succédé à André Citroën à la tête

du Quai de Javel, s'était déjà préoccupé « de la question des frais qu'entraînerait l'adoption d'un modèle nouveau». Le projet TPV est donc lancé chez Citroën dans le courant de l'année 1936. Le premier prototype fait ses premiers essais au début de l'année 1937, en région parisienne, entre Gometz-Le-Châtel et Chantecog. Il n'est pas encore question d'une voiture rustique de type minimum automobile destinée à un usage polyvalent. L'équipe du bureau d'études de la rue du Théâtre travaille sur une petite voiture de type tourisme classique, mais résolument moderne. Il s'agit d'une monocoque, à roues avant motrices, à quatre portières et quatre places et avec une carrosserie en aluminium. Le virage vers une voiture rustique et destinée à la fois aux classes sociales populaires et aux agriculteurs, est pris plus tard. Il intervient en effet au début de l'année 1938, après le décès de Pierre Michelin 4 et son remplacement à la tête de Citroën par Pierre Boulanger. Homme de confiance d'Edouard Michelin, celui-ci est entré chez le manufacturier en 1919 après la Première Guerre mondiale. Il est un ami de longue date de Marcel Michelin, fils d'André Michelin et neveu d'Edouard. Ils se sont connus à Satory lors de leur service militaire dans l'aérostation de 1906 à 1908. Cet homme exigeant, sachant mobiliser et rassembler les talents autour de lui, va dès lors imposer au projet TPV une nouvelle définition avec l'appui total d'Edouard Michelin. Le 28 août 1939, la 2 CV est prête. Le modèle définitif est présenté au service des Mines. La production peut alors commencer dans l'usine du quai Michelet à Levallois, celle-là même qu'André Citroën avait louée en 1921 puis >>>

1 et 2. Voir à ce propos l'article 2 CV, La Voiture Idéale, par Antoine Demetz, paru dans le magazine Hier en France n° 4, novembre-décembre 2014. 3. TPV signifie Toute Petite Voiture. Le projet de la Traction était désigné PV pour Petite Voiture. 4. Pierre Michelin décède le 30 décembre 1938 à l'âge de 34 ans à l'hôpital de Montargis. La veille, au voiant de sa Traction Avant, il avait été victime d'un grave accident sur la Nationale 7 à la hauteur de Mormant-

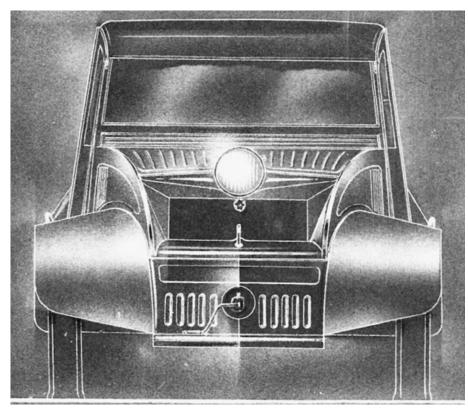
DE LA 2 CV CAMIONNETTE A L'ACADIANE

Les premières études de la 2 CV Camionnette, version utilitaire de la 2 CV Berline. remontent à la fin des Année trente (voir à ce propos l'article paru dans L'Authentique n° 2). Tout au long de sa carrière, elle suivra les évolutions techniques de la Berline avec la 2 CV AU à moteur de 375 cm³ en 1950, la 2 CV AZU à moteur de 425 cm³ en 1954 et la 2 CV AZU B à moteur de 435 cm³ en 1972. Une exception toutefois avec la 2 CV AK 350 lancée en avril 1963, en parallèle de la 2 CV AZU, et qui est en fait la première de toutes les 2 CV à recevoir le moteur 3 CV de 602 cm³ de l'Ami 6. Equipée d'une caisse surélevée, elle devient la 2 CV AKS 400 en 1970. La 2 CV AZU B disparaît du tarif au mois de février 1978 et, le mois suivant la 2 CV AKS 400 est remplacée par l'Acadiane. Celle-ci est en fait en croisement entre une 2 CV AKS 400 et une Dyane dont elle reprend toute la partie avant.



>> rachetée en 1929 au pionnier de l'Automobile Adolphe Clément-Bayard pour produire sa 5 CV 5. Il est décidé de commencer par la production d'une première tranche de 250 exemplaires en prévision du Salon de l'Automobile de Paris qui doit ouvrir ses portes le 5 octobre suivant. Malgré l'entrée en guerre de la France le 3 septembre 1939, au moins une centaine d'exemplaires est cependant assemblée. Mais l'offensive allemande de mai 1940 puis la débâcle et la capitulation aui s'ensuivent font que la 2 CV n'est plus un projet prioritaire. Pierre Boulanger envisage de reprendre son industrialisation, mais, très vite, les autorités d'occupation interdisent aux constructeurs français l'étude de tout nouveau modèle. Aussi, lorsque l'Allemagne lance son offensive contre l'URSS en juin 1941 et que les Etats-Unis entrent en guerre au mois de décembre suivant, l'espoir renaît au Quai de Javel. Pierre Boulanger, héros de la Première Guerre mondiale, et clairement anti-allemand, relance en cachette les études du projet TPV convaincu désormais de la victoire des forces alliées. Certaines solutions coûteuses sont abandonnées comme l'utilisation de l'aluminium pour la carrosserie et la plateforme, celle du magnésium pour les bras de suspension et les barres de torsion pour la suspension. La voiture n'a toujours qu'un seul phare, et son moteur en alliage de 375 cm³ à deux cylindres à plat, évolution de celui de 1939, est toujours refroidi par eau.

Après la Libération, malgré le rationnement de l'essence qui perdure, les études se poursuivent. On table désormais sur un moteur à refroidissement à air, dessiné par Walter Becchia ⁶ et une boîte de vitesse qui compte désormais quatre rapports au lieu de trois. On passe aussi d'un à deux phares et un démarreur électrique est finalement adopté en dernière minute. La



Le projet TPV est relancé en 1941 sous L'Occupation. Le prototype Cyclope abandonne alors les alliages légers et reçoit la suspension à interaction à pots qui sera montée en série.

2 CV est officiellement dévoilée au Salon de L'Automobile de Paris le 7 octobre 1948. Ses caractéristiques et son prix annoncés font beaucoup de sceptiques, tant auprès des journalistes spécialisés que des autres constructeurs automobiles. Mais le grand public est majoritairement enthousiaste bien que le moteur, objet de nombreuses spéculations, reste alors bien mystérieux. Des gueuses ont été placées sous les capots verrouillés des trois 2 CV exposées sur le stand... Ce n'est que l'année suivante que la carrière commerciale et industrielle de la 2 CV démarre vraiment. Après avoir été homologuée le 24 juin 1949, la Petite Citroën

entre en production à l'usine de Levallois le 11 juillet suivant. Les carnets de commande se remplissent et, au fil des mois, les délais de livraison augmentent de façon exponentielle. Ils iront jusqu'à dépasser cinq ans au cours des années cinquante... Le succès de la 2 CV est en marche!

1949-1954, LE REGNE DE LA 2 CV A

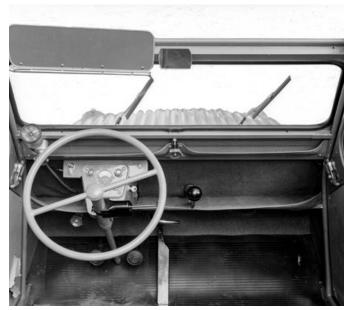
La première de toutes les 2 CV est la 2 CV A. Elle se caractérise avant tout par son moteur de 375 cm³ refroidi par air. Dans sa première version, elle est uni-



Après des années d'attente, Pierre Boulanger dévoile enfin sa 2 CV au Salon de Paris le 7 octobre 1948 devant le président de la République Vincent Auriol et une foule sidérée.



Photographiée chez Michelin en avril 1956, cette 2 CV AZ pose avec le plus gros et le plus petit pneumatique produits par le manufacturier français afin d'en donner l'échelle...



Voici la planche de bord telle qu'elle se présente à partir de septembre 1954 sur la 2 CV AZ de décembre 1955 sur la 2 CV A. Le dépouillement extrême est encore le maître mot.



Septembre 1957. L'apparition en série d'une porte de malle en tôle avec la 2 CV AZLP va contrarier les affaires des professionnels qui proposaient les fameuses malles accessoires bombées...

formément gris métallisé, avec sellerie, capote et roues grises. A l'intérieur, seules quelques touches de noir viennent apporter un peu de contraste... Sur la face arrière, la signalisation se résume à un catadioptre unique fixé à gauche et à une unique lanterne, au centre de la plaque d'immatriculation, assurant aussi l'éclairage de cette dernière... En septembre 1952, apparaissent les premiers signes d'une amélioration du point de vue esthétique. Le gris métallisé tant décrié est remplacé par un gris uni foncé plus élégant, associé et des roues peintes, comme sur les Traction, de couleur ivoire. L'année suivante, en mai, la sellerie grise est remplacée par une sellerie écossaise disponible en trois combinaisons de couleurs. Au mois de juin suivant, les deux chevrons de la calandre perdent leur ovale et donnent un nouveau visage à la Petite Citroën. Elle reste ainsi inchangée dans ses grandes

Novembre 1956. La 2 CV AZL est la première à recevoir la grande lunette et une capote en matière synthétique. Elle dispose aussi d'un dégivrage de pare-brise.

lignes, avec sa mécanique de 375 cm³ délivrant toujours 9 ch, jusqu'au mois de septembre 1954.

1954, PUISSANCE ET VITESSE DE POINTE...

Faute de la fameuse remplaçante de la Traction que la presse automobile de l'époque annonce révolutionnaire, Citroën présente une nouvelle version de la 2 CV au Salon de Paris en octobre 1954. La 2 CV A.

unique 2 CV berline commercialisée depuis 1949, est alors rejointe au catalogue par la 2 CV AZ. Extérieurement, celle-ci se distingue par l'adoption de clignotants »

5. Après la Première Guerre mondiale, Adolphe Clément-Bayard, avait comme projet de se lancer dans la production d'une petite automobile populaire économique. Mais, ruiné par la loi sur les bénéfices de guerre, il ne pourra le mener à bien... 6. Transfuge de chez Talbot où il a créé avant-guerre les moteurs des voitures de Grand Prix, Walter Becchia est un des meilleurs motoristes de sa génération. Il rejoint Citroën en 1941 avec son compère Lucien Gérard précédemment metteur au point travaillant pour les carburateurs Zénith.



LES DÉRIVÉS DE LA 2 CV, UNE GRANDE FAMILLE

Tout au long de sa carrière la 2 CV donnera naissance à de nombreux modèles dérivés reprenant à la fois sa mécanique et son châssis ou reprenant l'un des deux. La première est l'Ami 6 lancée en avril 1961. Puis, en 1967, on trouve la Dyane qui recevra tout aussi bien le moteur de 425 cm³, celui de 435 cm³ que les deux générations de moteur de 602 cm³. La Méhari lancée en 1968, tout d'abord présentée comme un dérivé de la Dyane, ne sera, elle, jamais disponible qu'avec le moteur de 602 cm³ de

seconde génération. L'Ami 6 est remplacée en 1969 par l'Ami 8 qui conserve la même motorisation. En 1970 apparaît le M 35, un étrange véhicule carrossé en coach chez Heuliez dont la carrosserie est dérivée de celle de l'Ami 8. Celui-ci est équipé à titre expérimental d'un moteur à piston rotatif de type Wankel et d'une suspension hydropneumatique. Dans le même esprit, l'Ami Super présentée en 1973 résulte du mariage d'une Ami 8 et de la mécanique de 1015 cm³ de la GS.



Le nouveau capot monté sur les 2 CV Berline à partir de décembre 1960 offre l'avantage de posséder une calandre démontable qui se remplace facilement en cas de choc.



Avec sa sellerie en tissu diamanté directement inspirée de celle de l'Ami 6 et son grand volant en bakélite, la 2 CV AZAM offre un niveau général de finition jusqu'ici inconnu sur la 2 CV.

>> latéraux et de deux feux arrière avec catadioptre, mais seul celui de gauche fait aussi feu de stop. Cet équipement est conforme à ce qu'exige alors le nouveau Code de La Route pour les voitures neuves commercialisées à partir du 1er janvier 1955. La couleur change aussi. Si les roues conservent l'ivoire clair apparu en octobre 1953, la livrée de la 2 CV reste grise, mais elle adopte désormais une nuance plus claire. Cependant, la principale nouveauté se trouve sous le capot. Tout d'abord, le moteur voit sa cylindrée et sa puissance passer respectivement à 425 cm³ et 12 ch. Cela peut faire sourire aujourd'hui, mais ces 50 cm³ et ces trois chevaux réels de

plus apportent un agrément de conduite réellement meilleur. La surmultipliée 7 peut ainsi être plus fréquemment utilisée et la vitesse de pointe passe d'un peu moins de 70 à un peu plus de 80 km/h. Mais là n'est pas la seule innovation apportée par la 2 CV AZ. Elle est aussi équipée en série du fameux embrayage centrifuge qui permet de démarrer en douceur sans utiliser la pédale de débrayage et en sollicitant seulement celle de l'accélérateur. Avec ce dispositif, la Petite Citroën voit sa côte de popularité grandir encore plus auprès des conductrices, mais elle devient aussi une voiture particulièrement à l'aise en ville. Elle peut en effet être conduite sur le

premier et le deuxième rapport comme une voiture automatique en n'utilisant que l'accélérateur et le frein.

Mais, à peine sortie, la 2 CV AZ fait l'objet de ses premières modifications. Tout d'abord, au mois de décembre 1954, elle reçoit une nouvelle suspension dont les ressorts principaux ne travaillent plus à la compression mais à la tension, et dont les ressorts antigalop sont remplacés par des buttées en caoutchouc. Ce nouveau montage, dit «à ressorts nus» 8. Bien que plus légère et économique à produire, elle ne donne pas entière satisfaction et, au mois de mai 1955, l'ancienne suspension fait son retour. Au mois de novembre suivant, la



Présentée à l'état de prototype en mars 1957 à La Mer de Sable d'Ermenonville, la 2 CV 4 x 4 n'entrera en production qu'à la fin de l'année 1960. Elle sera officiellement produite à 694 exemplaires. Ce prototype est ici photographié au Salon de Bruxelles en janvier 1960.



La 2 CV AZAM Export, modèle éphémère, n'est commercialisé qu'un peu plus de quatre mois d'avril à août 1967. Il ne manquait pourtant pas d'attraits avec ses enjoliveurs à flancs blancs.



Pour la 2 CV, les 2 CV 4 et 2 CV 6, grâce à leurs nouvelles motorisations plus puissantes, sont en 1970 les modèles de la renaissance et vont prolonger son existence d'une vingtaine d'années!

2 CV gagne un demi-cheval et son moteur grâce, entre autres, au remplacement de son carburateur bijet par un carburateur monojet et le montage de pistons bombés, délivre maintenant 12,5 ch.

DU LUXE PAR PETITES TOUCHES

Au mois de novembre 1956, la 2 CV voit sa présentation améliorée avec la sortie d'une version luxe baptisée 2 CV AZL. Outre l'ajout de baguettes d'enjolivement en aluminium poli sur le capot, les bas de caisse et les portières, cette 2 CV reçoit une capote non plus en toile mais en «chlorure de vinyle satiné» et des garnitures de banquettes à fines rayures baptisées Bayadère. La capote et ces garnitures voient leurs coloris, bleu ou vert, assortis. Un travail est aussi fait pour améliorer la visibilité avec le montage d'une lunette agrandie et d'une

buse de dégivrage débouchant à la base du pare-brise en face du conducteur. Les roues, les pare-chocs, le volant et les armatures des banquettes peints en gris très clair sont censés apporter un peu de «fantaisie». Au printemps suivant, une troisième combinaison de couleur est proposée avec une capote grenat et des garnitures rouges.

Face au succès de ce nouveau modèle, Citroën présente au Salon de Paris d'octobre 1957 une évolution de cette version luxe. Baptisée 2 CV AZLP, elle est équipée d'une porte de malle en tôle en lieu et place de la capote longue. Cette amélioration impose l'adoption d'une face arrière redessinée où la plaque d'immatriculation, toujours en deux parties est maintenant au centre. Désormais, quatre versions de 2 CV Berline sont maintenant disponibles au catalogue. Outre l'adoption au mois

d'avril 1959 d'un nouveau dégivrage de pare-brise plus efficace grâce à une buse plus large, la 2 CV n'évolue plus jusqu'au salon suivant. Là, la 2 CV fait sa révolution culturelle puisque, en plus de son habituel gris jusqu'ici unique, elle peut désormais être livrée peinte en bleu! Simultanément, elle perd ses grandes roues de 400 pour adopter des roues de 380. Un an plus tard, un vert vient enrichir son nuancier. Là encore, face au succès de cette nouvelle couleur, mais aussi poussé par l'arrivée de la future petite Renault à traction avant, la R 3 et la R 4, Citroën poursuit dans cette voie. En décembre 1960, à quelques jours d'intervalle, la 2 CV Berline reçoit un nouveau capot à calandre démontable en aluminium embouti et une livrée jaune du plus bel effet! Dès lors, tous les ans, >>>

7. Nom donné alors au quatrième rapport de la 2 CV. 8. Dite aussi « à ressorts apparents ».

LE CAS DE LA 2 CV 6 CHARLESTON

La 2 CV 6 Charleston est la deuxième série limitée sur base 2 CV. Comme la 2 CV Spot, son dessin est signé Serge Gevin et elle est lancée le 1er octobre 1980 avec une production prévue de 8000 exemplaires dont 3000 pour la France. Habillée de Noir et de Rouge Delage, son succès est tel que Citroën, sous la pression de son service commercial, l'intègre au catalogue courant. De série limitée, la 2 CV Charleston devient série spéciale. Dans la foulée, elle reçoit des phares chromés, sa sellerie n'est plus à motif pied-de-coq noir et blanc mais uniformément grise avec des piqûres en losanges. A partir de novembre 1981, une seconde livrée Noir et Jaune Hélios, plus tranchée, est disponible. Mais son succès sera moindre et elle est remplacée par une livrée à deux tons de gris, Gris Nocturne et Gris Cormoran, particulièrement élégante. A partir de juin 1984 le dessin de la livrée est simplifié avec des caisses monocolores Noir ou Gris Nocturne.



© Citroën Communication - .



Septembre 1974, la France défigurée. La 2 CV change de visage. Beaucoup auront du mal à s'y faire, même si les phares rectangulaires apportent un vrai plus en matière d'éclairage.

» pour chaque millésime, le nuancier de la 2 CV évoluera au grès des modes et des tendances. Il faut réagir face la montée en puissance de la nouvelle Renault! 9 Ainsi, à partir de février 1961, l'embrayage centrifuge monté en série, qui n'a pas que des adeptes, n'est plus disponible qu'en option... Ensuite, le moteur de la 2 CV gagne en puissance par petits bonds. Il passe à 13,5 ch octobre 1961 puis à 15 ch en avril 1962. Toujours en 1962, en septembre, le petit compteur, les fameux essuie-glaces mécaniques et la longue jauge d'essence en fibre plongée dans le réservoir sont abandonnés. Les essuie-glaces sont maintenant entraînés par un moteur électrique tandis que l'indicateur de jauge, électrique lui aussi, est intégré avec le compteur sur un nouveau tableau de bord positionné face au conducteur.

1963-1970, LA FIN D'UNE EPOQUE

La 2 CV A et la 2 CV AZ ayant été respectivement retirées du tarif en octobre 1959 10 et en avril 1961, la gamme des 2 CV Berline ne comprend plus que deux modèles, la 2 CV AZL et la 2 CV AZLP. En février 1963, ces deux modèles se voient dotés d'un nouveau moteur délivrant 18 ch grâce à l'adoption de nouvelles culasses, d'une nouvelle tubulure et d'un carburateur plus gros. Extérieurement, elles reçoivent des pare-chocs avant et arrière de plus grandes dimensions. Le mois suivant, en mars, une nouvelle 2 CV haut de gamme fait son apparition. Sa finition, largement inspirée de celle de l'Ami 6, est particulièrement luxueuse. Tout d'abord désignée 2 CV AM " puis 2 CV AZAM, ce nouveau modèle reçoit des banquettes dont l'épaisse garniture recouvre toute l'armature métallique, et un volant en bakélite gris clair

du plus bel effet. Extérieurement, outre des joncs supplémentaires sur les joints de glaces et le capot, les roues adoptent les mêmes enjoliveurs que l'Ami 6. Toutes ces nouveautés sont destinées, une nouvelle fois, à contrer la nouvelle Renault qui ne manque pas d'arguments. Ses ventes, montant inexorablement, ont déjà dépassé celles de la 2 CV qui ne baissent pourtant pas pour autant... Après avoir reçu des portières avant ouvrant dans le bon sens en décembre 1964, la 2 CV connaît une dernière évolution en septembre 1965 lorsqu'elle adopte une nouvelle calandre en aluminium à trois lames, une troisième glace latérale dans les custodes et des amortisseurs hydrauliques télescopiques sur l'essieu arrière. En avril 1967 est lancée une nouvelle version de la 2 CV AZAM baptisée 2 CV AZAM Export. Elle se carac-



Juillet 1975, retour aux sources imposé par la conjoncture avec la 2 CV Spécial. La Petite Citroën rajeunit en retrouvant la finition dépouillée qu'elle avait dix ans plus tôt.

térise à l'intérieur par une planche de bord entièrement noire avec un compteur de type Ami 6 et, à l'extérieur, par le montage de clignotants rectangulaires dans les ailes avant et des enjoliveurs à flanc blanc additionnels Gala, en plastique thermoformé. Mais ce modèle a une existence éphémère et disparaît le 28 août suivant, jour du lancement de la Dyane.

1970-1980, DE LA 2 CV A LA 3 CV

Décevante en de nombreux points, la Dyane ne peut devenir la remplaçante de la 2 CV que beaucoup avaient vu en elle lors de son lancement. Citroën décide donc de remettre la 2 CV au goût du jour et lance la 2 CV 4 et la 2 CV 6 en février 1970.

Si la première, équipée du moteur de 435 cm³ et 26 ch emprunté à la Dyane 4, s'inscrit dans la droite ligne de la 2 CV AZLP, la 2 CV 6, elle, est une vraie 3 CV puisqu'elle adopte le moteur de 602 cm³ et 32,8 ch



Réalisée sur la base d'une 2 CV 4 dont le volume des ventes sera toujours inférieur à celui de la 2 CV 6, la 2 CV Spot au dessin imaginé par Serge Gevin vient redynamiser ce modèle en 1976.



L'usine emblématique de Levallois produit sa dernière 2 CV le 29 février 1988. Le dernier exemplaire destiné au marché français a été réservé de longue date par le journaliste Roger Brioult.



La dernière de toutes les 2 CV est produite à l'usine de Mangualde au Portugal le vendredi 27 juillet 1990 à 16 h 30. Cet exemplaire à la finition très particulière reviendra au directeur de l'usine.

apparu sur la 2 CV AK 350 12 en mai 1968 13. La planche de bord et les clignotants rectangulaires sur les ailes avant de l'éphémère 2 CV AZAM Export sont de retour. La face arrière est entièrement remaniée pour recevoir les feux multifonctions apparus en octobre 1967 sur l'Ami 6 Break. Même și l'on fait du neuf avec du vieux la sortie de ces deux nouveaux modèles est une véritable résurrection pour la Petite Citroën. Rien que pour l'année 1970, la production des 2 CV Berlines est multipliée par 1,68. La 2 CV s'offre même une petite cure de modernisation en septembre 1974 lorsqu'elle se voit dotée de phares rectangulaires, d'une nouvelle calandre en plastique, d'une capote à ouverture intérieure comme la Dyane et d'un pare-chocs arrière aux dimensions encore plus généreuses. Cependant, la tendance s'inverse à partir de 1975. Les effets du Choc Pétrolier... Cependant, Citroën continue à croire en la 2 CV et lance justement, en juillet 1975, un modèle de crise baptisé 2 CV Spécial. Disponible uniquement en jaune, celui-ci reprend la mécanique de la 2 CV 4 et reçoit une finition des plus dépouillées abandonnant les glaces de custode apparues en septembre 1965 et les phares rectangulaires. L'année suivante, la 2 CV est l'objet de la première collaboration entre Citroën et le styliste Serge Gevin avec la sortie de la première série limitée, la fameuse 2 CV Spot à la livrée orange et blanc, en avril 1976. En juillet 1978, la gamme est simplifiée avec la suppression de la 2 CV 4, mais la finition de la 2 CV Spécial évolue avec, par exemple, le retour de glaces de custode. La 2 CV Spécial et la 2 CV 6 reçoivent désormais les mêmes couleurs, mais elles se distinguent extérieurement par une

capote gris foncé à ouverture extérieure

et des phares ronds pour la première, et

une capote à ouverture intérieure assortie

à la teinte de la carrosserie et des phares

rectangulaires pour la seconde. Un an

plus tard, la 2 CV Spécial est équipée du même moteur de 602 cm³ que la 2 CV 6 pour devenir la 2 CV 6 Spécial. Quant à la 2 CV 6, elle devient alors la 2 CV 6 Club.

1980-1990 DECENNIE DES SERIES

En 1980 la 2 CV entame sa dernière décennie d'existence et celle-ci est placée sous le signe des séries limitées et spéciales. En effet, la 2 CV 6 Spécial et la 2 CV 6 Club vont très peu évoluer pendant cette période. En juillet 1981, dernière évolution technique majeure, la 2 CV voit ses freins avant à tambour remplacés par des freins à disques et son circuit hydraulique adopte désormais le LHM ¹⁴, le fameux liquide vert apparu sur la DS au mois de septembre 1966. Simultanément, l'embrayage centrifuge est supprimé de la liste des options

pour donner naissance à un nouveau modèle qui en est équipé en série, la 2 CV 6 Spécial E. Mais sa carrière est plutôt brève. Elle est retirée du catalogue au mois de juillet 1983. La 2 CV 6 Club voit sa commercialisation stoppée au mois de juillet 1987 tandis que la 2 CV 6 Spécial poursuit sa carrière, en compagnie de la 2 CV 6 Charleston, jusqu'à l'arrêt de la production à l'usine de Mangualde au Portugal le vendredi 27 juillet 1990 à 16 h 30.

9.La R 3 et la R 4, présentées au Salon de Paris en octobre 1961, sont entrées en production au mois d'août précédent.

10. La dernière 2 CV A sera cependant produite en février 1962.

11. 2 CV AM signifiant 2 CV améliorée. 12. La 2 CV AK 350 est une 2 CV Camionnette rallongée apparue au mois d'avril 1963 qui reçoit la base mécanique de 3 CV de l'Ami 6.

13. Ce moteur est une version moins puissante de celui de 35 ch monté simultanément sur l'Ami 6. 14. Pour Liquide Hydraulique Minéral. Il succède alors aux LHS et LHS 2, pour Liquide Hydraulique Synthétique.



SÉRIES SPÉCIALES ET SÉRIES LIMITÉES

Pour la 2 CV, les Années quatre-vingt sont placées sous le signe des séries. Hormis la première, la 2 CV Spot, toutes sont en effet lancées au cours de cette décennie. Après la 2 CV 6 Charleston en juillet 1980, il y a la 2 CV 007 et ses fameux impacts de balles en octobre 1981 commercalisée en France à 500 exemplaires puis la 2 CV France 3 soutenant le défi français de l'America's Cup pour deux séries de 2 000 exemplaires en avril 1983 et en mars 1984. Viennent ensuite

les trois séries de 2 CV Dolly, en mars 1985, septembre 1985 et mars 1986, avec respectivement 1500, 1800 et 1800 exemplaires pour la France. Sept modèles différents de 2 CV Dolly sont ainsi commercialisés. Enfin, la dernière série limitée française est lancée en septembre 1986 pour 1000 exemplaires. Baptisée Cocorico, cette 2 CV tricolore avait été préparée pour saluer une éventuelle victoire de la France à la coupe du Monde de football...





UN POUR TOUS, TOUS POUR UN!

L'ASSOCIATION DES 2 CV CLUBS DE FRANCE

Si le mouvement deuchiste est né en France en 1952, avec le mythique Club des 2 CV de L'Orléanais, toujours en activité, il ne prend véritablement son essor qu'à partir de la création de l'Association des 2 CV Clubs de France 34 ans plus tard.

PAR ANTOINE DEMETZ

réée à la fin de l'année 1986 pour organiser en France trois ans plus tard la 8^e Rencontre Mondiale des Amis de La 2 CV à Orléans-La Source, l'Association des 2 CV Clubs existe aujourd'hui depuis plus de trente ans. Suite à cet événement international mémorable ayant réuni plus de 2500 équipages, l'association perdure et s'étoffe. Son but est dès lors de rassembler les acteurs du mouvement deuchiste français, de créer un véritable lien entre eux, en les regroupant en une seule même structure. Les clubs de 2 CV commencent en effet à fleurir un peu partout dans l'Hexagone. Et tout particulièrement après l'arrêt de la production de la 2 CV au Portugal, le 27 juillet 1990, dont les médias se sont largement fait l'écho. Elle décide d'organiser en 1993, lors du weekend de L'Ascension, au Creusot, la première Rencontre Nationale des Amis de La 2 CV. L'événement n'en est qu'à ses balbutiements et rassemble 250 équipages. Mais, depuis, celui-ci a fait son bonhomme de chemin et a acquis une véritable dimension internationale. Organisé tous les ans dans une nouvelle région et par un de ses clubs

membres différent, son record d'affluence a été porté à 3359 équipages en 2015 à La Rochelle. Sa prochaine édition, la 26°, se déroulera au cœur du Berry, à Saint-Amand-Montrond (Cher), du 29 mai au 2 juin 2019. L'Association des 2 CV Clubs de France a aussi à son actif l'organisation de la 19° Rencontre Mondiale des Amis de la 2 CV à Salbris du 26 au 31 juillet 2011. Avec quelque 7 036 équipages pour 16000 participants et pas moins de 13 000 visiteurs, elle constitue un record en la matière! Parmi ses nombreuses attractions et animations, cet événement de retentissement mondial



Depuis plus de vingt ans, l'Association des 2 CV Clubs est présente sur les grands salons comme ici à Rétromobile au sein du village des clubs Citroën en 2013.

a accueilli un musée éphémère de la 2 CV d'une très grande richesse (photo d'ouverture). De nombreux collectionneurs y ont apporté leur contribution. C'était aussi la première fois que toutes les 2 CV d'avantquerre connues étaient rassemblées en un même lieu. Mais, derrière ces chiffres qui peuvent paraître impressionnants, l'Association des 2 CV Clubs de France, dans le cadre d'actions toujours bénévoles, s'est construit une expérience unique en matière d'organisation événementielle. Si nécessaire, elle apporte aussi soutient et conseils à chacun de ses clubs membres dans toutes leurs actions. Comptant aujourd'hui 140 adhérents, pour un total d'un peu plus de 6000 personnes, elle est membre de l'Amicale des Clubs Citroën et est aussi, depuis janvier 2005, membre à part entière de la FFVE sous le numéro 909.

ASSOCIATION DES 2 CV CLUBS DE FRANCE

34, rue Principale 61250 DAMIGNY Tél. : 06 81 30 93 65

Site: www.asso2cvclubsfrance.org



 Gamme unique de pièces conformes à l'origine

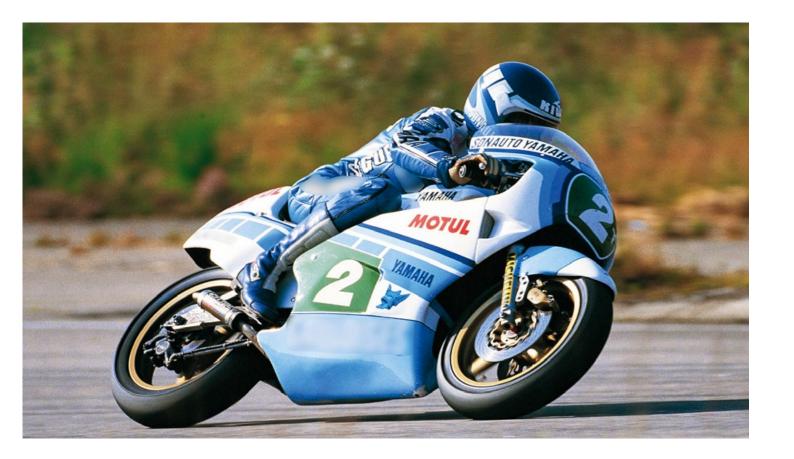
- > Plus de 5 000 références en stock permanent
- > Réseau de 350 points relais et distributeurs partout en France et en Europe
- > Fabrication française dans nos ateliers de Cassis
- > Support technique plébiscité par nos clients particuliers ou professionnels
- > Rénovation ou reconstruction complète de dizaines de véhicules tous les ans
- > 35 ans de partenariat exclusif avec Citroën

TÉLÉCHARGEZ NOS CATALOGUES 2CV & MÉHARI ET DÉCOUVREZ TOUTES NOS PROMOTIONS MENSUELLES SUR LE SITE

www.2CVCLUB.com

J 04 42 01 07 68

mehariclub.com



CHRISTIAN SARRON LE PETIT PRINCE DE LA VITESSE

Dès 1975, dans le sillage de son mentor, Patrick Pons, Christian Sarron illumine la vitesse française par son style et son panache. Dix ans plus tard, il est champion du Monde 250 et accède au plus haut niveau, la catégorie 500.

PAR CLAUDE DE LA CHAPELLE, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES YAMAHA - DR

hristian Sarron est né le 27 mars 1955 à Clermont-Ferrand. Employé des PTT, il débute la compétition à 20 ans, via la célèbre Coupe Kawasaki-Moto Revue créée en 1971. Elle est l'équivalent sur deux-roues de la Coupe Renault 8 Gordini née cinq années auparavant. En 1975, Christian Sarron est l'un des 305 engagés de cette formule de promotion. Celle-ci se dispute sur des Kawasaki 400 S 3 dont le moteur à trois cylindres refroidi par air délivre 42 chevaux. Christian est un pur amateur, il ne connaît rien à la compétition. Venu au volant de sa Renault 4 L tirant une remorque, il dort sous la tente. Il n'a pas de pièces de rechange et ne sait même pas changer un gicleur. Son carburant, c'est la «gnaque», l'envie de courir! Au quidon d'une moto d'occasion, il se classe troisième, meilleur rookie. Devant lui, Denis Boulom et Eric Saul. Plus expérimentés, ils sont organisés de manière plus professionnelle avec une camionnette, deux motos et un mécanicien. Patrick Pons, pilote officiel Yamaha, de trois ans l'aîné de Christian Sarron, a remporté la Coupe Kawasaki-Moto Revue en 1972. Il sait combien les coups de mains

sont nécessaires pour faire éclore les talents. Il repère Christian Sarron et, via son fan club, lui obtient un budget de la Seita avec Gauloises et lui prête une Yamaha 250 TZ pour la saison 1976. Christian s'aligne à la fois en 250, 350 (dixième en Tchécoslovaquie et septième en Allemagne) et même en Prix FIM 750 avec sa 350. Patrick Pons, blessé fin 1976 (une énième jambe brisée), convainc même Jean-Claude Olivier, l'emblématique patron de Sonauto-Yamaha, l'importateur Yamaha en France ¹, de lui prêter ses 250 et 350 TZ officielles. Cette même année où il court dans quatre catégories, 2 Temps et 4 Temps, se forgeant une expérience de la course au pas de charge, Christian, associé à Denis Boulom, dispute le championnat d'Europe d'Endurance pour Kawasaki. Le 40° Bol d'Or, le dernier disputé sur le circuit Bugatti au Mans, est le point d'orque de la saison. Devant 130000 spectateurs, au quidon de leur Kawasaki 1000 préparée par Godier-Genoud, les jeunes loups de l'Endurance se battent comme des lions. En tête pendant toute la nuit, après 3222 kilomètres de course, Sarron et Boulom se classent deuxième derrière l'équipage franco-britannique Chemarin-George sur Honda et devant la Kawasaki 1000 emmenée par Duhamel-Baldé. Un bel exploit pour des néophytes!

PREMIÈRE VICTOIRE EN GP, DEUX ANS APRÈS SES DÉBUTS!

Intégré au team Sonauto-Yamaha pour la saison 1977, Christian Sarron entame dès lors un parcours météorique avec la complicité de Patrick Pons. Ce dernier est pour lui bien plus qu'un coéquipier rapide qui pilote sauvagement les motos «comme s'il venait de les voler». Entre les deux hommes se noue une amitié très forte et indéfectible. Ils ne manquent cependant jamais une opportunité de s'affronter jusqu'à l'épuisement sur un court de tennis, une piste de ski ou un chemin d'enduro. Ils font la route ensemble quand ils se rendent sur les grands prix. Avec Patrick au volant de sa Ferrari Daytona noire, ils alignent les kilomètres à des vitesses vertigineuses! Le jour de course, dès les essais, l'émulation fonctionne à plein régime et les deux hommes tutoient leurs limites dans une



En 1981, au Paul Ricard, Christian Sarron se classe 3° du Moto Journal 200, remporté par Marc Fontan (Yamaha 500) devant Wil Hartog (Suzuki).



Les pilotes du Team Sonauto-Yamaha 1983 autour de Jean-Claude Olivier. De g. à d.: Marc Fontan, Thierry Rapicault, Christian Sarron, Philippe Pagano.

bataille fraternelle. Patrick Pons est animé d'une incroyable combativité, prenant tous les risques. Gagner ne lui suffit pas. Il y ajoute la manière, le dépassement de soi et l'exploit. source de satisfaction. Il inspire par là-même Christian dont le style frôle la perfection. Celuici tire immédiatement les bénéfices de cette relation privilégiée laissant éclater son talent. Patrick Pons connaît un passage difficile, mais il se réjouit de l'éclosion de son poulain. A 22 ans, le 8 mai 1977, Christian Sarron remporte le deuxième grand prix de la saison 250, en Allemagne, à Hockenheim. S'imposant face au japonais Akihito Kiyohaka sur Kawasaki, il relèque le troisième, l'Italien Franco Uncini sur Harley-Davidson, à 45 secondes. Une victoire arrachée sous la pluie où il défie les éléments avec maestria. Cette aisance sur

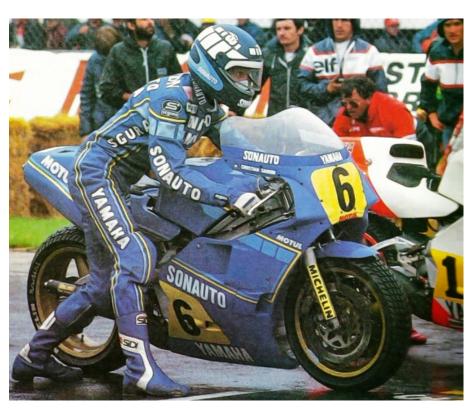
le mouillé deviendra sa marque de fabrique. Dans la foulée, il se classe quatrième du Grand Prix d'Espagne. Mais Christian chute beaucoup aussi... Il totalisera plus de cinquante fractures aux mains à la fin de sa carrière. Ses motos ne sont pas les plus compétitives, et il compense le manque de performance par une attaque de tous les instants. Il termine cette première saison en tant qu'officiel Sonauto-Yamaha à la quatorzième place, accrochant une septième place finale en catégorie 350. Ce que l'Histoire retient de cette saison 1977, c'est son titre de vice-champion 750, dans le sillage de l'américain Steve Baker, au quidon de la puissante Yamaha OW 31 dont le moteur deux temps à quatre cylindres délivre 110 chevaux à 11000 tr/mn.

En 1978, Christian poursuit son apprentissage au pas de course avec de bons résultats en 350 (sixième au Venezuela, cinquième au Pays-Bas, septième en Grande-Bretaane). Il termine la saison à la quinzième place tandis qu'il se classe troisième en championnat du Monde 750 ² derrière les deux autres pilotes Yamaha, Johnny Cecotto et Kenny Roberts. Patrick Pons n'est que cinquième. Il est cependant champion du Monde en 1979, le premier Français à atteindre ce niveau en sport mécanique! A l'inverse, la machine s'enraye pour Christian Sarron qui, de chutes en casses mécaniques, marque le pas. Une blessure en Grande-Bretagne le prive d'une 500 d'usine que Sonauto-Yamaha pensait lui attribuer. A ses débuts prometteurs, fulgurants même, succède une baisse de régime. En témoigne sa septième place du championnat 750 en 1979. Le décès de Patrick Pons en 1980 ne fera qu'ajouter à son désarroi. Christian perd son complice, son ami, mais aussi un exemple, un mentor et un compagnon de route. Avec lui, la vie parcourue à 200 km/h était joyeuse, pétillante, tourbillonnante, presque insouciante... Pour Christian Sarron, un monde s'écroule et les résultats de la saison 1981, où il fait désormais équipe avec Marc Fontan, s'en ressentent.

LA RÉSURRECTION AU GUIDON DE LA 250 Christian Sarron débute la s une obligation de résultats

Christian Sarron débute la saison 1982 avec une obligation de résultats. Il doit satisfaire les sponsors au premier rang desquels Gauloises et Sonauto-Yamaha, l'importateur qui lui fournit le matériel pour courir en 250, 350 et 500. Malgré son passage à vide, jamais Jean-Claude Olivier ne cesse de le soutenir. En échange, Christian Sarron, comme Patrick Pons avant lui, affiche une fidélité sans faille effectuant toute sa carrière chez les Bleus. Avec l'appui technique du préparateur Jacky Germain qui ne »

A cette époque Sonauto est aussi le distributeur officiel de la marque Porsche.
 Avec une victoire à Hockenheim.



Le pire et le meilleur de Christian Sarron en une image : ses départs, souvent catastrophiques et la pluie, où il est sur un nuage, d'une efficacité redoutable!



En 1985, Christian Sarron passe à la 500 et croise le fer avec les meilleurs pilotes de la planète, ici devant l'Australien Wayne Gardner.



Bol d'Or 1986, Christian Sarron, Jacques Cornu et Richard Hubin terminent deuxièmes sur Yamaha FZR 750 Genesis derrière l'équipage emmené par son frère Dominique Sarron.

>> joue pas à l'apprenti-sorcier, Christian renoue avec des motos fiables. Ces machines standard améliorées lui permettent de retrouver le chemin du succès avec une cinquième place à Rijeka en Yougoslavie et, surtout, une victoire sous la pluie à Imatra en Finlande. Il se classe dixième du championnat 250 et huitième en 350. Au-delà des résultats bruts, il remet en marche la machine à gagner avec la confiance qui donne des ailes aux pilotes. Grâce à Jacky Germain qui veille désormais au grain, dans une structure managée par Serge Rosset, la fiabilité de ses Yamaha semble assurée. En 1982, le champion du Monde 250 est un Français, lui aussi né à Clermont-Ferrand et pilote Yamaha, Jean-Louis Tournadre

Christian Sarron aborde la saison 1983 avec des ambitions légitimes et il ne déçoit pas! Dès le cinquième grand prix, il enchaîne les grosses performances. En six courses, il aligne cinq podiums dont une victoire, une fois encore sur le mouillé, à Anderstorp en Suède. A l'heure des comptes, avec 73 points, il est vice-champion du Monde derrière le Vénézuélien Carlos Lavado qui, lui aussi sur Yamaha, en totalise 100. Trois éléments sont nécessaires pour permettre à Christian Sarron de décrocher lui aussi le titre mondial, de meil-

PATRICK PONS, L'IDOLE DES JEUNES

Patrick Pons a joué un rôle essentiel dans la réussite de Christian Sarron. Skieur de haut niveau, Patrick Pons a débuté la compétition en 1972 en remportant la Coupe Kawasaki. Lors de son premier grand prix en 1973, il marque ses premiers points! Jean-Claude Olivier perçoit le potentiel de ce pilote au physique avantageux, calme, timide, s'exprimant avec aisance. Un parfait ambassadeur pour la moto qui pointera aux abonnés absents de la Faculté de Nanterre où il s'est inscrit... Il intègre le team Sonauto-Gauloises aux côtés de Christian Bourgeois. Son pilotage spectaculaire, acrobatique parfois, lui vaut d'aller au tapis jusqu'à une demi-douzaine de fois le même week-end. Mais il n'en a leurs départs ³, une mécanique un peu plus affûtée et moins de chutes... La saison 1984 se joue sur douze épreuves. Vingt pilotes sont capables de s'imposer. L'entrée en matière a lieu à Kyalami, en Afrique du Sud. C'est un Français qui gagne! Non pas Christian Sarron, deuxième, mais Patrick Fernandez! L'objectif de Christian est d'être régulier, de ne pas chuter et de marquer de gros points à chaque course, le mode d'emploi pour coiffer enfin la couronne mondiale.

JACKY GERMAIN LE SORCIER

La concurrence est rude avec Carlos Lavado, champion du Monde en titre, mais aussi Sito Pons, Martin Wimmer, Wayne Rainey, Anton Mang, Jacques Cornu, etc. Sa Yamaha est plus performante. Contrairement à celle de la saison précédente, elle est équipée de cylindres de marque Hummel et d'une valve à l'échappement fabriquée par Jacky Germain. Christian ne se fait plus «déposer» par la concurrence en ligne droite. Il n'a ainsi plus



cure, il a le «feu sacré»! «La course est une passion exclusive, exigeante. Il faut en baver, il faut avoir la folie de croire en ses possibilités, même quand tout est contraire» disait-il. Il apprend vite et court avec talent en 250 et 350. En 1979, il décroche le titre mondial 750 puis la victoire aux 200 Miles de Daytona en 1980. Il se tue la même année, le 12 août, lors des essais du Grand Prix de Grande-Bretagne en catégorie 500... besoin de se mettre en péril dans chaque virage. Attaquant moins, il ne chute plus, hormis une fois. le moteur de sa 250 Yamaha avant serré. Il avoue lui-même que cette saison lui a semblé facile. Pour autant, à la manière d'un Patrick Pons. il est capable de se surpasser comme en Grande-Bretagne. Parti dernier, il parvient à gagner le grand prix pour ne pas laisser filer l'allemand Manfred Herweh sur Real-Rotax, son principal rival au championnat. Au terme d'une saison où il prend très tôt le tête du championnat, signant huit podiums dont trois victoires, Christian Sarron est couronné une épreuve avant la fin de la saison. Cela se passe en Suède, le 12 août 1984, soit quatre ans jour pour jour après le décès de son ami Patrick Pons. Sur la ligne d'arrivée, il est immédiatement félicité par un Barry Sheene 4 égal à lui-même, torse nu et la cigarette à la main... Il savoure d'autant plus ce titre de champion du Monde 250 que celui-ci, à sa plus grande satisfaction, a été acquis sans fausse note. Patrick Pons aurait aimé... Pour Christian Sarron, cette couronne mondiale n'est pas un aboutissement, mais un tremplin vers la catégorie 500, là où les dieux du pilotage croisent le fer, l'Olympe de la course moto, son «Everest».

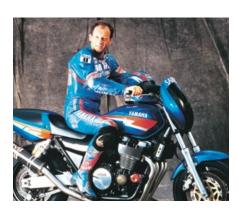
L'IRRÉSISTIBLE APPEL DE LA 500

Christian n'entend pas redoubler son titre en 250. Il a déjà goûté à la puissance envoûtante de la 500, mais à une époque de sa carrière où les vents étaient contraires et où le matériel dont il disposait n'était pas le meilleur. Il le sait, il le sent, si Sonauto-Yamaha réunit le budget, avec le soutien de Gauloises et si Jean-Claude Olivier parvient à convaincre les Japonais de lui fournir une moto d'usine, il peut se battre pour le podium. Passer de la catégorie «quart-de-litre» à la 500 n'est pas une simple évolution «logique». La 500, c'est un choix difficile, courageux, exigeant. C'est un monde violent où le physique des pilotes est mis à rude épreuve et où la concurrence est féroce. Piloter à la limite une moto de moins de 120 kg délivrant, via un moteur à deux temps à quatre cylindres en V, 130 chevaux crépitant à 12000 tr/mn,



En 1988. Christian Sarron, nº 7, se classe auatrième du championnat du Monde 500. Il est ici en bagarre avec Eddie Lawson, nº3, Wayne Gardner, nº 1 et Kevin Schwantz nº 34.

requiert un gros bagage technique et un mental solide. Christian Sarron est prêt! Et il va démarrer la saison 1985, en Afrique du Sud, comme un baptême du feu. Au quidon d'une Yamaha qu'il enfourche pour la première fois le vendredi du grand prix, il réalise le samedi le troisième temps de la première séance d'essai, à un dixième de Freddie Spencer, champion du Monde 1983... Un début époustouflant! Lors de la deuxième séance, «Marcel», comme certains le surnomment «monte en l'air», retombe lourdement et est évacué sans connaissance en hélicoptère... Lorsau'il reprend ses esprits au bout d'une heure, il apprend qu'il a trois côtes cassées, une omoplate fêlée, une double entorse de la cheville à une jambe et une entorse du genou à l'autre. Même pas mal! Le lendemain, Christian est au départ. Il serre les dents, «enroule du câble» et se classe sixième de ce premier round. Vous avez dit guerrier? Au grand prix suivant, à Jarama en Espagne, il se classe deuxième faisant preuve d'une grande capacité d'adaptation. Il remporte le troisième grand prix en Allemagne à Hockenheim, circuit qui lui réussit aussi bien sur le sec que sous une pluie battante! Ce sera son unique victoire



Retraité des GP, Christian Sarron est resté un acteur très actif de la moto. En 1995, il prend la pose au GP de France avec la Yamaha 1200 XJR peinte à son effigie.

de la catégorie 500 en six saisons! Sur douze grand prix que compte cette saison 1985, le pilote Sonauto-Yamaha-Gauloises signe cina podiums, et toujours sur des tracés rapides qui nécessitent au minimum un gros cœur pour filer comme le vent. Comme lors de sa quête du titre en 250, et malgré des départs calamiteux qui le contraignent à d'épuisantes et dangereuses remontées, hypothéquant ainsi souvent ses chances de victoire, il marque par neuf fois des points. Il se classe ainsi troisième du championnat du Monde 500 derrière les Américains Eddie Lawson sur Yamaha et Freddie Spencer. «L'Extraterrestre». sur Honda qui réalise l'incroyable doublé des championnats 250 et 500! Comme il l'avait prédit, Christian se bat pour le podium!

TROIS SAISONS EN DEMI-TEINTE...

Pour autant, la vie n'a rien d'un long fleuve tranquille en 500. Sur la nouvelle Yamaha de la saison 1986, il ne monte que deux fois sur le podium (troisième en Belgique et en France) et, victime de deux chutes, blessé au pied et à la main, il ne roule pas à son meilleur niveau. Il fait cependant preuve de constance, se classant, lorsqu'il termine, jamais au-delà de la sixième place. Et c'est à cette même place qu'il termine le championnat, devancé par Rob McElnea (Yamaha), Mike Baldwin (Yamaha), Randy Mamola (Yamaha), Wayne Gardner (Honda) et le champion, Eddie Lawson (Yamaha). Il ne fait pas mieux en 1987 où il ne prend des points que sur la moitié des quinze courses de la saison, laissant le trio infernal Lawson-Gardner-Mamola s'octroyer toutes les victoires. Christian monte deux fois sur le podium, troisième en Italie et en France, mais recule d'une case au championnat avec une septième place. Le titre revient à l'Australien Wayne Gardner sur Honda. Cette situation ne peut lui convenir.

3. Les départs en grand prix moto s'effectuent alors à la poussette... 4. Barry Sheene court alors en catégorie 500.

PONS ET SARRON, AU NOM DE L'AMITIE



Dès la Coupe Kawasaki en 1975, Patrick Pons repère Christian Sarron et lui apporte un soutien inconditionnel, à l'image de leur amitié.

LE POIDS DE L'ABSENCE



Au guidon de la Yamaha 500 OW 02, Christian Sarron est en demi-teinte en 1981, affecté par la disparition de Patrick Pons. Ce n'est que partie remise...

1984, L'ANNÉE DU TITRE



En piste vers le titre : technique de pilotage impeccable, grande vitesse de passage, attaque maximum, le style Sarron fait des merveilles en 1984.

LA CATEGORIE REINE



En 1985, Christian débarque en 500 sur la Yamaha YZR 500 à cadre Deltabox et bloc V 4 deux-temps de 130 chevaux. Il se classe troisième du mondial!

SON UNIQUE VICTOIRE EN 500



Le 19 mai 1985, à Hockenheim, sous une pluie battante, Christian s'octroie le record du tour et la victoire en 500. Son seul succès en six saisons dans cette catégorie.

LA PATROUILLE DE FRANCE



Photo de famille Yamaha en 1987. Christian Sarron, Jean-Philippe Ruggia et Patrick Igoa ont en commun d'avoir couru en 250 avant de « monter » en 500.

LES LARMES DE LA VICTOIRE



A 41 ans, en 1994, Christian Sarron reprend le guidon pour remporter le Bol d'Or avec son frère Dominique et le Japonais Yasutomo Nagaï.

UNE PASSION INTACTE



Toujours avec style, Christian Sarron ne rate jamais une opportunité d'enfiler le cuir lors de démonstrations classiques comme ici aux Coupes Moto Légende 2010.



Jean-Claude Olivier, le charismatique boss de Sonauto-Yamaha n'a jamais douté de Christian Sarron, qui sera, en retour, d'une fidélité exemplaire à la marque.

>> Christian Sarron se bat pour rouler devant, pas pour «roulotter mi-pack». Et il est prêt à en payer le prix, en témoigne sa centaine de chutes violentes, à haute vitesse en quinze années de compétition.

1988 ET 1989, DE RETOUR SUR LA PISTE DU SUCCÈS

Rejoint en 1988 par Patrick Igoa, transfuge de la catégorie 250, Christian met son fan club en ébullition lorsqu'il devance de deux secondes Eddie Lawson aux essais ou lorsqu'il aligne cinq pôle positions d'affilée! Mais les démons de la course ne sont jamais loin. Poleman au Salzburgring en Autriche, il part néanmoins dernier, remonte 30 pilotes en un demi-tour avant de chuter et de terminer quand même troisième! Enrageant... Malgré ses départs ratés, ses chutes, Christian se hisse à la quatrième place de la saison 500 derrière Wayne Rainey (Yamaha), Wayne Gardner (Honda) et Eddie Lawson (Yamaha). En 1989, il fait preuve de régularité terminant toutes ses courses (sur le podium en Australie, Pays-Bas et Suède) et surtout se classant dix fois dans le top cinq! Forcément, le résultat est payant. Il se classe troisième dans le sillage de Wayne Rainey (Yamaha) et de l'ogre californien Eddie Lawson (Yamaha). Christian devance Kevin Schwantz (Suzuki). Kevin Magee (Yamaha), Pier-Francesco Chili (Honda), Niall Mackenzie (Yamaha), Ron Haslam (Suzuki), Michael Doohan (Honda) et Wayne Rainey (Honda). Les amateurs apprécieront! En 1990, sa dernière saison, aurait dû être de la même veine, avec comme coéquipier le jeune et talentueux Jean-Philippe Ruggia. Mais le changement de manufacturier de pneus, Dunlop succédant à Michelin, ne lui permet pas d'exploiter tout le potentiel de sa Yamaha qui se dérobe, glisse et ne motrice pas comme il faudrait. Malgré quelques beaux résultats, deuxième en Suède et quatrième aux USA, en Allemagne et en Belgique, il ne termine la saison que neuvième. Wayne Rainey (Yamaha) s'empare du titre. Quatre ans plus tard, à 41 ans, rangé des motos, Christian reprend le guidon, pour s'aligner au Bol d'Or pour la sixième fois 5. Sur le circuit du Castellet, associé à son frère Dominique et au Japonais Yasutomo Nagaï, il remporte l'épreuve mythique! Cette victoire historique pour Yamaha Motor France s'accompagne d'un nouveau record avec 3868610 kilomètres parcourus et d'une septième victoire au Bol d'Or pour Dominique Sarron. Christian ne peut retenir ses larmes de joie.

5. Christian Sarron avait déjà pris le départ du Bol d'Or en 1976, 1978, 1985, 1986 et 1987.



En 1990, Christian Sarron signe sa dernière saison en 500, ne pouvant s'exprimer pleinement sur une Yamaha chaussée de Dunlop, moins performants que les Michelin.



CLASSIC EXPERT

By Experveo

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

Notre réseau d'experts agréés 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.



Un réseau National

sur toute la France



Un service client dédié

pour une prise de rendez-vous rapide



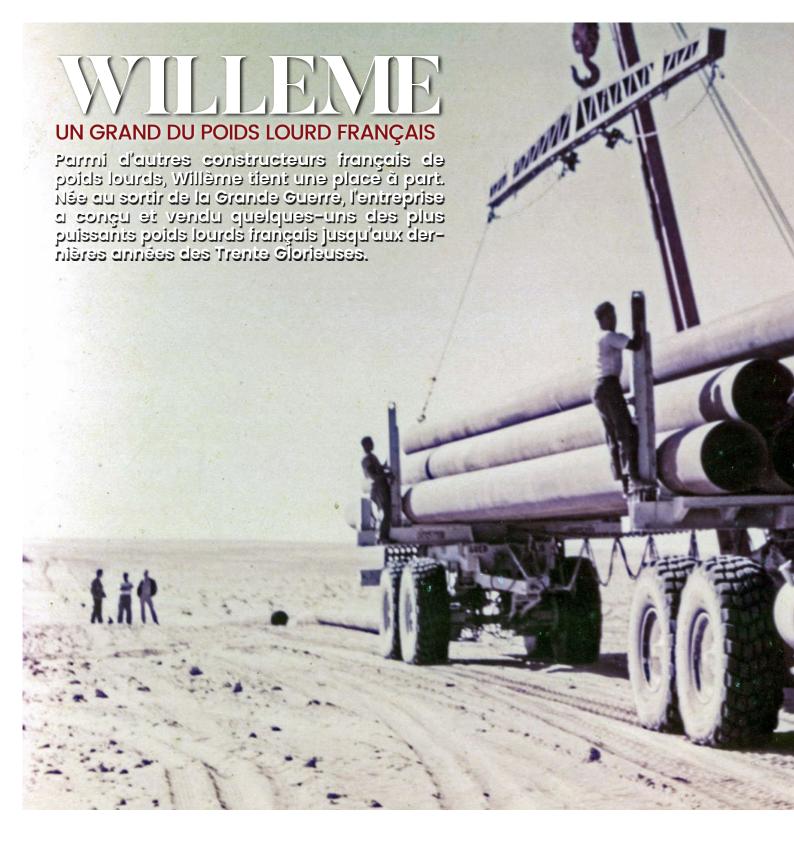
Des experts passionnés

agréés par le ministère de l'Intérieur



09 72 54 15 12

Du lundi au vendredi de 9h à 20h



PAR PASCAL ROUSSELLE, ILLUSTRATIONS FONDATION DE L'AUTOMOBILE MARIUS BERLIET, DE L'AUTEUR ET DR, SAUF MENTION CONTRAIRE.

l'aube du XX° siècle, les apports de l'Automobile ne sont plus à démontrer. Mais, si la production en série n'est pas encore d'actualité, il reste à inventer les outils d'un transport de masse, tant pour les personnes que pour les marchandises. La Première Guerre mondiale confirme l'intérêt du véhicule utilitaire qui participe à l'effort de guerre en permettant l'acheminement des hommes, des denrées alimentaires et autres munitions sur le front. Aux côtés des construc-

teurs français que sont Ariès, De Dion-Bouton, Delahaye, Delaunay-Belleville, Peugeot, Purrey, Renault et Saurer, les alliés, Britanniques et Américains, exportent dans l'Hexagone des quantités importantes d'utilitaires, sur commande du gouvernement français ou pour les besoins de leurs troupes... C'est ainsi que l'on voit une véritable armada de FWD ¹, GMC, Nash Quad, Packard, Reo et autres White débarquer dans les ports français. Au lendemain de l'Armistice, les construc-

teurs de voitures de tourisme et d'utilitaires se retrouvent en grande difficulté. Les productions de guerre, véhicules, armes et munitions, cessent du jour au lendemain. Les hommes ne sont pas tous revenus du front et les matières premières se font rares. C'est dans ce contexte déjà morose que le ministère de la Guerre décide de se séparer au plus vite de ses énormes stocks de véhicules devenus »

FWD pour Four Wheels Drive, soit quatre roues motrices. FWD est en effet spécialisé dans la production d'utilitaires à traction intégrale.



1925 1928 1928



La plaque fixée au sommet de la calandre associe Willème et le Liberty américain avec lequel tout a commencé.



L'entreprise s'installe au 130 rue de Colombes à Nanterre. Elle y restera jusqu'à sa fermeture.



Réclame des agents exclusifs pour le Nord vantant les mérites du porteur six roues Type D 12.

>> inutiles et coûteux à entretenir. Pendant quelques années, cette situation pénalise les constructeurs qui ne peuvent rivaliser avec ces surplus écoulés à prix réduit. C'est alors que quatre visionnaires, Jules Labourier, Paul Lavigne, Omer Samyn et Louis Willème se lancent chacun dans la modernisation, la distribution et la réparation de ces nombreux utilitaires.

Le dernier d'entre eux, Louis Willème, est né en 1893 dans le département de la Seine à Saint-Maur-des-Fossés dans une famille de restaurateurs. Bien qu'attiré par la bonne chair, ses choix professionnels se portent vers l'automobile naissante au grand dam de son père. Après ses études, on le retrouve ainsi chez le constructeur Grégoire ² à Poissy.

LIBERTY, J'ECRIS TON NOM

Démobilisé en 1919, après avoir goûté aux joies du retour à la liberté, Louis Willème se met en quête d'un nouveau métier autour de sa passion pour l'automobile. Il commence par acheter un premier camion Liberty de surplus qu'il répare et modernise. Faisant sensation dans son entourage, celui-ci lui amène ses premières commandes.

A partir de 1921, une idée germe alors dans



Rencontré à l'occasion de la Locomotion en Fête 2017, ce Willème Z 8 juste sorti de grange date de 1933.

sa tête. Il jette son dévolu sur le Liberty et les trois lettres magiques, USA, trônent au sommet du radiateur. C'est le camion le plus récent importé et donc le plus moderne sur le marché de l'occasion. A la fin de la Première Guerre mondiale, il en reste plus de 7500 en Europe dont une grande partie en France, avec le stock de pièces détachées qui était destiné à leur maintenance sur le front. A la fin de l'année 1921,

après une première belle opération de négoce sur les pièces détachées pour camions américains et les camions Liberty. Louis Willème installe sa jeune société au 16 à 20 avenue du Roule à Neuilly-sur-Seine. Là, il dispose d'un vaste hall d'exposition pour les camions à vendre et de quatre bâtiments accueillant les pièces détachées, les bureaux, les fournitures et un garage. Le nom Liberty n'étant pas protégé, donc libre de droit, on voit apparaître les premiers «Liberty construits par les Ets Willème». En 1924, on compte 124 000 camions sur les routes françaises. Louis Willème adapte ses châssis Liberty aux besoins du moment et modernise les cabines en remplaçant la capote en toile par un abri en bois et tôle. Il propose dès lors des malaxeurs à béton et des goudronneuses très utiles en cette période de reconstruction du pays. Sa rencontre avec Edouard Bernard, constructeur des fameux camions éponymes, lui permet d'équiper aussi ses Liberty d'une benne basculante hydraulique.

Ses affaires prospérant, à la fin des Années vingt, la société prend possession d'une nouvelle usine située au 130 rue de Colombes à Nanterre, adresse qui sera la sienne jusqu'à sa disparition. Là, Louis Willème continue à améliorer ses Liberty

1937



Destiné à l'armée française, le Willème DW 12 A, un porte-char 6 x 4 équipé d'un moteur Diesel Deutz de 11 536 cm³, reçoit une cabine avancée dans sa version 1937.



1934

Promulgation des décrets de coordination rail-route. En collaboration avec Coder, Willème propose le wagon Rail-Route, solution rustique mais efficace.



1936

Assez tôt, les tracteurs de la marque ont servi pour le transport de charges lourdes indivisibles à l'instar de ce transformateur sur brancard.



De toute évidence, ce porteur 6 x 2 affrété par le transporteur OGT (Office Général des Transports), «filiale» de Willème, est un Y 10.



Porteur six roues type R 15 de 150 ch datant de 1950. Il est décoré aux couleurs du lait concentré Gloria.



1950, Louis Willème est un entrepreneur heureux, son entreprise est prospère. Les années d'aprèsguerre lui sont propices.

devenus entre-temps Type C avant de présenter le Willème C 7.

En 1930, le petit C 8 de cinq à six tonnes de charge utile inaugure une double évolution, les roues à pneumatique et la cabine fermée et vitrée. La production évolue aussi vers des poids roulants autorisés plus élevés, et des calandres chromées... La promulgation des décrets-lois sur la coordination du rail et de la route en 1934 provoque des remous dans le monde du transport routier et, par voie de conséquence, chez les constructeurs de poids lourds. Louis Willème reprend l'activité utilitaires de Paul Lavigne, ce qui lui permet désormais de commercialiser des petits utilitaires équipés du moteur CLM³ à huile lourde. C'est aussi l'occasion de sortir les premiers camions à cabine avancée pour gagner en longueur et ainsi charger un maximum, Le confort du chauffeur, installé ainsi contre le moteur, en prend un sacré coup, surtout en été!

DES MOTEURS ALLEMANDS

La seconde moitié des Années trente consacre Willème comme le constructeur des camions super-lourds et grands routiers. Il propose maintenant des châssis à trois essieux équipés de moteur CLM à trois cylindres de 4100 cm³ délivrant 85 ch à 1500 tr/mn produits sous licence allemande Junkers. En attendant l'arrivée d'un moteur CLM plus puissant, Willème équipe aussi ses camions du six cylindres Diesel produit par Magirus-Deutz qui lui permet de conquérir des parts de marché en matière de poids lourds à long rayon d'action. Au début de l'année 1939, Willème présente un ensemble de 110 tonnes monté sur cinq essieux et 18 roues. Il n'est pas sans évoquer le futur Pacific utilisé par l'US Army pendant la Seconde Guerre mondiale.

Pendant la difficile période de 1940 à 1944, les usines de Nanterre travaillent au ralenti pour l'Occupant. Le cœur n'est pas à l'ouvrage et la production est des plus réduites. A la fin de 1944, alors que l'entreprise a été épargnée par les bombardements et les pillages, Willème est intégré par le plan Pons à l'UFA 4 avec Panhard et Somua. Il se voit alors attribuer la construction de camions de 10 et 15 tonnes de 100 et 150 ch. Les besoins en poids lourds pour la reconstruction sont énormes, mais, comme en 1920, les 🐎

- 2. Pierre-Joseph Grégoire (1876-1962), à ne pas confondre avec son homonyme l'ingénieur Jean-Albert Grégoire (1899-1992). 3. Sigle de Compagnie Lilloise des Moteurs.
- 4. Sigle d'Union Française Automobile.



reliant Parme à Bologne. Il sera par la suite remplacé par la fameuse DS Mille Pattes. Les deux véhicules sont aujourd'hui sauvegardés au sein du Patrimoine Michelin.

LE PLR WILLEME-MICHELIN

Poids lourd peu connu du grand public, le PLR a été produit en 1958 pour et par Michelin. Il est utilisé par le manufacturier Clermontois pour tester à hautes vitesses ses futurs pneus pour gros véhicules industriels. La base technique est le Willème WR 8 à moteur huit cylindres de 18 litres délivrant 225 ch, à boîte à six rapports capable de pointes de vitesse à 160 km/h. Il est aussi désigné LD 810 chez Willème. Les essais se déroulent le plus souvent sur l'autoroute

1949 1949 1955



Pour participer à l'effort de la reconstruction, Willème s'associe à Genève pour proposer une gamme complète de bennes entrepreneur.



Nouvelle gamme au sein de l'UFA issue du plan Pons. Ce type L 10 a été restauré avec



Ce porteur six roues de type W 6 en plein Sahara est ici dans son élément. Il participe comme tant d'autres Willème à la prospection pétrolière.



Tracteur K 115 à moteur six cylindres datant de 1951 aux couleurs du transporteur Eclair. Cet habitacle semi-avancé a été conçu par Douzet à Gennevilliers.

surplus militaires parasitent le marché. Associé au carrossier Fernand Genève installé à Paris dans le XIII^e arrondissement, Willème propose les modèles L 10, S 10 puis R10 de 100 ch et le R 15 de 150 ch. Les châssis courts, normaux ou longs à deux ou trois essieux peuvent recevoir les carrosseries les plus diverses dont les célèbres bennes basculantes hydrauliques Genève.

LE SQUALE DE LA ROUTE

Les R 15 et R 15 TP servent de base au K 15.6 et K 15.6 B à cabine avancée équipés d'un six cylindres de 150 ch. Willème propose aussi des camions à cabine semi-avancée à l'allure plutôt curieuse. A l'occasion du salon de Paris en octobre

1952, le constructeur de Nanterre crée la surprise en présentant une gamme entièrement nouvelle composée des modèles LC 610, porteur de 19 tonnes, LC 610 T, tracteur de 35 tonnes, et RC 615, porteur de 26 tonnes. Il faut réagir face à Berliet et son très moderne GLR lancé en octobre 1949. Surnommés «Nez de requin», ces nouveaux camions ont un capot rond et moins haut, une cabine plus confortable aux arêtes arrondies et des châssis légers mais robustes... Simultanément, une nouvelle suspension dite «décontrainte» est brevetée par Willème. Elle évite les bris de ressorts et améliore le guidage des essieux. La cabine des LC 610 n'étant pas adaptée aux véhicules de chantier et les deux projets étudiés avec Genève pour ces derniers n'ayant pas abouti, c'est finalement Cottard, qui réalise déjà les cabines «Boule», qui s'en voit attribuer le marché en proposant une cabine simple et performante. Celle-ci se caractérise par des portières aux emboutis réduits au strict minimum, un pare-brise plat coulissant en deux éléments ainsi qu'une calandre et des phares protégés par une même grille.

L'EPOQUE DES SAHARIENS

A partir de 1951, bien implanté en Afrique du Nord grâce à plusieurs concessionnaires et agents, Willème se lance dans la bataille pour équiper les entreprises de prospection et d'exploitation pétrolière dont l'activité qui se développe alors au Sahara. Il propose alors des versions tro-

1955 1956 1957



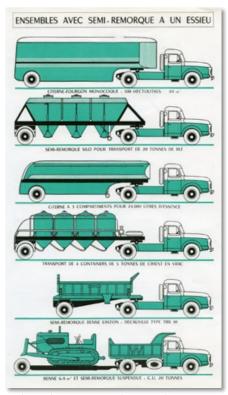
Réalisation artisanale de la carrosserie Constans sur la semi-remorque bétaillère attelée à ce type LC 610 T à cabine longue sans doute équipée d'une couchette.



Porteur de grumes type RD 615 DN d'un poids total roulant de 26 tonnes.



Colonne de Willème provenant d'un port de la Méditerranée avec son chargement de citernes pour la Shell. Les camions ont sans doute été préparés dans le centre de Colomb-Béchar.



Présentation des carrosseries de semi-remorques à un essieu utilisables sur les Willème LC 610 tracteur ou porteur permettant un PTAC de 32 tonnes.



Willème LD 610 TB à cabine «Boule» par Cottard datant de 1959. Ce magnifique tracteur routier sort d'une longue et minutieuse restauration.

picalisées de ses camions. Les gros porteurs R 115 TP 6 équipés de la cabine ZA de Cottard, les RC 615 utilisant les nouveaux châssis LD de 19 tonnes et les RD 615 de 26 tonnes, souvent utilisés comme tracteurs, assurent le transport des éléments de pipe-line depuis les ports de la Méditerranée. 1953 voit la création d'un centre d'essais et de préparation des matériels lourds Willème à Colomb-Bechar. Près de 400 véhicules de la marque passent par ce centre pour y être adaptés aux conditions extrêmes du Sahara et du travail en surcharge... Un grand nombre de modèles équipés de citernes, remorques multi-essieux, équipements spécifiques pour la recherche pétrolière, etc., sont ainsi livrés en Afrique du Nord. Produits à environ 50 unités, les mythiques W 8 SA et W 8 SAT, respectivement porteur et tracteur, sont capables de déplacer des charges allant jusqu'à 60 tonnes

en fonction du profil du terrain. Ils sont équipés d'un moteur à huit cylindres de 18 051 cm³ de cylindrée et 250 ch avec boîte de vitesse à six rapports. En 1957, afin de démontrer la fiabilité du W 8 SAT, son modèle phare, un exemplaire effectue le trajet entre Alger et le gisement pétrolifère d'Edjélé via Maison-Rouge, soit 1800 km, en 56 heures. Un modèle identique est >>>

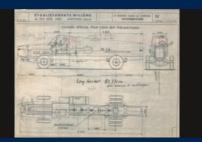
LE RAMASSE-MIETTES

A la fin des Années cinquante, l'armée de l'air lance un appel d'offres pour un matériel capable d'évacuer dans les meilleurs délais un avion accidenté. C'est Willème qui remporte le marché avec la fourniture de 1961 à 1968 d'une dizaine d'exemplaires de son camion-grue CG 8 x 4 présenté au salon de 1956. Il est équipé d'un moteur six cylindres de 13 540 cm3 de cylindrée pour une puissance de 220 ch et d'une boîte à six rapports non synchronisés. La grue permet de soulever une charge de 18 tonnes à six mètres de haut. Les



manœuvres s'effectuent dans des délais très courts, 55 s pour le levage, 80 s pour le déploiement et 25 s pour l'abaissement. Ils ont été revendus par les Domaines à la fin des Années quatre-vingt. Au moins une demi-douzaine a survécu.

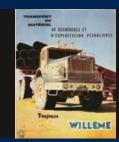
1958 1959 1962



Michelin lance l'étude et la fabrication d'un châssis spécial basé sur le type WR 8 pour ses essais de pneumatiques poids lourds à haute vitesse.



Suite au rapprochement des deux maisons, Unic et Willème communiquent ensemble sur leurs marques.



Couverture du catalogue dédié au transport de matériel de recherches et d'exploitations pétrolières.

>> présenté au Salon de l'Auto, mais la période est mal choisie... Berliet y présente son géant des sables, le célèbre T 100!

RETOUR EN FRANCE

Le 15 août 1954 est une date charnière pour la marque, Louis Willème est brutalement frappé d'une congestion et ne s'en remettra jamais complètement. Prévoyant, son fils Pierre a commencé à travailler dans l'entreprise familiale. A l'usine, le personnel est atterré, mais se remet au travail sous la direction de ce dernier. Fin 1954, les ventes ne sont plus au niveau de celles des années précédentes. La situation de l'entreprise est difficile. La cause de ces difficultés provient des châssis trop lourds, des consommations trop élevées par rapport à la concurrence. Il est temps de réagir. 1955 est une année riche en événements dans le monde de l'utilitaire. Renault crée la Saviem avec Latil et Somua. Panhard présente sa nouvelle gamme tandis que Berliet prépare son T 100. Novembre 1958 voit le rapprochement entre Unic, le deuxième constructeur de poids lourds français, et Willème. Le 24 décembre de la même année, Louis Willème décède. On voit apparaître des



Tracteur LD 610 T de 1958 attelé à une citerne cimentier pour les ciments Polier et Chausson.

Unic Willème UW 610 de PTC limité à 32 tonnes, version tracteur à cabine LC 610 et l'UWB 610 à cabine Horizon Cottard Willème, cabine avancée, proposé en tracteur ou porteur. Ces poids lourds adoptent le moteur ZU 6 de 160 ch et le pont arrière

d'origine Unic. La sauce n'ayant pas pris, les ventes ne sont pas au rendez-vous. Le divorce est consommé au bout de 18 mois en mai 1960

Après l'aventure avortée avec Unic, Pierre Willème, bien que jeune entrepreneur, croit en la nécessité d'une association avec un spécialiste du camion. C'est à cette époque que les productions de la marque subissent une cure d'amaigrissement. Les châssis de la marque sont allégés et les cabines utilisent maintenant des éléments en plastique. Les ventes s'établissent toujours à un rythme de 400 véhicules annuels. Le 10 mai 1962, un accord est passé avec le prestigieux constructeur britannique AEC, un des grands constructeurs mondiaux de camions et autocars. Pour la gamme haute Willème, depuis le K 301 de 16,5 tonnes jusqu'au TL 201 de 35 tonnes, AEC fournit dès lors des moteurs de 200 ch qui remplacent les vieillissants moteurs d'origine Deutz. Pour la gamme basse, Willème se tourne vers un autre constructeur d'outre-Manche en signant un second accord avec BMC le 28 juin suivant. Celuici concerne l'assemblage et la distribution des utilitaires produits par ce dernier. La



Porteur type W 6 S 6 x 4 de 1962 surpris dans une carrière. Les véhicules de chantier sont une des spécialités de la marque de Nanterre.

1962 1964 1964



Willème poursuit la production des véhicules de chantiers à l'instar de ce TE 22 équipé d'une benne basculante.



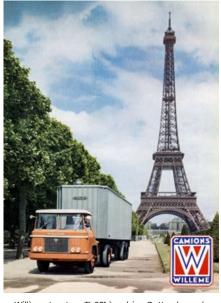
Les petits utilitaires de 1,5 à 8 tonnes de la marque sont équipés du moteur fourni par BMC. Ici un modèle de la série B 30.



Grâce à l'accord avec AEC, les Willème comme cette benne entrepreneur type LD 201 sont équipés du moteur britannique.



Belle publicité de 1962 commune pour ce Willème à mécanique AEC et cabine Horizon attelé à une remorque aluminium Trailor.



Willème tracteur TL 201 à cabine Cottard pour le transport spécial. Il est attelé à une semi-remorque surbaissée transportant une masse indivisible

gamme se complète toujours de véhicules spéciaux de 10 à 150 tonnes de charge utile, soit les dumpers et les tracteurs routiers destinés aux transports exceptionnels. Mais cette « expérience britannique » ne dure pas longtemps du fait d'une concurrence de plus en plus accrue mais aussi de casses mécaniques à répétition...

En 1968, la fin de la marque semble programmée tant les dettes sont importantes. Pour tenter de sauver la situation, Pierre Willème cède des actifs, solde son passif. Les actionnaires nomment Marcel Lézet à la tête de l'entreprise.

PRP, POUR UN COURT RÉPIT

Pour 1970, les motorisations au catalogue sont des six cylindres diesel de 190 à 280 ch selon les modèles. Les frères Cottard étant décédés, ce sont des cabines Pelpel qui équipent maintenant la majorité des châssis produits à Nanterre. La situation de l'entreprise qui s'est repliée sur Suresnes est telle que le dépôt de bilan est prononcé au début de 1970. Les effectifs qui étaient de plus de 1200 employés dans les Années cinquante sont passés à

150. La liquidation est prononcée en juin de la même année. Les tentatives pour remplacer les moteurs AEC par des Cummins n'y changeront rien.

En 1971, la société Perez et Raymond Paris, plus connue sous le sigle PRP, installée à Villeneuve-La-Garenne dans le département des Hauts-de-Seine, devient le licencié exclusif de la marque Willème. PRP poursuit ainsi la fabrication des camions Willème en s'orientant principalement vers les surpuissants types TG 100 à TG 300 qui servent principalement dans le cadre des

convois exceptionnels pour le transport de masses allant jusqu'à 1000 tonnes en combinant les pousseurs et les tireurs. Quatre-vingts pour cent de leurs ventes se font à l'étranger.

Chaque ensemble est adapté au besoin spécifique du client. Mais, face aux difficultés sur ce marché complexe, PRP abandonne à son tour en 1978 mettant ainsi un terme définitif à l'œuvre industrielle de Louis Willème.

LE WILLEME DES SABLES

Les besoins de matériels lourds pour la prospection pétrolière étant importants, Willème se lance dans la conception et la fabrication d'un camion géant destiné aux sables du Sahara. Ce sera le W 8 SAT à moteur huit cylindres de 250 ch accouplé à une boîte à huit rapports. La puissance est passée aux trois ponts moteurs. Il est présenté au salon de Paris en 1957 en même temps que son concurrent le Berliet T 100, véritable mastodonte. A la vue des images d'époque, on



comprend la fascination du public. Le W 8 SAT pourra être attelé à des remorques à son image. Un de ces monstres d'acier a survécu. Il est stocké à l'abri sans son moteur attendant des jours meilleurs!

1967 1968 1980



Publicité pour le nouveau modèle LF 202 équipé de la cabine Horizon basculante facilitant la maintenance.



Tracteur LF 202 équipé d'un moteur AEC à six cylindres développant 230 ch.



Un des quatre WS 645 TBH à cabine Pelpel commandé par la Setral a survécu, précieux témoignage de la participation des camions français à la construction du parc hydroélectrique national.





LE RASSEMBLEMENT DES AMATEURS D'UTILI-TAIRES, DE CARS ET DE CAMIONS ANCIENS

Treize ans après sa création, ce groupement dédié aux poids lourds anciens, comptant trente adhérents et près de quatre-vingts véhicules, contribue à entretenir la mémoire des grandes étapes qui ont jalonné l'histoire du transport routier.

PAR GUY JOIGNAUX, PHOTOGRAPHIES PASCAL ROUSSELLE

n 2005, quelques collectionneurs du Nord - Pas-de-Calais décident de créer le Raucca, association dont le but est de «favoriser la restauration ou la conservation de véhicules utilitaires anciens» et de «regrouper les propriétaires et amateurs (...) désirant organiser ou participer à des rencontres, manifestations, promenades, rallyes...». Aujourd'hui,

le groupement compte une trentaine d'adhérents aux profils divers mais tous fidèles aux objectifs et à l'esprit des statuts fondateurs. Sous la houlette de ses présidents successifs, Emile Gossart, Patrick Vermeulen et Bernard Duchatelet, le bureau pilote des activités qui, progressivement, permettent à ce club de se faire connaître et reconnaître dans le monde

de la collection des poids lourds anciens. Sans qu'un inventaire précis ait été fait à ce jour, les membres du Raucca rassemblent entre 75 et 80 véhicules conservés. L'éventail des collections est très large, de un à 30 véhicules, avec une forte concentration de modèles des Années cinquante à soixantedix et certains plus anciens datent même des Années vingt à quarante.

Le Raucca a organisé dans les Hauts de France entre 2010 et 2017 plusieurs Randonnée des Ch'tis, unanimement appréciées et impliquant jusqu'à quarante véhicules dont une forte proportion venus d'autres régions. Les camions des membres du Raucca sont par ailleurs très présents dans de nombreux rassemblements et circuits organisés par d'autres clubs amis. A titre d'exemple, pour l'année 2018, six événements ou sorties ayant impliqué en moyenne quatre camions totalisent environ 5000 km, déplacements sur porte-engins compris. Un bilan appréciable qui tient beaucoup à l'esprit d'entraide et de convivialité qui prévaut au sein de l'association.

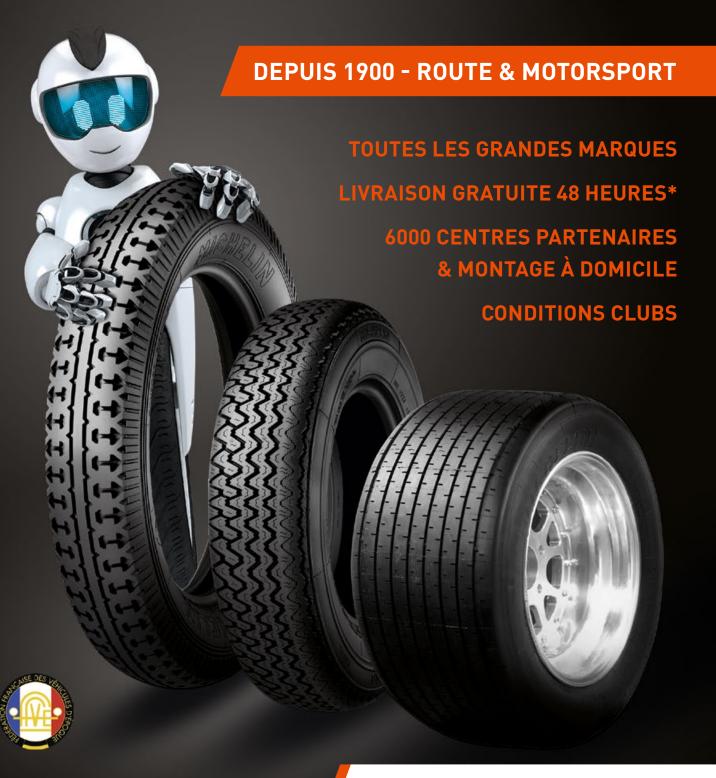


Le Raucca participe régulièrement aux grandes manifestations d'utilitaires à travers la France et oragnise tous les deux ans sa randonnée dans les Hauts-de-France.

RAUCCA

Chez Patrick Despretz 2, allée de La Glanerie 59890 QUESNOY-SUR-DEÛLE Site: www.raucca.ora

ENTRETENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET

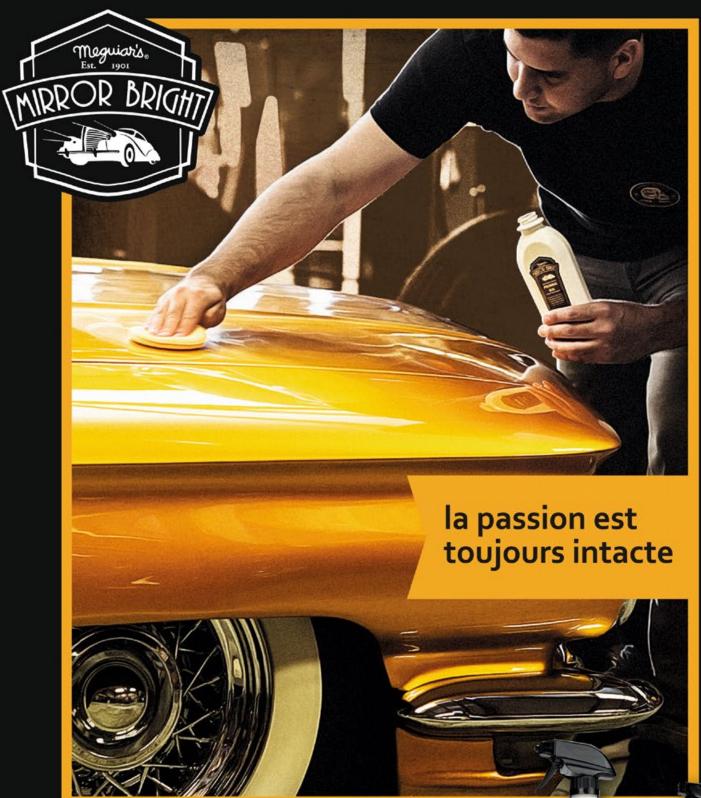


www.allopneus.com

0 892 460 900

Service 0,40 € / min + prix d'appel





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.





LES GRANDS BY BN BY BN S

DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 66 15e Tour de France des Motos Anciennes
- 68 Concours d'Elégance Motocycliste
- **70** 10^e Bisbi National Rally
- 72 Rallye de L'Association des Clubs de Marques
- 74 47^e Circuit des Remparts
- 76 3º Rétro-Fête du Musée Maurice Dufresne
- 78 16º Salon Auto Moto Rétro
- 80 Les Grandes Heures Automobiles
- 82 Parade des 120 ans du Mondial de L'Auto
- 84 Exposition Les Routes Mythiques
- 86 7^e Embouteillage de Lapalisse
- 88 40° Salon international Epoqu'auto



































QUINZIÈME TOUR DE FRANCE DES MOTOS ANCIENNES GRANDE AVENTURE MOTOCYCLISTE

Faire parcourir 4500 kilomètres à cinquante motocyclettes anciennes pendant 19 jours, tel est le défi lancé et relevé par les équipes du Gavap Moto. Cette année, les participants se sont élancés de la Somme pour un aller et retour à Saint-Tropez.

PAR JEAN-LOUIS CHAUVET, PRÉSIDENT DU GAVAP MOTO

epuis 1989, le Gavap Moto organise tous les deux ans le Tour de France des motos anciennes des origines jusqu'à 1954 pour les messieurs, et jusqu'à 1959 pour les dames et les couples. Le nombre de motos est limité à cinquante et les modèles et marques proposés doivent garantir au maximum la variété et l'intérêt historique.

Le périple de cet authentique musée itinérant s'est déroulé sur trois semaines au départ de Longpré-Les-Corps-Saints et a parcouru la France avec dix-neuf villes et clubs d'étapes pour revenir à Flixecourt près d'Amiens. Une équipe de neuf personnes et sept véhicules d'assistance a accompagné les équipages transportant les bagages, les tentes, l'atelier mécanique et la boutique du Tour. Chaque jour, un livret de route, élaboré par des passionnés de motos anciennes locaux, a été remis aux pilotes et commenté. Les participants ont pu apprécier la grande qualité de préparation et de gestion au quotidien avec pas moins de 6 000 pages de livret, 1500 repas, 1000 places de camping, un budget de plus

de 50 000 euros, pas moins de quinze clubs de passionnés de motos mobilisés pour l'élaboration du parcours, sans oublier la participation et le soutien de la FFVE avec toute son expertise pour le concours d'élégance. Cette longue randonnée a aussi permis de visiter trois collections privées et deux musées. Tous les objectifs ont été tenus et réalisés avec succès!

Pour le Tour de France des motos anciennes, comme pour danser le Charleston, il y a quatre temps. Une fois que la décision a été prise de participer, le premier temps



A chaque étape, le public invité par les médias locaux est présent en nombre pour voir ou revoir ces belles machines du passé. Ici Jean-Louis Chauvet présente cette Terrot.



Une Cemec L 7 de 1948 dans les jardins du château Willemart. En arrière-plan toute la logistique nécessaire pour qu'un tel événement puisse se dérouler de façon idéale.

a été consacré à la préparation. Il a fallu choisir la bonne moto d'avant 1954, la démonter ou la faire restaurer et rouler près de 500 km à l'occasion de balades pour vérifier que tout était prêt... Le second temps a consisté à «vivre» la première semaine du Tour, c'est-à-dire enchaîner des journées de 200 km, monter la tente à l'étape, les repas, les expositions, la vie en groupe avec 70 personnes... Après quelques jours, tout le monde était dans le rythme et chacun est vraiment «entré» dans le Tour. Depuis Longpré-Les-Corps-Saints, la balade a ainsi tout d'abord conduit les participants au Quesnoy (Nord), à Villers-Semeuse (Ardennes), à Ligny-en-Barrois (Meuse) puis à Langres (Haute-Marne). Le troisième temps a été consacré à la montagne avec les premiers contreforts, les cols (Allos, Le Ventoux), le brouillard et le froid. Les participants ont alors découvert l'exigence de la prudence. Une moto ancienne reste une moto. Malheureusement, un des équipages a fait une sortie de virage dans la descente d'Allos avec fracture de la jambe pour la passagère et quelques contusions pour le pilote. Le quatrième et dernier temps a consisté à «remonter» vers l'arrivée. Les motos ont commencé à donner des signes évidents de fatigue. Faiblesse des freins, fuites d'huile, pignons de boîte bruyants, etc., sans oublier les pilotes!

A l'arrivée, après dix-neuf jours de route, les applaudissements du public, la présence des amis et de la famille ont fait prendre conscience à chacun de toute la dimension de l'aventure qu'ils venaient de vivre...



GAVAP MOTO

Mairie 35, rue Roger Godard 80420 Flixecourt Tél.: 06 08 54 31 18 Site: www.gavapmoto.fr



Dimanche 19 août, départ de Longpré-Les-Corps-Saints au guidon de motocyclettes produites de 1920 à 1954. La sécurité a été de mise tout au long du parcours.



21 août en fin de journée, le temps d'une halte, les motocyclettes sont exposées dans le parc des Luxembourg de Ligny-en-Barrois. Au premier plan, une Vincent BS 1000 de 1950.



Une rare Praga BD 500 de 1930 sur les routes françaises. Constructeur tchèque d'automobiles et de poids lourds, Praga a aussi produit des motos de route de 1929 à 1933.





CONCOURS D'ÉLÉGANCE MOTOCYCLISTE GRANDE PREMIÈRE AU GAVAP

Avant de prendre la route pour un périple de 4 500 kilomètres au guidon de motocyclettes construites avant 1960, les participants du 15° Tour de France des Motos Anciennes se sont prêtés au jeu du concours d'élégance pour le plus grand plaisir de tous.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

orsqu'à Rétromobile 2017, Jean-Louis Chauvet, président du Gavap¹ Moto, a évoqué avec les responsables de la FFVE le 15e Tour de France des Motos Anciennes, l'idée d'un concours d'élégance organisé dans le cadre du prologue a tout de suite fait sens. Certes, l'on est plus habitué aux concours d'élégance en automobile, mais ce n'était pas la première fois que la FFVE participait à un tel concours pour motocyclettes anciennes. Point de belles carrosseries flamboyantes réalisées par les meilleurs faiseurs de l'époque, ici l'ordre du jour est à la recherche de l'harmonie entre la machine et son équipage.

Le départ du Tour de France des Motos Anciennes étant donné le dimanche 19 août à l'aube depuis la commune de Longpré-Les-Corps-Saints, située dans la Somme, à mi-chemin entre Abbeville et Amiens sur la ligne SNCF Paris-Calais, le concours proprement dit est organisé la veille, le 18, à partir de 15 heures. Les concurrents, participants ou non au Tour de France, sont répartis en quatre catégories, les Années Vingt, les Années Trente, les Années Quarante et les Années Cinquante. Patrick Le Parc, vice-président motocyclette de la FFVE ayant rappelé aux membres du jury les règles édictées par la FFVE pour la bonne organisation d'un concours d'élégance, celui-ci se déroule sous le micro d'Alain Levillain, membre du bureau du Gayap.

La présentation commence alors par les motocyclettes les plus récentes pour se terminer par les plus anciennes. En fonction des catégories, quatre à six machines se succèdent devant le jury qui a la lourde tâche de les départager. À l'issue de cette présentation, face à un public nombreux

et admiratif devant tant de belles machines, les participants du Tour de France, non inscrits au concours d'élégance, font aussi l'objet de commentaires avisés du même Alain. Le jury peut alors se retirer et revient quelques minutes plus tard pour remettre aux heureux lauréats leurs récompenses. Pour les Années Cinquante, 1er Alain Guillaume sur Horex R 350 de 1953, 2º Yveline Dehan sur BMW R 51/3 de 1954 et 3e Jean-Marie Beuret sur Panther M100 de 1951. Pour les Années Quarante, 1er Etienne Mousserion sur Monet-Govon PS 47 de 1950 et 2º Michel Livet sur Matchless GL 350 de 1944. Pour les Années Trente, ler Antoine Schudar sur Terrot HL 350 de 1931, 2º François Bouchard sur Triumph 3S 1938 et 3e Michel Tostain sur Monet-Goyon LS 4L de 1934. Pour les Années Vingt, ler Jean Catagnet sur Terrot 350 HSC de 1928, 2e Thomas Bodinier



Sur Magnat-Debon M 350 de 1929, Pierre Bruneteau est le plus jeune participant à avoir pris part à la totalité du Tour de France Moto et, qui plus est, avec une des machines les plus anciennes.



Thomas Bodinier sur Terrot 175 L de 1926. Même s'il n'a pas pris part au rallye lui-même, Thomas a choisi de participer avec cette belle Terrot à la patine parfaite.

sur Terrot 175 L de 1926 et 3° Pascal Martin sur Magnat-Debon B05 de 1929. Gageons qu'en 2020, l'idée du concours d'élégance en ouverture du Tour de France sera reconduite! Retrouvez le film de ce reportage sur la chaîne Youtube de la FFVE

1. Gavap signifie Groupement des Amateurs de Véhicules Anciens de Picardie.



GAVAP MOTO

Mairie, 35, rue Roger Godard 85420 Flixecourt Tél.: 06 08 54 31 18 Site: www.gavapmoto.fr



Jean-Louis Chauvet, président du Gavap Moto, et son épouse Françoise ont eu l'honneur d'ouvrir le concours d'élégance avec leur Vincent Comet de 1952. Le kilt de monsieur a eu son petit succès !



Le jury était ici composé, de gauche à droite, de Patrick Le Parc, Maximilien Rousselle, Francis Junca, Alain Grare, Sandrine Landre et Robert Debray, sans oublier Yves Bruneteau absent sur le cliché.





BISBI NATIONAL RALLY DIX ANNÉES DE BUBBLECARS & SCOOTERS EN BOURGOGNE

Lancé en 2008, le pari fou d'organiser en France un événement réservé aux microcars est aujourd'hui largement réussi comme l'a prouvé le 6° Bisbi National Rally en Bourgogne. Cette manifestation est désormais inscrite au calendrier européen des *bubblecars meetings*.

D'APRÈS JEAN-DO JACQUESSON, PHOTOGRAPHIES ALAIN GUILLAUME, PRÉSIDENT FFVE

réée en février 2008 par cinq amis amoureux de microcars et de scooters, l'association BSB organise son premier rassemblement lors du dernier week-end du mois d'août suivant. Depuis, chaque année paire voit cet événement reprendre vie à la même période au château du Breuil,

propriété des Scouts de France. Preuve de l'engouement pour ces petites autos à travers l'Europe, les 51 équipages présents en 2018 proviennent bien sûr de toute la France, mais aussi d'Allemagne, de Belgique, des Pays-Bas, de Pologne et de Suisse. Aux côtés des Rovin, invitées vedettes de cette sixième édition,



Un des trois Inter Autoscooter présents au côté d'une Fuldamobil S 7 de 1959. Cette dernière, venue d'Allemagne, est équipée d'un moteur monocylindre deux temps refroidi par air Fitchel & Sachs de 191 cm³.

l'on trouve une très grande variété de marques et de modèles. Vespa 400, Messerchmitt KR et Tiger, Isetta BMW, Inter, Solyto, Berkeley, Heinkel Cabin, Belcar et Voisin constituent le plateau. Parmi ceux-ci, trois rares Inter Autoscooter sont présents, la Belcar est la seule survivante des six exemplaires construits et les trois Voisin sont tous des prototypes! Vendredi, les équipages prennent la direction du sud Morvan puis, après un arrêt symbolique au pied de la Croix de la Libération qui surplombe Autun, retournent au Breuil en empruntant le parcours de la mythique course de côte d'Autun-Montjeu. Samedi matin, retour sur le parcours de la course de côte avec la traversée d'Autun puis un arrêt chez un jeune carrossier. Après le déjeuner, la promenade se poursuit par le château du Vouchot puis le village de Saint-Léger-sous-Beuvray avant de rejoindre le château du Breuil. Au programme de la soirée, dégustations de vins locaux et remise des trophées. Dimanche, le petit groupe part à la découverte des forêts

des alentours du château de Sully et du prieuré du Val-Saint-Benoît, puis fait une pause avec visite guidée au château d'Epiry où séjourna le philosophe et écrivain Bussy-Rabutin. De retour au château du Breuil, les premiers participants prennent la route du retour. Pour ceux qui ont choisi de rester, une visite surprise chez un collectionneur Suisse est organisée le lendemain matin. Celui-ci restaure à la perfection la Mercedes 300 SL portes papillon qui a appartenu à son père. Un bijoux fascinant! Tout au long de ce week-end, les participants ont parcouru environ 250 kilomètres sur les petites routes de Bourgogne. Ils ont découvert les Hautes Côtes qui donnent naissance au fabuleux nectar local, les châteaux des Ducs de Bourgogne, des églises romanes, des abbayes et les forêts de la région.

Cette année, le Bisbi National Rally a eu les honneurs d'Alain Guillaume, Président de la FFVE et de Jean-Christophe Bolle-Reddat du centre ADN Peugeot. Il faut aussi saluer la venue de Catherine Bouillard, petite-fille du créateur du moteur Ydral utilisé par 90 marques de motos, scooters, tricyclecars et voiturettes, ainsi que celle de Christophe Fresneau, petit-fils d'un des trois frères Bernardet, célèbres constructeurs de side-cars et de scooters. Tous deux présentaient leurs livres retraçant l'histoire de ces deux marques de légende.

La septième édition du Bisbi National Rally aura lieu du 28 au 30 août 2020 et mettra en vedette la marque Rolux.



BUBBLECARS & SCOOTERS EN BOURGOGNE

17, impasse Bel Air 71670 LE BREUIL Tél. : 06 07 80 39 54

Site: www.aero-jean-do.com/bubblecars



Cette rarissime PTV 250 a été construite en 1956 en Espagne, par la société Automóviles Utilitarios. Elle est équipée d'un moteur monocylindre de 250 cm³ Villiers et d'une boîte de vitesse à trois rapports.



Une des six Belcar construites en Suisse en 1956. Cette voiture à trois roues et à trois places de front est en fait une Spatz allemande assemblée sous licence par A. Grünhut & Co à Wollerau.



Au sommet du mont Saint Sébastien, les bubblecars se regroupent au pied de la croix de la Libération commémorant la libération d'Autun en 1944. Le site offre un point de vue unique sur cette dernière.



7-9 SEPTEMBRE PAYS-DE-LA-LOIRE

LES GRANDES MARQUES DISPARUES AU PAYS DE RABELAIS RALLYE ANNUEL DES CLUBS DE MARQUES

Chaque année, l'Association des Clubs de Marque confie l'organisation de son rallye annuel, à tour de rôle, à l'un de ses onze clubs membres. Cet événement constitue certainement le plus beau musée roulant que l'on puisse admirer!

PAR ARNAUD BLANC, ADMINISTRATEUR FFVE

Association des Clubs de Marque a été créée en 1970. Elle regroupe onze clubs de marques françaises prestigieuses disparues que sont Bugatti, Delage, Delahaye, Facel Vega, Hispano-Suiza, Hotchkiss, Lorraine-Dietrich, Panhard & Levassor, Salmson, Talbot et Voisin. Les Doyennes de Panhard & Levassor en a donc organisé le rallye 2018 sur les terres

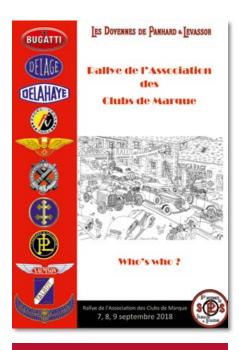
de Rabelais. Pour des questions d'hébergement et de convivialité, les inscriptions ont été limitées à 50 équipages, et les organisateurs ont fait le plein. Les voitures, toutes plus belles les unes que les autres, sont arrivées dès le vendredi au Domaine de Roiffé, une ancienne colonie pénitentiaire pour jeunes détenus. Heureusement, l'endroit est aujourd'hui bien plus accueil-



À Saumur, exposition d'une Panhard & Levassor Dynamic X 81 de 1939, d'une rare Hotchkiss coach Modane 686 GS de 1947 et d'une Panhard & Levassor 6 CS Panoramique X 72 de 1934.

lant avec ses pavillons bordant une vaste allée arborée. Neuf marques sont présentes avec deux Bugatti, quatre Delage, sept Delahaye, cinq Facel Vega, sept Hotchkiss, dix Panhard & Levassor, six Salmson, quatre Talbot et une Voisin. Il y a aussi une Renault Viva Grand Sport remplaçant une Hotchkiss absente. Les Hispano-Suiza et Lorraine-Dietrich étant absentes au grand regret de tous. Les participants sont venus de France, mais aussi de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne, du Luxembourg et même d'Australie! Détaillé et précis, le livre de route est un modèle du genre comportant de nombreux commentaires culturels, historiques et gastronomiques. Après la visite de l'Abbaye Royale de Fontevraud, les équipages se dirigent vers les châteaux d'Azay-le-Rideau et de Villandry où, sous un soleil radieux, ils se restaurent au milieu des magnifiques jardins fleuris. Leurs prestigieuses automobiles parcourent ensuite les petites routes du bord de Loire puis ils rejoignent le château d'Ussé avant d'emprunter le pont métallique de Montsoreau. À Saumur, ils découvrent le Musée du Moteur, lieu

insolite animé par une équipe de passionnés passionnants! Le soir, priorité à la fête dont le thème est 1930. Les robes Charleston de la fin des Années Vingt se mélangent ainsi à la relative rigueur du début des Années Trente, prémices de la crise imminente. Du côté de ces messieurs, hauts de forme et melons. Les costumes croisés côtoient les jaquettes tandis que quelques dandies tennismen ou encore un ouvrier en bleu de travail, tout droit sorti des usines Panhard & Levassor, circulent au milieu de cette belle société. Dimanche, au petit matin, direction le Layon, via les châteaux de Brézé et de Montreuil-Bellay, pour découvrir Les Perrières de Doué-La-Fontaine. Dans le cadre d'une scénographie intitulée Le Mystère des Faluns, ce lieu étonnant présente des carrières souterraines creusées par des générations de pierriers dans cette roche sédimentaire que l'on appelle falun. Après cette visite rafraîchissante, les nobles automobiles traversent les vignobles de Bonnezeaux. Le rallye s'achève au château de Brissac. Le maître des lieux, le Marquis de Cossé-Brissac, a grand ouvert les portes de son domaine afin de stationner les automobiles sur ses pelouses, au pied du château. Du haut de ses fenêtres, les participants partagent un dernier repas de grande tenue avant de repartir chacun de son côté jusqu'à l'année prochaine. Selon l'ordre alphabétique, c'est donc l'Amicale Salmson qui organisera l'édition 2019 du Rallye Annuel des Clubs de Marque. Celui-ci se déroulera du 12 au 15 septembre dans les environs de Saint-Raphaël dans le Var.



LES DOYENNES DE PANHARD & LEVASSOR

Site: www.doyennes-panhard-levassor.fr

Les Galeries, BP 8 50260 BRICQUEBEC Tél.: 02 33 52 23 60



Les participantes du rallye des Grandes Marques 2018 ont eu le privilège de pouvoir stationner dans la cour d'honneur de l'Abbaye Notre Dame de Fontevraud, nécropole royale.



Au pied du château de Brissac, le plus haut de France avec pas moins de sept étages, cette Delage DI torpédo ponté de 1925 attend les Bugatti 57 et autres Voisin pour reprendre la route.



22-23
SEPTEMBRE
NOUVELLEAQUITAINE

47° CIRCUIT DES REMPARTS UN WEEK-END DE SUCCÈS JUSQU'AUX LARMES

Angoulême nous a offert cette année un magnifique Circuit des Remparts. Des plateaux de qualité, des courses animées, une météo radieuse et un public nombreux. Une joie cependant assombrie par le décès d'un des plus fidèles participants, victime d'un malaise cardiaque.

PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES AGENCE AUSTRALE-CIRCUIT DES REMPARTS

nscrit au calendrier sportif international de 1939 à 1955 et devenu manifestation de véhicules historiques à sa relance en 1978, le rendez-vous angoumoisin a depuis longtemps débordé du lit de son circuit pour conquérir la ville et la Charente toute entière. De cette édition 2018, la plus belle depuis très longtemps, l'on retiendra plusieurs moments forts. L'exposition et la table ronde intitulée *Alpine en Endurance*, présentant notamment l'A 442 B victorieuse au Mans en 1978 accompagnée de Jean-Pierre Jaussaud, l'un de ses deux pilotes. Il était entouré d'autres grands

Entre les spectateurs-collectionneurs, les concurrents et les suiveurs, on estime à près de mille les voitures de collections qui sortent le samedi à l'occasion des rallyes officiels.

noms de la marque comme André de Cortanze, Jean-Pierre Jabouille et Antony Villain, responsable du style des nouvelles Alpine. De dessin il en était aussi question au musée d'Angoulême qui a, lui, accueilli pendant trois semaines une rétrospective Géo Ham. Autour du magnétique Pilote Bleu, elle a réuni un ensemble exceptionnel de tableaux, esquisses et dessins originaux du plus célèbre peintre et illustrateur automobile français. Ceux qui préféraient rester sous le ciel angoumoisin parfaitement bleu, pouvaient aller flâner dans les jardins de l'Hôtel de Ville où s'exposait une douzaine de Renault des « premiers âges » venues de toute l'Europe. Ils pouvaient aussi contempler les perles rares soumises à l'examen des juges du concours d'état, organisé sous l'égide de la FFVE, ou encore admirer les centaines de voitures de clubs rassemblées dans la ville. Un très copieux gâteau dont les courses du dimanche étaient comme d'habitude la cerise.

«Le Circuit des Remparts, c'est incroyable!», lâchait en repartant le dimanche soir Ari Vatanen, l'un des invités d'honneur de cette 47e édition, «Il faut le voir pour le croire... C'est le Tour de Corse en ville!». Le champion du Monde des rallyes 1981, quadruple vainqueur du Paris-Dakar, avait jailli par surprise dès le vendredi soir d'une minuscule BMW Isetta 300 sur le podium de présentation du concours d'élégance. L'arrivée du Finlandais étant volontairement annoncée pour le lendemain, les milliers de spectateurs médusés s'étaient levés pour une longue ovation. Une ferveur montée crescendo au fil du week-end et à son paroxysme le dimanche sur le circuit lors des démonstrations du spectaculaire Finlandais installé au volant d'une BMW M3. «Quel public! Il y avait sur les routes du rallye samedi autant de spectateurs que sur une spéciale du championnat du monde! Et sur le circuit, j'entendais les gens hurler et applaudir depuis le cockpit! Je veux revenir ici!». Tout le monde veut revenir aux Remparts. Et certains grands noms y surgissent à l'improviste comme Erik Comas qui, arrivé le dimanche en ami, a régalé les spectateurs par quelques tours en Alpine «nouvelle», méritant bien le triomphe romain que lui a offert le public. Le Circuit des Remparts célébrera son 80° anniversaire du 13 au 15 septembre 2019. Mais sans l'un des siens... Denis Derex, gentleman-driver licencié à l'Asa des Remparts, est mort en scène, victime d'un arrêt cardiaque alors qu'il disputait des essais le dimanche au volant de sa Mini. Le succès du Circuit des Remparts 2018 était total, jusqu'aux larmes provoquées par cette soudaine disparition.

INCENATIONS IN RESERVATIONS OF 82 94 31 90. WHY CIRCUITS SEAMARTS COM-

CIRCUIT DES REMPARTS

19, Place Bouillaud 16 000 ANGOULÊME Tél. : 05 45 94 31 90

Site: www.circuitdesremparts.com

LE PLUS AUTHENTIQUE CIRCUIT DE FRANCE

Angoulême possède le plus authentique de tous les circuits en ville avec son tracé inchangé depuis la première édition du Circuit des Remparts en 1939. Le nom de l'épreuve explique cette immuabilité. La ville fortifiée, construite entre le IV et le XIIIe siècle, est l'écrin de la piste. Pas question de redessiner une courbe, de rectifier un enchaînement, d'allonger une ligne droite. Les murailles séculaires sont là ! Défini en 1939 par l'Automobile Club des Deux-Sèvres Charente Vendée pour son épreuve, le tracé en sept virages faisait, fait et fera toujours 1 279 mètres. L'évolution de la largeur des trottoirs, fait parfois varier cette distance, celle de l'axe médian de la piste, de quelques mètres.





Parmi les invités d'honneur, Ari Vatanen a régalé le public en piste et par sa permanente disponibilité auprès des milliers de fans qu'il a croisés trois jours durant dans les rues.



Expositions, concours d'état et d'élégance, tables rondes, courses, rallyes touristiques, etc., pendant trois jours, Angoulême vit par et pour l'automobile ancienne et ses passionnés.





3º RÉTRO-FÊTE DU MUSÉE MAURICE DUFRESNE JEAN RAGNOTTI À L'HONNEUR!

Pour sa troisième édition, la Rétro-Fête du Musée Maurice Dufresne a rencontré un grand succès populaire. Une météo clémente et des anciennes de toutes marques venues par dizaines ont complété le riche programme de cette belle journée!

D'APRÈS LAETITIA BOISSONEAU, PHOTOGRAPHIES BATVISION

e 16 septembre 2018, plus de 3000 personnes qui sont venues participer au rassemblement annuel du Musée Maurice Dufresne! Pour la seconde année consécutive, la Rétro-Fête du Musée a été l'occasion pour ses visiteurs de rencontrer Nelson Panciatici, pilote officiel Alpine engagé en

Endurance dans le championnat ELMS avec Duqueine Engineering et en championnat Imsa aux Etats-Unis. Mais aussi, cette année, Jean Ragnotti, légende vivante du rallye. Photographies, discussions, séances d'autographe ont été nombreuses tout au long de la journée! Du côté du concours d'élégance Alpine

Jean Ragnotti et Nelson Panciatici, deux générations de pilotes en pleine séance de signature d'autographes. Une initiative particulièrement appréciée du grand public.

et Renault, cinquante véhicules ont été attentivement évaluées par jury composé, entre autres, de notre consœur Laurence Mauléon-Bernier, rédactrice en chef du magazine Automobelle, d'Alain Leroux ancien chef mécanicien du team Graff Racing, et de Francis Fontenille, ancien garagiste Renault et fin connaisseur de la rénovation d'anciennes. C'est une belle Alpine A 310 de 1972 qui a séduit le jury pour l'élégance de ses propriétaires, M. et Mme Juteau, ainsi que pour son état et ses pièces d'origine. Les autres marques ainsi que la nouvelle Alpine A 110 étaient quant à elles exposées devant la grille d'honneur du Musée.

Temps fort de l'après-midi, le premier Trophée Maurice Dufresne, course de tracteurs-tondeuses organisée par les Armoises 4x4 en collaboration avec la Team Mendes, a lui aussi remporté un grand succès! Quant aux amateurs de bourses d'échange, de brocantes et de marchés artisanaux, ils ont pu flâner et chiner dans le parc du musée où une cinquantaine d'exposants les attendaient.

Le Musée Maurice Dufresne, niché entre l'Indre et la Loire, à Azay-le-Rideau, abrite une authentique et impressionnante collection de plus de 3000 pièces dont nombre d'entre elles sont uniques au monde. Y sont aussi bien exposés des véhicules anciens, des voitures, des cycles, des avions, des camions, des motos, des tracteurs, des machines agricoles et des véhicules militaires que des Métiers à tisser, des tricycles et jeux d'enfants, des affiches anciennes et des objets insolites d'époque de toutes sortes... Avec sa collection véritablement destinée à tous les publics, le Musée Maurice Dufresne est finalement un musée d'art et tradition populaire qui aurait rencontré le Musée du Conservatoire des arts et métier de Paris. Et cette Rétro-Fête est aussi l'occasion de le découvrir. Sa visite, prévue pour durer jusqu'à plus de trois heures, se présente comme un voyage dans le temps en famille et intergénérationnel. Elle est en effet l'occasion de se remémorer des anecdotes de famille créant de nombreux échanges entre les aînés et les plus jeunes. D'ailleurs plusieurs milliers de visiteurs viennent chaque année animer et faire vivre cette collection. C'est grâce à eux que le musée peut continuer à garder grandes ouvertes ses portes et faire perdurer le rêve, un peu fou peut-être, de Maurice Dufresne. Toute sa vie il avait rêvé d'un lieu dédié à la sauvegarde de notre patrimoine rétro-mécanique commun tant régional que national.



MUSÉE MAURICE DUFRESNE

17, route de Marnay 37190 Azay-Le-Rideau Tél. : 02 47 45 36 18

Site: www.musee-dufresne.com



Le concours d'élégance de la Rétro-Fête a tout aussi bien accueilli des Alpine A 110 et A 310 que des Renault 8 Gordini et des R 5 Turbo et Turbo 2 tant en version route qu'en version course.



Très spectaculaire, la course de tracteurs-tondeuses a offert une animation appréciée tant par les visiteurs que par les pilotes de ces drôles de machines. L'herbe n'est pas près de repousser!



La visite commentée de la collection du musée en présence de Jean Ragnotti et de Nelson Panciatici a constitué l'un des moments forts de cette troisième édition de la Rétro-Fête.



22-23
SEPTEMBRE
NORMANDIE

16° SALON AUTO MOTO RÉTRO DE ROUEN EN PLEINE ÉVOLUTION!

Organisé en partenariat avec le fameux Automobile Club de L'Ouest depuis trois ans, le salon rouennais ne cesse de progresser offrant toujours d'avantage d'animations consacrées à la collection des véhicules d'époque.

PAR ETIENNE ANGLADE, ADMINISTRATEUR FFVE

es chiffres parlent d'eux-mêmes! 24 000 visiteurs, 250 exposants, 30 000 m² d'exposition intérieure et extérieure pour pas moins de 450 véhicules exposés, telles sont les données enregistrées par le salon normand organisé sur

deux jours à Parc Expo Rouen. Grandissant tous les ans, il acquiert de plus en plus d'importance tant du point de vue régional que national.

Pour cette édition 2018, L'Aventure Peugeot Citroën DS avait été désigné invité

d'honneur et le plateau central était consacré au constructeur de Sochaux. Celle-ci y exposait un Type 56 de 1904, une 172 R torpédo de 1925, une 301 coupé, une 302 cabriolet, ainsi qu'une 203 et une 504 qui, cette année, fêtaient respectivement leurs 70 ans et leurs 50 ans.

Pour sa part, la FFVE célébrait elle aussi la marque au lion en présentant sur son stand une motocyclette légère type Paris-Nice de 1913, une 402 cabriolet de 1936, dont il ne reste que neuf exemplaires roulants, et une 403 cabriolet de 1959 en clin d'œil à la fameuse série télévisée Colombo. Rouen Expo Evénements et l'Automobile Club de l'Ouest, coorganisateurs du salon normand, avaient attribué un grand espace à la FFVE, idéalement situé entre l'entrée principale et l'accès au hall des Clubs. Tout au long de ces deux jours, celui-ci a vu de nombreux collectionneurs se presser avec tout leurs lots de questions et de demandes de renseignements. Les cinq administrateurs présents, avec le concours d'une des secrétaires de la FFVE, ont été particulièrement sollicités à propos des



Côté véhicules militaires, il y avait du choix avec cette chenillette Renault UE, cette VW Schwimmwagen et ce Dodge en livrée Military Police.

délais de délivrance des attestations d'authenticité, des avantages que représente la carte grise Collection, et des inquiétudes quant à la possibilité de faire immatriculer un véhicule sans carte grise. Dans une ambiance conviviale et passionnée, chaque question a obtenu sa réponse. Combien de fois la traditionnelle phrase «j'ai un petit renseignement à vous demander» n'a-t-elle pas été entendue par toute l'équipe?! Sur ce même stand, les clubs ont aussi été accueillis comme il se doit avec. le dimanche midi, le traditionnel verre de l'amitié. Cela a permis de réunir tous ceux qui participaient au salon et de renforcer les liens avec les acteurs locaux. Chaque fois que possible, pendant ces deux jours d'échanges, la Fédération est tout aussi bien allée vers les clubs et les collectionneurs qu'elles les a volontiers accueillis. Il est vrai que les uns et les autres sont actuellement de plus en plus nombreux à se tourner vers elle, et ce à juste titre!

A l'extérieur du salon, apportant un complément apprécié, se tenaient une partie de la bourse d'échanges et un parking était réservé aux véhicules de collection. Outre la vente de pièces, la bourse en elle-même a aussi permis à de nombreux clubs locaux de présenter leurs diverses activités.

L'année prochaine, en 2019, le salon de Rouen accueillera la marque Citroën en tant qu'invité d'honneur puisque le constructeur du quai de Javel célébrera alors son premier siècle d'existence. Rendez-vous à Rouen en septembre 2019 pour la 17e édition d'Auto Moto Rétro!



ROUEN EXPO ÉVÉNEMENTS

Avenue des Canadiens 76120 Le Grand-Quevilly Tél. : 02 35 18 28 28

Site: www.salonautomotoretro.com



Bien situé face à l'accueil, le grand stand de la FFVE a permis à ses administrateurs présents de répondre à toutes les questions des clubs et des collectionneurs.



La FFVE avait choisi d'être dans le thème avec une Peugeot 302 cabriolet, une 403 cabriolet et cette belle et rare Peugeot motocyclette Paris-Nice de 1913.



Le monde de la collection de matériels agricoles n'est pas oublié non plus avec une exposition de divers engins dont ces tracteurs agricoles de marque Lanz.



28-30 SEPTEMBRE

ILE-DE-

LES GRANDES HEURES DE MONTHLÉRY FAIRE TOUJOURS MIEUX!

Les Grandes Heures Automobiles ont réuni fin septembre 250 autos et motos de compétition qui ont évolué sur le célèbre anneau qui a ainsi renoué avec son glorieux passé. Plus de mille véhicules d'époque ont par ailleurs participé à l'événement.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

I y a quelques années encore, on ne pouvait pas imaginer que l'on pourrait un jour revenir à Monthléry tant son avenir était incertain. Mais, heureusement, la raison l'a emporté. Le mythique circuit revit désormais au gré de manifestations de plus en plus nombreuses qui s'y déroulent. Et, l'objectif des Grandes Heures Automobiles est justement de faire revivre les manifestations sportives organisées sur le site l'autodrome pendant les Trente Glorieuses. Tout au long du week-end, de nombreux

pilotes renommés et de toutes générations se sont joints aux collectionneurs pour en découdre à l'instar de Bruno Saby, Jean-Claude Andruet, Bob Neyret, Emmanuel Collard, Norman Nato, etc. Faciles d'accès et disponibles, ils n'ont jamais rechigné pas à signer les autographes pour leurs nombreux admirateurs. Les dix plateaux, dont deux consacrés aux motos, se sont succédés jusque tard dans la nuit offrant un spectacle unique. Le public a pu ainsi voir évoluer les dif-

férentes catégories d'autos et de motos d'Après-guerre telles que les monoplaces, dont les Ferrari 156 Nez de Requin, les sportives des Années cinquante, emmenées par la Jaguar XK 120 de 1952 qui avait signé ici même quelques records en roulant sept jours et sept nuits à 160 km/h de moyenne, les voitures de rallyes, les Porsche 911 et les prototypes d'endurance, sans oublier les motos et les side-cars. Pour sa première participation, le musée de Savigny-Les-Beaune était venu avec trois Abarth, une 1000 SP de



Le plateau motos a fait la part belle aux machines japonaises des Années soixante-dix et quatre-vingts. Pour beaucoup de visiteurs, cela a été l'occasion de belles découvertes.



La FFVE était présente au cœur des paddocks pour répondre aux nombreuses questions des collectionneurs. Entre autres, elle exposait une Porsche 911, une Lotus et une AC Ace.

1966, une barquette 3000 SP de 1968 et une 2000 SP de 1967!

Les clubs et les collectionneurs, présents avec plus de 1 000 véhicules d'époque, ont eux aussi largement participé à la réussite de cette belle et grande fête de l'Automobile. Les espaces goudronnés, nombreux et larges, ont facilité la circulation de tous. Les entrées et sorties étant possibles tout au long de la journée, cela a permis au très nombreux public présent de prendre pleinement part à l'événement. Tout lui a été accessible, aussi bien les véhicules de course stationnés sans barrières que les paddocks où chacun a pu circuler librement. L'on a ainsi pu admirer quelques pièces rares à deux ou quatre roues aux noms prestigieux et ô combien évocateurs tels Alpine, Ferrari, Maserati Norton, Yamaha et bien d'autres. Un plateau de belles Japonaises avec Mazda RX et autres Nissan Nismo a lui aussi été très remarqué. Pour les amateurs du genre, il y avait quelques répliques de Porsche 917 et de Jaguar XKD. Au milieu de tout cela, l'association Les Amis de Gabriel Voisin avait fait le déplacement avec deux raretés, la reconstruction de la Voisin des records, déjà exposée cette année à Rétromobile, et la C 24 limousine ex-Baillon totalement restaurée. Elles étaient bien seules et c'était un peu dommage pour le public.

Pour l'amateur ou le néophyte, Les Grandes Heures Automobiles est une belle occasion de revivre le glorieux passé de Monthléry!



LES GRANDES HEURES AUTOMOBILES

BP 155

74405 Chamonix-Mont-Blanc Cedex Tél.: 04 50 91 98 19

Site: www.lesgrandesheuresautomobiles.com



Le Fiat Fan Club avait fait le choix de la diversité avec cette rarissime Fiat 750 Abarth et ces Fiat X 1/9. Fiat 1500 cabriolet. Lancia Fulvia et autre Fiat 850 coupé.



Cette Voisin C 24 limousine construite entre 1933 et 1936 revient de loin. En effet, elle a fait partie de la fameuse vente Baillon qui avait tant défrayé la chronique.



Deux Ferrari 156 Nez de Requin étaient de la fête. Elles sont propulsées par un V 6 de 1,5 litres et 190 ch dont le régime maximal est de 9 500 tr/mn.





LE MONDIAL DE L'AUTO FÉTE SES 120 ANS PARADE AU CŒUR DE LA CAPITALE!

Pour fêter les 120 ans du plus célèbre et du plus fréquenté des salons de l'automobile, une parade de 250 véhicules emblématiques retraçant ses 120 premières années d'existence a été organisée à Paris en ouverture de l'exposition.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

a première édition du Salon de L'Automobile de Paris est organisée en 1898 par l'Automobile Club de France dans les jardins des Tuileries. Trois ans plus tard, celui-ci s'installe sous la verrière du Grand Palais pour ne le quitter qu'en 1962 en s'installant au Parc des Expositions de la porte de Versailles. En 2018, enfin, il accueille en son sein le Mondial du deux roues et le Mondial Tech consacré aux nouvelles technologies de la mobilité.

Pour célébrer cette première édition, le comité organisateur du Mondial avait fait appel à la FFVE pour sélectionner 250 véhicules emblématiques de ces 120 ans de progrès automobile et motocycliste. Bien sûr, il s'était aussi assuré la participation des constructeurs qui présentaient chacun un

plateau de trente véhicules représentatifs de leur histoire ¹. Etaient aussi impliqués deux clubs adhérents à la Fédération, Les Teuf-Teuf, pour les automobiles d'avant 1914 et Vincennes en Anciennes, pour son expérience des événements parisiens. La Cité de L'Automobile - Musée National de L'Automobile - Collection Schlumpf avait aussi été sollicité pour présenter une dizaine de voitures exceptionnelles.

Le jour dit, sur le coup de sept heures du matin, les 250 participantes rejoignent leur stationnement selon un plan chronologique préétabli. Deux heures plus tard, tout le monde est en place! Le public nombreux, Parisiens et touristes, est plutôt surpris par ce spectacle inhabituel et bigarré en plein cœur de Paris, ville dont on connaît les grandes réticences en matière d'automobile... ² Tous les collectionneurs, invités dans les salons de l'ACF, assistent en fin de matinée à l'inauguration de la parade en la présence de Louis Desanges, président de l'ACF, Christian Peugeot, président du CCFA, Jean-Claude Girot, commissaire général du Mondial de L'Auto, et Luc Chatel,



Renault 8 Pie, Facel Vega FV II et Renault 6 attendent le départ de la parade au pied de l'obélisque de La Concorde. Cette parade était pour beaucoup l'occasion de retrouver les voitures d'hier...



Luc Chatel, président de La Plateforme Automobile a honoré de sa présence le cocktail offert à tous les participants dans les salons de l'ACF.



La promenade dans Paris s'est terminée par le bas de l'avenue des Champs Elysées. Ici le plateau Citroën annonçant le centenaire de la marque en 2019.

président de La Plateforme Automobile. La parade rend aussi hommage aux pionniers avec la plus ancienne Panhard de 1898 à moteur à essence, une réplique en ordre de marche de la Jamais Contente avec ses deux moteurs électriques et une Serpollet à vapeur mise à disposition par la Cité de L'Automobile. En début d'après-midi, cellesci ont ainsi l'honneur d'ouvrir le défilé. Puis, les divers plateaux s'élancent à leur tour pour sous les yeux ébahis de milliers de spectateurs! Pour fluidifier la circulation, un fléchage spécifique a été mis en place depuis la place de La Concorde. Après l'Assemblée Nationale, l'Ecole Militaire, La Tour Eiffel, le Grand et le Petit Palais, les équipages regagnent ainsi la place de La Concorde après avoir partiellement descendu l'avenue des Champs Elysées. A l'issue de la parade, certains véhicules rejoignent la Porte de Versailles pour occuper les emplacements qui leur sont réservés dans le hall 5.1 au sein de l'exposition des Routes Mythiques. Quant aux autres, il leur faut bien se résoudre à quitter le pavé parisien pour retrouver leurs garages respectifs. Gageons qu'à l'occasion du prochain anniversaire du Salon de Paris, l'automobile aura un nouveau visage dans les rues de nos villes et que les véhicules d'époque y trouveront toujours leur place!

1. Renault fêtait là ses 120 ans, Peugeot célébrait les 100 ans de ses deux-roues et Citroën déjà en plein dans les préparatifs de son centenaire.

2. L'organisation de cette manifestation avait d'ailleurs fait l'objet de quelques négociations avec la Ville de Paris qui avait à l'origine prévu d'organiser sa Journée Sans Voitures à cette même date...



AMC PROMOTION

39, avenue Franklin Roosevelt

Tél. : 01 56 88 22 40

Site: www.mondial-paris.com/fi



La Cité de L'Automobile de Mulhouse s'est particulièrement impliquée dans l'événement en présentant quelques-uns de ses fleurons, Maserati 250 F, Panhard des records, Gordini, etc.



Depuis la terrasse supérieure de l'ACF, une partie des 250 véhicules participant à la parade. Cette exposition a permis de promouvoir le patrimoine roulant auprès du grand public.



4-14 OCTOBRE ILE-DE-FRANCE

LES ROUTES MYTHIQUES AU MONDIAL DE PARIS NOSTALGIE A TRAVERS LES AGES

Pour la treizième fois consécutive, les organisateurs du désormais Mondial Paris Motor Show ont fait appel à la FFVE et à l'universitaire Mathieu Flonneau afin de coordonner une exposition rétrospective intitulée Routes Mythiques.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

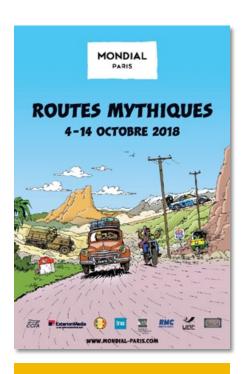
ien que la place soit comptée avec la disparition de certains halls et le retour des motocyclettes au Mondial, les organisateurs ont tenu à maintenir l'exposition historique dans le cadre du plus grand salon automobile. Pour cette édition 2018, le hall 5.1, situé juste à gauche de l'entrée principale, a été retenu pour être l'écrin de cette exposition consacrée aux routes à travers les âges. Pour celle-ci, la FFVE s'était vu chargée de réunir soixante-dix véhicules destinés à être exposés dans le cadre de dix tableaux à thème. Pour agrémenter ces derniers, il a été demandé



Venue tout droit du Brésil où elle a été assemblée, cette très exotique IKA Renault Torino de 1972 dont les lignes sont signées Pininfarina a bien fière allure. Elle a été prêtée pour l'occasion par la collection Renault Classic.

à Thierry Dubois, illustrateur bien connu, de réaliser des dessins afin de créer des mises en scène au délicieux parfum rétro. A sa plus grande surprise, Thierry est plutôt habitué à réaliser des œuvres colorées, il lui a été demandé de les exécuter uniquement au trait noir sur fond blanc. Chaque présentation étant complétée par des commentaires de Mathieu Flonneau afin de faire revivre les véhicules exposés et les replacer dans leur contexte historique. Avec le concours des constructeurs, des musées, des collectionneurs privés et des professionnels de la route, Laurent Hériou, directeur général de la FFVE, a constitué une sélection d'automobiles et de motocyclettes en lien avec chacun des thèmes. Présentée comme une route qui traverse les époques, l'exposition débute avec la renaissance de la route à la fin du XIX^e siècle et l'apparition des premiers véhicules automobiles fonctionnant à l'essence, à l'électricité ou la vapeur. Puis viennent les routes des Années Folles où les Bugatti, Renault 40 CV et autres Hispano-Suiza rappellent que la France a toujours été la patrie des belles

automobiles. Les motocyclettes ne sont pas non plus oubliées. L'on en retrouve sur tous les tableaux rappelant qu'elles ont toujours cohabité avec les automobiles. Parler des routes sans évoquer l'aventure, ce serait nier que l'automobile a contribué au développement de contrées lointaines. Elle est ainsi illustrée au travers des Croisières Citroën, des Renault à six roues, des raids africains de Peugeot ou encore des rallyes-raids. tels le Paris-Dakar, avec leur cortège de voitures et de motos tout terrain. Aspect important de la route, les vacances sont évoquées avec les premiers congés payés, le camping et le caravaning. La visite se poursuit ensuite avec les routes des Trente Glorieuses qui ont vu l'essor de l'automobile et de la motocyclette de masse avec le développement simultané des autoroutes et de la sécurité routière. Pour les routes du monde, sont évoquées la légendaire Route 66 aux USA, mais aussi les routes d'Amérique du Sud et d'Asie. Enfin, juste après la route du sport, le dernier tableau projette la route dans l'avenir avec la route intelligente, les véhicules connectés ou encore la chaussée productrice d'énergie. Les organisateurs estiment que quarante pour cent des visiteurs du Mondial sont passés par l'exposition Routes Mythiques. Les véhicules historiques et leur histoire attirent un public de plus en plus nombreux, preuve s'il en était que l'avenir ne peut se construire sans référence au passé. Quel bel hommage a été rendu ici à tous ceux qui ont écrit les plus grandes pages de l'aventure de la route!



AMC PROMOTION

39, avenue Franklin Roosevelt 75008 PARIS

Site: www.mondial-naris.com



Quoi de mieux pour évoquer la route des vacances et le caravaning au cours des Années cinquante que cet attelage composée d'une Simca Chambord de 1958 et de sa caravane Notin Hirondelle ?



Du fait de ses succès dans l'épreuve l'Alpenfahrt, la Zündapp KS 601 avec side-car a été surnommée Eléphant Vert en hommage aux éléphants que le général Hannibal avait utilisés dans l'Antiquité pour traverser les Alpes.



L'aventure sur les routes du monde est évoquée au travers de cette Citroën C4 autochenille P17 de 1930 de type Croisière Jaune et, en arrière-plan, cette Renault MH à six roues de 1924 qui s'est illustrée dans le désert africain.





EMBOUTEILLAGE SUR LA NATIONALE 7 A LAPALISSE LA REFERENCE EN LA MATIERE

Toute la qualité et toute l'originalité qui font le succès de L'Embouteillage de Lapalisse, tiennent dans le fait qu'il est organisé comme une reconstitution historique. Y participer vous garantie de faire un saut dans le temps de plus de cinquante ans!

PAR ANTOINE DEMETZ

était en 2006, la ville de Lapalisse venait d'achever la construction de la déviation de la Nationale 7 qui depuis toujours traversait son agglomération. Pour l'inauguration de ce contournement, la Communauté de Communes du Pays de Lapalisse avait décidé de mettre en place un événement original en or-

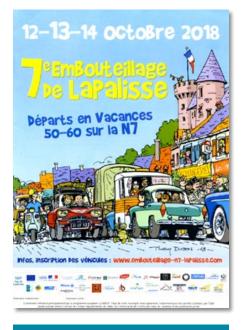
ganisant un dernier embouteillage de sa rue principale composé uniquement de véhicules anciens. Le but de l'opération est de reconstituer l'ambiance de la route des vacances à la grande époque. Toutes les bonnes volontés locales sont mises à contribution y compris Thierry Dubois, l'incontournable historien de la N 7, qui bat le

Devant les locaux où elle avait reconstitué les locaux d'une brigade d'époque, l'APTG (Association Patrimoine et Tradition Gendarmerie) exposait trois Renault Alouette de 1964, 1972 et 1980, en version huit places.

rappel auprès de tous ses amis et de tous les passionnés de la Route Bleue. La formule est originale, et cette première édition qui est un véritable succès, en appelle d'autres... L'événement sera désormais reconduit tous les deux ans. Depuis, L'Êmbouteillage de Lapalisse fait carton plein à chaque fois. Très vite, il acquiert une dimension internationale, mais «inspire» aussi d'autres événements du même genre, tout d'abord sur la Nationale 7, puis sur d'autres routes nationales françaises.

Cette édition 2018, la septième, s'est déroulée du 12 au 14 octobre et a encore une fois été une réussite. Tout d'abord du fait de l'affluence dont elle a fait l'objet. Les organisateurs, en la personne de la Communauté de Communes du Pays de Lapalisse, ont comptabilisé près de 1100 équipages participants, plus de 25 000 visiteurs et une centaine d'exposants. Cet Embouteillage de Lapalisse a nécessité pas moins de 13 mois de préparation et mobilise une équipe d'organisation de près de 80 personnes plus 250 bénévoles issus d'associations locales. Outre la gestion de l'embouteillage en lui-

même et son impact sur la circulation, les autres animations mises en place pendant l'événement, plus d'une quinzaine, impliquent de pouvoir disposer de moyens humains adaptés. Le résultat, dès que l'on arrive sur place, est omniprésent. Chaque participant jouant le jeu, on voyage littéralement dans le temps et l'on se retrouve au cœur de la France des Années cinquante et soixante. Les véhicules et les tenues d'époque fourmillent de détails qui les remettent parfaitement dans le contexte de ce qu'étaient alors les départs en vacances. Tout est là, les voitures populaires, la gendarmerie, les poids lourds, les autocars de touristes, mais aussi l'agriculteur local sur son tracteur qui se rend à ses champs... N'oublions pas non plus les deux roues. Tous les modèles et tous les genres sont représentés depuis la grosse moto jusqu'au vélo du cyclotouriste, avec short et sac à dos, en passant par le bon curé de la paroisse partant visiter ses ouailles en Vélosolex! Malheureusement, certains n'ont toujours pas compris que cet événement n'est pas un rassemblement de véhicules anciens. Il a en effet toujours été conçu et organisé comme une reconstitution. Et toute son originalité est là! Faire revivre l'ambiance des départs en vacances identique à ce qu'elle était avant 1965, voilà son but. Malheureusement, il y a encore trop de voitures anachroniques qui se glissent dans la circulation et qui ne se sont pas inscrites. L'équipe de la Communauté de Communes a inauguré cette année un logiciel pour réduire ce phénomène au possible et réfléchit à la mise en place d'autres mesures pour les prochaines éditions.



EMBOUTEILLAGE DE LAPALISSE

Communauté de Communes du Pays de Lapalisse BP 63 — 03120 Lapalisse Tél.: 04 70 99 08 39 Site: www.embouteillage-n7-lapalisse.com



Officiellement présente pour la première fois avec cette Peugeot D 4 A de 1958 en version fourgon à glaces latérales décorée à ses couleurs par Jean-Do, L'Aventure Peugeot a été particulièrement remarauée.



Devant la publicité murale Vichy récemment restaurée stationnent un Renault Galion dépanneuse et un Berliet GLB 4 x 4 ex-sapeur pompier diésélisé et transformé en véhicule de transport et dépannage lourd.



Le Peugeot Trimoteur TN 57, petit utilitaire économique à moteur de 125 cm³. Pour cet équipage, la route des vacances est aussi celle du bon temps et des longues parties de pêche!





EPOQU'AUTO, 40° EDITION A LYON PROFUSION D'ANNIVERSAIRES!

Pour cette 40° édition, le club Les AAA dirigé par Dominique Thibaudon a prouvé une fois de plus une belle maîtrise de son sujet. Au programme, sur une surface d'exposition de 50 000 m², diverses expositions thématiques et la présence de nombreux clubs et professionnels.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE, PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR SAUF MENTION CONTRAIRE

est toujours avec une grande impatience que les collectionneurs attendent le mois de novembre pour participer à cette grande fête lyonnaise du véhicule de collection qu'est le salon Epoqu'auto. Répartis sur les trois grands halls, les plateaux retenus pour cette édition 2018

sont de très grande qualité. La mise en avant sous le dôme d'accueil de six DB ayant couru aux 24 Heures du Mans entre 1954 et 1962 et l'exposition des productions Lamborghini retraçant l'histoire de la marque, de la Miura à la Taurus, donnent le ton de cette nouvelle édition. Si Epoqu'auto attire autant de visiteurs, plus

de 65 000 entrées cette année, c'est bien entendu grâce à la qualité et à la diversité de ces mêmes plateaux. Mais, le succès du salon lyonnais tient aussi à la présence de plus de 500 professionnels du véhicule ancien (pièces, services, restauration, véhicules, automobilia) et de quelque 160 clubs trouvant là l'occasion de présen-



Dans le cadre de l'exposition New-Map, étaient présentées cette voiturette Baby de 1939 équipée d'un moteur Sachs deux-temps et cette MT 7 à moteur Mag 750 cm³ de 1934 attelée à un side-car Tout-Acier.



Cette New-Map ATT de 1925 est équipée d'un moteur Anzani de 250 cm³ à arbre à cames en tête. Ce modèle a vocation sportive s'est illustré dans de nombreuses courses en 1926.



La FFVE accueillait sur son stand ses partenaires habituels qui présentaient quelques véhicules dont cet utilitaire Rochet-Schneider de 1928 recarrossé en 1937 en autocar d'hôtel alpin.



Pour honorer la mémoire de Paul Berliet qui a présidé aux destinées de la marque durant les Trente Glorieuses, quoi de mieux que ce GLR 8 M 2 de 1960 restauré aux couleurs des Huiles Berliet ?

ter leurs activités 2019, d'accueillir leurs adhérents et d'en recruter de nouveaux. Il est difficile de clore cette année 2018 sans évoquer les 120 ans de Renault. Les clubs de la marque au losange sont regroupés dans le hall 1, tandis qu'une exposition retraçant l'histoire du constructeur de Billancourt est organisée dans le hall 2. Un seul regret, soit l'espace dévolu à cette présentation était beaucoup trop petit, soit l'équipe de Renault Classic avait fait le choix de présenter trop de véhicules. Y est en effet exposé tout ce que Renault a produit de significatif depuis ses débuts. L'on y trouve ainsi la Type A de 1898, un taxi de La Marne, la reconstitution de la Nervasport des records, le prototype de taxi projet 900, une R5, une Espace, etc. La Fondation de L'Automobile Marius Berliet célèbre pour sa part le centenaire de la naissance de son fondateur, Paul Berliet, fils de Marius et membre de la direction de l'entreprise à partir de 1954. Cinq camions de la marque à la locomotive sont présentés, un GLR 8 M 2 de 1960 aux couleurs des huiles Berliet, un GAK FPT de 1960, un GBC 8 6 x 6 Mission Ténéré de 1959, un Stradair tracteur de 1966 et un Centaure de 1978.

Notre confrère, le magazine Autodiva met à l'honneur la marque Grac avec une belle brochette de monoplaces et barquettes produites à partir de 1964. Le plateau des Youngtimers invite quant à lui les visiteurs à un voyage nostalgique au milieu des Années quatre-vingt et quatre-vingt-dix avec une dizaine de berlines musclées telles que Citroën CX GTI Turbo, Lancia Thema 8.12 et autres Jaquar XKR, Mercedes 300 V8, etc. Pour l'Aventure Peugeot Citroën DS, c'est bien entendu le 100° anniversaire de la marque aux chevrons qui retient toutes les attentions. Nous aurons largement l'occasion d'y revenir au fil des événements qui s'annoncent tout au long de l'année 2019. Le plateau des motocyclettes fait quant >>>



Au milieu de l'exposition retraçant 75 ans de production automobile Panhard, cette rarissime X 67 - 8 DS carrossée par Jansen en berline découvrable en 1931. En arrière-plan, la 35 HP et la 20 HP des records.



A l'instar du club A Nous Les Vieilles Anglaises qui fêtait ici ses 35 ans d'existence, de nombreuses associations ont profité du salon Epoqu'auto pour se présenter et échanger autour de leurs activités.



Trois belles Juliette sur le stand de l'Alfa Roméo Club de France. Une Giulietta Sprint de 1958, une Giulietta SZ de 1961 et une Giulietta SVZ de 1958. Entre les trois, le cœur des Roméo balance...

» à lui la part belle à New-Map, marque créée en 1898 par Joseph Martin et installée à Lyon à partir de 1926 par son fils Paul. Cette exposition est une occasion unique de découvrir des machines exceptionnelles jamais réunies en un même lieu. Le dernier plateau thématique de cette édition 2018 d'Epoqu'auto est organisé par la Fédération des Clubs Panhard et Levassor. Celui-ci retrace là 75 ans de production de la Doyenne des Marques. De la fameuse voiture de l'abbé Gavois de 1891 aux dernières 24 CT

des Années soixante en passant par les sans-soupapes, les autos de record et toute la gamme des Dyna, toute l'histoire du constructeur de l'avenue d'Ivry est évoquée.

Associé à ses partenaires historiques que sont Motul, ICC Carène, Autosur, Meguiar's, Allopneus et Classic Expert le stand de la FFVE est quant à lui bien situé face à l'entrée principale. Elle y présente diverses facettes de la collection du Véhicule d'Epoque avec une Danvignes 6 CV Sport de 1939, un autocar

Alpin Rochet-Schneider de 1928, une motocyclette MGC de 1938, une Peugeot 202 aux couleurs de Michelin et une barquette Talbot. Trois jours durant, ses administrateurs se sont relayés sans relâche pour répondre aux nombreuses sollicitations des collectionneurs dont le flot de questions sur la carte grise Collection, la réglementation et le contrôle technique semble ne jamais se tarir...

Assurément, la 41° édition du salon Epoqu'auto, prévue du 8 au 10 novembre 2019, attend votre visite!



Parmi les nombreux véhicules exposés par Renault Classic pour célébrer les 120 ans de la marque, était exposée une réplique fidèle de la Nervasport ayant établi trois records en 1934.



LES AMATEURS D'AUTOMOBILES ANCIENNES

9, rue Vauban 69006 LYON Tél. : 04 72 12 14 95

Site: www.retrofestivalectedonale.com







ABONNIE BONNIE B

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

DEUX FORMULES

.1an (4 numéros)

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

. 2 ans (8 numéros + 1 hors-série)

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

POUR VOUS ABONNER, 2 POSSIBILITÉS:

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

ou

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





Tarifs valables pour la France. Nous consulter pour l'étranger.

ABONNEMENT

DEUX FORMULES: (merci de cocher la formule choisie)

☐ 1 an (4 numéros): 28 euros

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

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

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

ANCIENS NUMÉROS







☐ Nº1:10 € frais de port inclus

☐ N°2 : 10 € frais de port inclus

☐ N°3:10 € frais de port inclus

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

. Civilite: Li Mile Li Mme Li M	
. Prénom :	Nom :
. Adresse :	
. Ville :	
. Email :	
IMPORTANT : En renvoyant ce document, j'auto qu'il contient pour les besoins de à :	orise Alcyon Media à utiliser les informations la promotion du magazine. le :Signature :

Merci de nous renvoyer cette fiche d'abonnement et d'anciens numéros (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 et Anciens Numéros authentique-abo@alcyon-media.com





L'ESPACE AUTOMOBILES MATRA LA PASSION EN BLEU

Installé dans son berceau historique de Romorantin, un musée retrace toute l'épopée industrielle et sportive de Matra. Accueillant une moyenne de 30 000 visiteurs par an, celui-ci a aussi mis en place une formule d'expositions temporaires particulièrement dynamiques.

PAR ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES MUSÉE MATRA

e Musée Matra ¹ a été créé en 2000 à l'initiative de la municipalité de Romorantin qui avait acheté pour cela les bâtiments de l'ancienne usine Beaulieu². Auparavant, il existait un petit lieu d'exposition en ville, mais les conditions de conservation et de stockage n'étaient pas optimales pour des voitures. Le constructeur a alors soutenu la municipalité dans son projet, et Jean-Luc Lagardère en personne a mis le patrimoine de Matra à la disposition du Musée. Cela représente pas moins d'une soixantaine de voitures depuis les premières Matra Djet de 1964 jusqu'au Renault Avantime dont la production a été arrêtée en 2003. On trouve ainsi des monoplaces de la Formule 3 à la Formule 1, des voitures d'Endurance, des voitures de série, des prototypes, des

maquettes à l'échelle 1 et des moteurs. La plupart des voitures de compétition exposées possèdent un palmarès particulièrement prestigieux, qu'il s'agisse de victoire en Grand Prix de Formule 1 ou aux 24 Heures du Mans. Certaines des voitures exposées participent régulièrement à des salons et à des manifestations. La collection s'agrandit aussi, comme par exemple grâce ce collectionneur néerlandais, Henk de Wit, qui, peu de temps avant son décès, a offert le 10 novembre 2013 au



Conçue par Matra et produites de 1984 à 2002 dans ses usines de Romorantin pour le compte de Renault, l'Espace est l'une des vedettes du Musée Matra.



Toute l'épopée de Matra en monoplace, de 1968 à 1982, en tant que constructeur mais aussi en tant que motoriste, est largement évoquée au musée de Romorantin.

musée une pièce exceptionnelle et unique. Grâce à sa générosité, la Matra 530 recarrossée par l'Italien Vignale est désormais exposée à Romorantin.

LE TEMPLE DE LA LEGENDE BLEUE

Le musée occupe une surface d'exposition totale de 3000 m² répartie sur deux niveaux. En haut, outre le hall destiné aux expositions temporaires, une grande salle est réservée aux Renault Espace où tous les modèles sont présentés ainsi que quelques pièces exceptionnelles. Pêle-mêle, l'on trouve par exemple le dernier exemplaire produit sur les chaînes Matra de Romorantin, un Avantime, le 500 000e exemplaire produit signé par tous les employés de l'usine, le prototype Matra, le premier modèle en plâtre, un exemplaire de chacune des évolutions produites ou encore une version taxi avec conduite à droite spécialement assemblée pour la Malaisie. Toujours au premier niveau, une salle tout en longueur est exclusivement réservée aux moteurs de compétition et tout particulièrement au mythique V 12. Présentés sous des vitrines, pièces détachées et moteurs entiers s'offrent aux regards des passionnés de belles mécaniques avec, en fond sonore, le chant si particulier du plus célèbre des moteurs Matra. Sont aussi exposés là quelques pièces très particulières comme ce moteur à 12 cylindres à plat opposés ou le fameux MS 82, le V 6 turbo qui devait équiper l'écurie Talbot-Ligier à partir de la saison 1982 de Formule 1. Un second exemplaire de ce moteur est par ailleurs exposé dans le musée assemblé à un châssis de Ligier dressé verticalement et surnommé La Fusée.

Toujours en haut, après l'espace réservé aux expositions temporaires, l'on trouve, sur la gauche, les Formule 1 et, au fond, les voitures d'Endurance. Parmi elles, la MS 670, la plus emblématique, avec ses évolutions 670 B et 670 C, qui a permis à Henri Pescarolo de remporter trois fois de suite les 24 Heures du Mans en 1972, 1973 et 1974. Il y a là la MS 650 avec laquelle Jean-Pierre Beltoise et Patrick Depailler 3, en tant que pilotes, et Jean Todt, en tant que copilote, ont remporté le Tour de France Automobile en 1970. Enfin, quelques voitures de séries sont exposées dont une 530 LX, une 530 SX, la 530 décorée par Sonia Delaunay, la fameuse Vignale de 1968 ou encore une Matra Djet.

DU PROJET A LA VOITURE DE SERIE

Dans la grande salle du bas, l'on trouve essentiellement des prototypes mais aussi quelques voitures de série ou de rallye. Y sont exposées la Murena préparée par Politecnic, la Bagheera de Roland Théron et François Chopy, deux Bagheera de série, deux Murena de série, une Rancho, diverses études d'habitabilité à l'échelle un dont celle du P 86 Isis de 2000, le prototype P 55 jamais entré en production, mais toujours avant-gardiste aujourd'hui, ou encore la P 29 de 1986 équipée de caméras et d'un téléphone, véritable projet de voiture connectée avant l'heure. L'on y trouve aussi la **

1. Matra est l'acronyme de Mécanique Aviation Traction.
2. La société Beaulieu produisait à Romorantin des caméras légères de très grande qualité et de renommée mondiale.

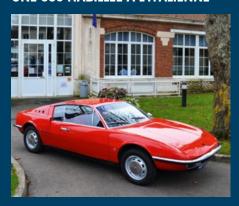
3. Lors des deux premières étapes, Patrick Depailler avait remplacé Jean-Pierre Beltoise qui participait alors au Grand Prix de Formule 1 du Canada.

ZOOM, LA CITADINE VARIABLE



Voiture essentiellement urbaine, la Matra Zoom s'adressait à une clientèle féminine. Elle avait été conçue avec un empattement à longueur variable pour faciliter son stationnement.

UNE 530 HABILLEE A L'ITALIENNE



Recarrossée par Vignale, cette Matra 530 unique appartient aux collections du musée Matra depuis 2013. Elle avait été présentée au salon de Genève en 1968.

L'ESPACE EN VERSIONS SPORTIVES



Deux Espace hors du commun. A gauche l'Espace FI réalisé en 1994 et équipé du moteur Renault V 10 de Formule 1. A droite la Sbarro Espace Spider de 1998.

PROJET 18, EN ROUTE VERS L'ESPACE



Le P 18 de 1981 est le troisième projet Matra qui aboutira finalement à la Renault Espace. Réalisé sur une base mécanique Talbot, il avait été proposé à la direction de Peugeot.



La salle des moteurs fait évidemment la part belle au V 12 Matra dont le son mythique a retenti sur tous les plus grands circuits du Monde de 1968 à 1982.



Les voitures d'Endurance rappellent le parcours glorieux de Matra dans cette discipline. De 1966 à 1974, il est couronné par deux titres de champion du Monde et trois victoires au Mans.

>> fameuse Matra M 25 construite pour célébrer en 1989 les 25 ans de collaboration entre Renault et Matra Voiture d'accélération elle bénéficie, avec sa carrosserie en carbone de 18 kg, d'un rapport poids/puissance d'un cheval réel pour trois kilos. Elle était plus performante que toutes les Ferrari de route de l'époque! Et puis il y a la dernière voiture qui devait être produite à Romorantin par Matra pour Renault, la M 72. Cet étonnant petit buggy modulable, entre auto et moto, avait été prévu entre 2000 et 2002 en deux versions, avec et sans permis de conduire. Mais l'arrêt brutal de l'usine Matra en 2003. le condamnera définitivement...

MATRA CONCEPTEUR VISIONNAIRE

Le visiteur peut aussi découvrir un pôle de véhicules électriques où sont exposés un vélo, un side-car, une voiture de rallye et la Zoom. Cette dernière avait été conçue comme une voiture à vocation urbaine avec des portières basculant vers l'avant et des roues arrière rétractables.

Cela permettait de réduire sa longueur et de la garer perpendiculairement au trottoir. Destinée à une clientèle avant tout féminine, elle a toujours un certain succès auprès des visiteuses!

EXPOSITIONS A THEME

Tous les ans depuis 2000, d'avril à novembre, le musée Matra organise une exposition à thème. En 2018, après Il Etait Une fois Peugeot, un second événement de ce type est proposé avec la création d'une exposition hivernale intitulée L'Age d'Or de La Moto Anglaise de 1910 à 1970. Celle-ci rassemble pas moins de quarante motos d'exception prêtées par des collectionneurs privés. Elle a ouvert ses

portes le 30 novembre 2018 et durera jusqu'à la mi-mars 2019. Si elle rencontre le succès escompté, tout est possible et l'expérience a de grandes chances d'être reconduite l'année prochaine. L'exposition temporaire suivante sera consacrée aux Youngtimers, de 1975 à 2000. Là encore, il y aura un beau plateau destiné à toucher un public le plus large possible. Le but recherché à travers ces expositions est d'attirer des visiteurs qui ne sont pas forcément amateurs d'automobiles et de leur faire découvrir Matra. Il s'agit de faire en sorte que le souvenir de l'épopée bleue perdure. Souvent, les plus jeunes sont étonnés de découvrir à Romorantin cette marque française et son prestigieux palmarès dont ils ignoraient tout.

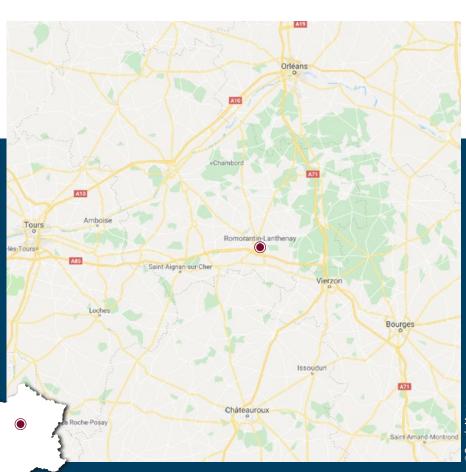
MUSEE ESPACE AUTOMOBILES MATRA

17, rue des Capucins 41200 Romorantin-Lanthenay Tél. : 02 54 94 55 58 Fax : 02 54 94 55 56

Ouverture et horaires

- Ouvert toute l'année, du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h et les samedis, dimanches et jours fériés de 10 h à 12 h et de 14 h à 18 h.
- Fermeture hebdomadaire le mardi.
- Fermetures exceptionnelles le 1^{er} janvier, le 1^{er} mai et le 25 décembre.

Plus d'informations sur Internet : www.museematra.com





NOUS INVESTISSONS DANS LES TECHNOLOGIES DU FUTUR, POUR RAPPROCHER LES HOMMES, FACILITER LES VOYAGES ET RELEVER LES DÉFIS DE LA MOBILITÉ RESPONSABLE.

AVEC NOS AUTOROUTES INTELLIGENTES ET CONNECTÉES, NOUS AIDONS À FAIRE AVANCER NOS CLIENTS, NOS TERRITOIRES, LE MONDE.





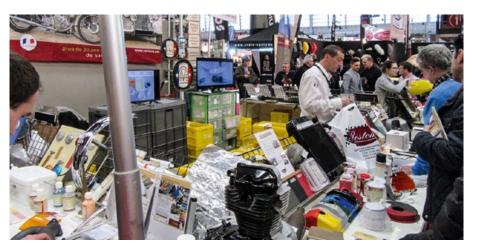
RESTOM, PRODUITS DE RESTAURATION25 ANS DE CHIMIE ET DE PASSION

Créée en 1993 puis reprise en 2011 par Eric Decellières, ingénieur chimiste, Restom a fêté ses 25 ans en 2018. Son catalogue compte aujourd'hui près de 200 références exclusivement destinées à la restauration et la conservation des véhicules anciens.

ADAPTATION ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES RESTOM

entreprise Restom naît dans le garage de la maison de Dany Vincent, ingénieur chimiste travaillant dans l'industrie, mais aussi collectionneur et passionné de voitures et de motos anciennes. Année après année, sa société

gagne en notoriété auprès des amateurs de véhicules de collection. Un des procédés de restauration qu'il met au point donne même le jour à une expression, la «restomisation» désignant tout à la fois l'action de traiter un réservoir d'essence attaqué par la rouille et son résultat. En 2011, Eric Decellières, ingénieur chimiste lui aussi, cadre depuis 14 ans dans un groupe chimique international, démissionne et décide de changer radicalement de carrière en reprenant la société Restom.



Comme ici sur le stand Restom lors du salon Rétromobile 2018 à Paris, l'exposition des pièces détachées à moitié traitées suscite toujours un grand intérêt chez le collectionneur.

DE LA CREATION A LA COMMERCIALISATION

En plus d'une entreprise qui bénéficiait d'une très bonne image de marque, l'expérience professionnelle d'Eric Decellières permet dès lors d'appliquer les règles de production et de fonctionnement d'une grande firme internationale à l'échelle d'une PME. La démarche qui prévaut désormais pour le lancement d'un nouveau produit est ainsi décrite par Eric Decellières : « Comme cela a été par exemple le cas en 2017 avec le Zingakit, un kit de zingage de l'acier, lorsque nous décidons de lancer un produit ou un procédé chimique afin de répondre à une demande que



Le laboratoire recherche et développement de Restom est comme une cuisine. Il faut savoir y sélectionner les bons ingrédients pour créer la recette qui fera un produit haut de aamme.



Tous les produits Restom sont en permanence en stock. Exception faite des peintures spéciales fabriquées sur mesure, chaque client peut donc être livré sous 24 heures.

nous avons préalablement clairement identifiée, notre équipe Recherche et Développement se met au travail dans notre laboratoire en fonction des critères déterminés. A l'instar d'un pâtissier avec ses ingrédients, nous élaborons un nouveau produit ou concept, aue cela prenne quelques semaines ou plusieurs mois. L'intérêt est de trouver une solution de plus pour nos clients, qu'il s'en vende 200 ou 5000 flacons par an, l'important est de tout faire pour qu'ils reviennent avec la conviction qu'il n'y a que chez nous qu'ils trouvent quasiment tous les produits qu'ils recherchent!» En matière de production, ce dernier est aussi très exigeant sur les différents points de contrôle. Chaque pot, chaque flacon qui sort de l'entreprise voit par exemple son poids vérifié à deux reprises. Une fois avant bouchage-sertissage et une fois après conditionnement et étiquetage à la main. Le but est ainsi de garantir à cent pour cent la performance du produit.

LE SERVICE CLIENT: LE POINT LE PLUS IMPORTANT!

Le fait que Restom soit concepteur et fabricant de ses produits lui permet de jouir d'une crédibilité sans faille auprès des collectionneurs et des profession-



« L'important est de faire du traitement réel sur des pièces anciennes pour bien reproduire ce que chaque client obtiendra en suivant la préconisation de la notice produit détaillée. »

nels. Restom met aussi un point d'honneur à ce que toutes les questions que lui posent ses clients quant à leur projet obtiennent une réponse technique. Et, comme le dit Eric Decellières, « chaque client reçoit en général un retour de notre part dans la journée ou, au pire, sous 24 à 48 heures par mail. Les clients sont toujours ravis d'obtenir un conseil ou une solution technique au téléphone. Ils nous en sont à chaque fois reconnaissants. C'est un investissement humain non négligeable, mais c'est un effort qui a toujours payé sur le long terme! De même, le fait de passer de 15 à 35 salons et bourses annuels depuis cinq ans a redonné, à l'heure d'Internet, toutes ses valeurs au contact humain et au conseil individuel. Les passionnés veulent en effet voir des pièces traitées et les toucher pour juger l'efficacité de nos produits par eux-mêmes. Ils ont souvent la leur dans le même état chez eux »

PARTICULIERS, PROFESSIONNELS ET CLUB

Restom travaille avec des dizaines de milliers de particuliers, mais aussi avec plus de 1600 professionnels en France, ainsi que des centaines de clubs en »



UNE PRESENCE PERMANENTE EN FRANCE ET EN EUROPE

Chaque année, Restom est présente sur environ 35 salons et bourses d'échanges en France. Parmi les plus connus de ces événements, l'on trouve, par ordre chronologique, Rétromobile à Paris Expo Porte de Versailles début février, le Salon Champenois du Véhicule de collection au Parc des Expositions de Reims mi-mars, Avignon Motors Festival au Parc des Expositions d'Avignon fin mars, les Coupes Moto Légende sur le circuit de Dijon-Prenois fin mai, Automédon au Parc des

Exposition de Paris-Le Bourget mi octobre, Epoqu'auto au Parc Eurexpo de Lyon début novembre (photo) et le Salon Moto Légende au Parc Floral de Vincennes fin novembre. Restom prend aussi part à de nombreuses bourses régionales se déroulant dans tout l'Hexagone, mais, par l'intermédiaire de ses distributeurs exclusifs, elle est aussi présente dans de nombreux pays d'Europe comme, par exemple, l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, la Pologne ou encore la Suède.

>> tous genres. Elle reçoit aussi régulièrement des demandes concernant des bateaux et des avions de collections, des ULM, voire même des locomotives... C'est là toute la diversité du métier de traitement des matériaux que l'on rencontre sur les véhicules anciens, et ce qu'il s'agisse d'acier, de fonte, d'aluminium, d'inox, de laiton, de polyester, d'ABS, de cuir, de tissu, de simili, etc. Que ce soit pour une Mobylette ou une Vincent, une 4 CV ou une Bugatti, une 2 CV ou une Porsche, le traitement des matériaux est exactement le même... La valeur du véhicule n'y change rien! C'est un marché de passionnés soucieux de la durabilité et de la conservation du Patrimoine roulant.

A LA POURSUITE DU DEVELOPPEMENT

L'usine Restom est d'abord passée de 100 à 500 m² en 2007 avant d'atteindre 1200 m² en 2011, année de son rachat par Eric Decellières. Depuis 2012, elle a embauché à trois reprises et dispose d'un effectif de huit salariés. Elle exporte aujourd'hui son savoir-faire dans seize pays d'Europe. Son chiffre d'affaires a ainsi doublé entre 2009 et 2014, et son catalogue est passé de 60 à 100 pages pour plus de 200 produits différents. Avec, entre autres, l'arrivée des Youngtimers, sa clientèle évolue, augmente et s'élargit encore. Des dizaines de milliers de colis sortent chaque année de l'usine bourquianonne de Louhans en Saône-et-Loire. Ils sont livrés en France métropolitaine sous 24 à 48 heures dans 98 pour cent des cas grâce à un partenaire spécialisé dans le transport de produits chimiques.



Avant et après... La «restomisation» permet, sans les ouvrir, de nettoyer puis protéger les réservoirs avec une résine anticorrosion résistant à tous les carburants.

Bénéficiant d'une notoriété construite depuis plus de 25 ans et grâce à des investissements matériels et humains constants, Restom est aujourd'hui devenu une référence auprès des amateurs de véhicules anciens. Rachetée au mois d'octobre dernier par Daniel Druart, celleci est actuellement en période de transition au cours de laquelle Eric Decellières transmet son savoir-faire à son successeur. L'objectif de la nouvelle équipe est de s'inscrire dans la continuité afin de toujours apporter qualité et service aux passionnés.



RESTOM

20, rue du Premier Mai 71500 Louhans Tél.: 03 85 74 95 60 Fax: 03 85 74 95 40 Site: www.restom.net





de sites pilotes est déployée en France et à l'international pour tester Wattway en conditions réelles. La solution alimente des équipements en bord de voirie : bornes de recharge pour voitures ou vélos électriques, panneaux à affichage dynamique, éclairage pour mettre en sécurité des zones semi-piétonnes, etc.

Et vous, quel usage feriez-vous de Wattway?



by







COLLEGE PROFESSIONNELS DEUX INITIATIVES LANCEES EN 2019!

Afin de mieux appréhender les attentes de ses adhérents professionnels et de mieux les faire connaître auprès des amateurs de véhicules de collection, la FFVE lance deux initiatives pour le début de l'année 2019.

PAR NICOLAS GENEROSO, PHOTOGRAPHIES PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEURS FFVE

ès 2019, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque a décidé de mettre en avant les 250 adhérents constituant son Collège Professionnels. Tous sont liés au monde du véhicule de collection et agissent dans un état d'esprit Collection! Quelques noms bien connus honorent la FFVE par la grande maîtrise de leur art. D'autres exercent dans les métiers de services, tels l'assurances et l'expertise, et proposent des solutions adaptées à votre passion. Vos véhicules ont la garantie d'être parfaitement bien «auscultés» dans les centres de contrôles techniques adhérents du collège. Des revendeurs de véhicules anciens, autos et motos, fournissent aussi toutes sortes de pièces indispensables! Par

ailleurs, l'on trouve des gammes entières de produits de traitements de surface afin d'embellir et mieux conserver carrosseries et mécaniques. Une multitude d'ateliers exercent enfin leur savoir avec brio, en proposant des restaurations complètes ou des interventions ponctuelles à la demande. Afin de concrétiser son projet, la FFVE lancera deux actions en 2019. La première le sera dès février. Son stand, lors des grands salons que sont Rétromobile, Reims et Avignon, sera ainsi équipé d'un écran et de tablettes. Ce dispositif s'adressera à tous les visiteurs, collectionneurs ou non, et leur permettra de consulter une base d'informations générales exclusivement consacrée aux professionnels adhérents

de la FFVE. S'ils le désirent, il sera aussi possible à ces mêmes visiteurs, via les tablettes mises à leur disposition, d'approfondir leurs recherches selon plusieurs critères.

La seconde action interviendra dans le courant de l'année 2019 avec la finalisation et la présentation d'une enquête socio-économique concernant une population de professionnels acteurs dans le monde du véhicule de collection. Elle apportera un éclairage nouveau et précis quant à leurs profils et attentes, et ce dans le but de permettre de construire des solutions adaptées.

N'oublions pas que ce sont tous ces professionnels qui permettent aujourd'hui de faire rouler les véhicules d'hier.





JNVE, MILLESIME 2019 FAISONS VIVRE NOTRE PASSION!

Pour la troisième année consécutive, la FFVE donne rendez-vous le dernier dimanche d'avril à tous les passionnés de véhicules d'époque.





Fédération Française des Véhicules d'Époque



3º édition de la JNVE

En route le 28 avril 2019

Propriétaire ou amateur de véhicules de collection. venez appicher votre passion en participant à la journée nationale du patrimoine roulant



Renseignements, manifestations, photos et médias :

www.jnve-ffve.org









ILS REJOIGNENT LA FFVE

Retrouvez dans chaque numéro de L'Authentique la liste des nouveaux adhérents classés par catégories puis par ordre d'adhésion. Ils rejoignent tous la FFVE afin de renforcer l'efficacité de leur action et de bénéficier des services de la Fédération. Contactez-les, réservez-leur le meilleur accueil, ce sont nos compagnons de passion!



NOUVELLES ADHESIONS CLUB MULTIMARQUES

Automobiles

ANCIENS VEHICULES DE L'ENCLAVE c/o Marie-Claude ARMAND 24, rue Molière 84600 VALERAS Eric BRUS Tél.: 09 82 35 24 63

Email: peugeot1961@gmail.com

Automobiles

nº 1552 DIEPPE RALLYE HISTORIOUE 121, route de bonne nouvelle 76370 NEUVILLE-LES-DIEPPE Didier FOURNEAU Tél.: 06 86 25 10 69 Email: didier.fourneaux@orange.fr

Automobiles

nº 1553 AUTO BISCARROSSE CLUB 175, rue Forestière 40600 BISCARROSSE Jean-Michel NOTAIRE Tél.: 06 82 25 76 37 Email: jmnotaire@free.fr Site: www.autobiscarrosseclub.com

Automobiles

nº 1554 CLUB AUTO RÉTRO LANGUEDOC 69. Grand Rue 34290 SERVIAN Rémy PLAUZOLLES Tél.: 04 67 37 98 56 Email: plauzolles.remy@orange.fr

Automobiles

nº 1556 RALLYE MEMOIRES D'ARGONNE Hôtel de Ville 17, place du Général Leclerc 51800 SAINTE-MENEHOULD Claude BFN Tél.: 03 26 60 80 21

Email: jeanpierre.louviot@stemenehould.fr

Automobiles

nº 1558 PETITES ROUTES DE FRANCE 135. rue d'Alésia 75014 PARIS Jean-Louis BLANC Tél: 06 08 30 56 26 Email: jean.louis.blanc@cegetel.net

Automobiles

nº 1560 FCLIRIF 1900-2000 642, rue des Bassins 84400 APT Xavier GONTERO Tél.: 06 98 66 21 79 Email: ecuries1900.2000@aol.fr

Automobiles

LES VIEUX PISTONS PERIGORDINS Les Travers 24370 CAZOULES Jean-Marie GIRY-DUCLUZEAU Tél.: 06 09 35 17 21 Email: gardi24@orange.fr

Automobiles

VALVE 142, rue Albert 1er 41000 BLOIS Philippe PLANTIER Tél.: 06 06 88 09 00 Email: phplantier@hotmail.fr

NOUVELLES ADHESIONS MUSÉES

Musée des Ponts et Chaussées

Domaine de La Chesnaye 36150 GUILLY Joelle GAU Tél.: 01 40 81 32 88 Email: joelle.gau@i-carre.net

NOUVELLES ADHESIONS PROFESSIONNELS

Mécanique Générale

L'ATELIER CLASS'IC 1240, route de Nîmes 34920 LE CRES Gregory DELPORTE Tél.: 04 67 61 91 78 Email: latelierclassic34@gmail.com

Mécanique Générale

RENAISSANCE MOTORCYCLE 156, avenue des Banquets 84300 CAVAILLON Patrice REISCH Tél.: 04 65 09 01 10 Email: contact@renaissance-motorcycle.com

Achat, Vente, Néaoce

nº 9452 GARAGE GREEN MOTORS 392, rue Albert Einstein ZI La Palud 83600 FRF.JUS Christophe ALGARRA Tél.: 04 94 53 48 40 Email: contact.greenmotors@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9453 PICAT CARROSSERIE 30, rue Montpaisir 87000 LIMOGES Olivier PICAT Tél.: 05 55 33 34 73

Email: contact@picat-carrosserie.com Site: www.picat-carrosserie.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9454 VINTAGE CYLINDERS 15 bis, avenue Georges Clémenceau 34430 SAINT-JEAN-DE-VEDAS Thomas KRIFF Tél.: 09 63 57 53 90

Email: vintagecylinders@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9456 E-BAYONNE NUFF SHOP 750, chemin Aguerrea 64210 AHETZE Julien GALOIN Tél.: 06 66 56 27 91 Email: nuffshop@hotmail.fr Site: www.nuff-shop.fr

Achat, Vente, Négoce

nº 9457 KUSTOM SHOP - LACYDON Quartier du Font de Joux 13360 ROQUEVAIRE Cyril SALGUERO Tél.: 04 42 71 78 78 Email: salguero.cyril@gmail.com Site: www.kustomshop.fr

Achat, Vente, Négoce

nº 9458 CLASSIC CAR COLLECTION 1, rue d'Alger 67000 STRASBOURG Gilles MARINELLI Tél.: 06 62 18 90 65 Email: vmax1267@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9459 RRP 9, route de Seranville 54830 GERBEVILLER Bruno CAIATI Tél.: 06 09 26 54 77 Email: vhcracing.net@hotmail.com

Achat, Vente, Négoce

AUTO PRESTIGE 64, route de Royan 17600 MEDIS Philippe MINGOT Tél.: 05 46 06 70 52 Email: r.a.p@wanadoo.fr Site: www.romanautoprestige.com

Achat, Vente, Négoce

F7CARCLASSIC MOTOR 356, chemin de Saint Péchaire La Buissonnette 6600 ANTIRES Jean-Philippe MARDON Tél.: 06 10 81 72 24 Email: ezcarclassicmotor@yahoo.com

Achat, Vente, Négoce

WHEELBOX 1, Impasse de La Bardère . 66370 PEZILLA-LA-RIVIERE Hervé RIVIERE Tél.: 06 59 75 93 33 Email: contact@wheelbox.fr

Achat, Vente, Négoce

nº 9464 **EVERLASTING** 17, rue Médéric 75017 PARIS Julien VERBOIS 09 70 46 32 00

Email: julien@everlasting.fr Site: www.everlasting.fr

Achat, Vente, Négoce

FUTUR CLASSICS 59, rue Danjou 92100 BOULOGNE-BILLANCOURT Arnaud VIDAL Tél.: 06 30 23 56 23 Email: arnaud@futurclassics.fr

Achat, Vente, Négoce

ARNAGE CLASSIC CAR 8 Les Doucets 37800 MAILLÉ Jean-Christophe BERTA Tél.: 06 86 61 57 27 Email: jc.bata@arnage-classic.com



Achat, Vente, Négoce

nº 9472

LA MAISON DU SCOOTER Zone Industrielle de La Booz 61110 BRETONCELLES Xavier LAHOUATI Tél.: 06 11 04 54 51

Email: lamaisonduscooter@orange.fr

Site: www.casa-lambrettafr

Achat, Vente, Négoce

nº 9474

S2C 17, route de Strasbourg 67500 HAGUENAU Noémie BAKIRCI Tél.: 03 88 93 96 97 Email: sarl-s2c@orange.fr

Achat, Vente, Négoce

nº 9475 **FISCHER**

1. rue de L'Electricité 67118 GEISPOLSHEIM **Hubert FISCHER** Tél.: 06 30 23 56 91

Email: fischer-classic-motors@hotmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9476

TIRONNEAU-SPORTS 635, route du Val d'Arly 74120 PRAZ-SUR-ARLY Paul TIRONNEAU Tél.: 06 30 96 39 88

Email: paul.tironneau@wanadoo.fr

Achat, Vente, Négoce

nº 9477 ATELIER 3V 3, zone artisanale L'Oie 85140 ESSARTS-EN-BOCAGE Hervé CHARPENTIER Tél.: 02 51 57 09 09 Email: contact@atelier3v.fr

Achat, Vente, Négoce

Site: www.atelier3vfr

nº 9478 SFRV'AUTO 56, allée des Cavaliers 40990 SAINT-PAUL-LES-DAX Philippe REGNIEZ Tél.: 05 58 90 64 49

Email: servauto40@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9479

AGENCE CARTE GRISE 8, avenue de La Fontvin 34970 LATTES Patrick DI PIETRO Tél.: 04 99 54 09 88

Email: agencecartegrise@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

nº 9480 MOTORS CORNER 39 bis, boulevard Stalingrad 06300 NICE Tom BRAULT Tél.: 04 89 81 43 29

Email: contact@motors-corner.com

Traitement des Carrosseries et **Accessoires**

nº 9466

L & G CLASSIC GARAGE 26, rue Agosta 33950 LEGE-CAP-FERRET Rémi GUILLOT

Tél.: 05 57 66 78 57 Email: lg.classicgarage@gmail.com

Traitement des Carrosseries et Accessoires

nº 9471

PHOENIX MOTORS 6, rue Joseph Le Quillou 56300 SAINT-THURIAU René-Claude JEGO Tél.: 02 97 25 09 10

Email: phoenixmotorsbzh@gmail.com

Services Divers, Internet

nº 9467 ARTEBELLUM 50, rue Saint Lazare 75009 PARIS Stéphane DARRACQ Tél.: 06 23 38 15 03 Email: sd@artebellum.com

Constructeurs, Importateurs

nº 9470

CLASSIC OWNER'S CLUB MOTORS 28, rue Louis Morard 75014 PARIS Hervé PAILLARD Tél.: 09 70 92 97 64

Email: herve.paillard@cocmotors.com

Site: www.cocmotors.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 FFVE, rubrique Adhérents, à l'adresse suivante : www.ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE



ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE

LE BUREAU



Alain Guillaume Président de La FFVE secretariat@ffve.org



Céline Poussard Vice-Présidente. Affaires Économiaues et Financières celine.poussard@ffve.org



Pascal Rousselle Vice-Président Secrétaire pascal.rousselle@ffve.org



Michel Clin Vice-Président. Manifestations michel.clin@ffve.org



Patrick Le Parc Vice-Président Motos patrick.le.parc@ffve.org



Christian Simonetti Secrétaire adjoint christian.simonetti@ ffve.org



Valy Giron En charge des Musées valy.giron@ffve.org



Bruno Tabare En charge des Utilitaires. Militaires et Agricoles bruno.tabare@ffve.org

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION Les Administrateurs Titulaires

Collège Marques Etienne Anglade (Club Delahaye)

Arnaud Blanc (Les Doyennes de Panhard & Levassor) 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 Multimarques

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

Valv Giron (Musée Automobile de Vendée) Patrick-André Laubie (Musée Montolza) Collège Utilitaires,

Militaires et Agricoles

Bernard Postaire (Association Normande d'Anciens Utilitaires) Daniel Sauvagere (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 Piat (Club Georges Irat) Henri de Roissard (Club Talbot) Philippe Thomas (Club Ford Cosworth)

Collège Multimarques

Robert-Louis Brezout-Fernandez (American Car Club de France) 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 Veaudequin (Retro Enduro Club de France)

Collège Musées

Richard Keller (ACF/Amalf) Collège Utilitaires,

Militaires et Agricoles

Philippe Beaussier (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 Paleni daniel.paleni@ffve.org Alsace - Lorraine - Franche-Comté Fabrice Reithofer fabrice.reithofer@ffve.org

Antilles Philippe Dorvilma philippe.dorvilma@ffve.org

Aquitaine

Francis Etienne francis.etienne@ffve.org Auvergne Bernard Faucher bernard.faucher@ffve.org

Bourgogne Pierre Skrotzky pierre.skrotzky@ffve.org **Bretagne** François Ravary françois.ravary@ffve.org

Centre Guy Taton guy.taton@ffve.org

Ile-de-France Maxime Lépissier maxime.lepissier@ffve.org Xavier Nicod xavier.nicod@ffve.org Ile-de-La-Réunion Jacques Cosserat jacques.cosserat@ffve.org

Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoin yvon.gascoin@ffve.org Limousin Yves Claval

yves.claval@ffve.org Maine Francis Piquera francis.piquera@ffve.org

Midi-Pyrénées

Bernadette Mesplet bernadette.mesplet@ffve.org

Nord - Artois - Picardie

Pascal Rousselle pascal.rousselle@ffve.org **Normandie**

Bernard Postaire bernard.postaire@ffve.org

Nouvelle-Calédonie Jean-Claude Carobolante

jean-claude.carobolante @ffve.org

Poitou - Charentes - Vendée

Jean-Yves Barre jean-yves.barre@ffve.org

Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer regis.deweer@ffve.org

Rhône-Alpes

Christian Simonetti 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

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

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

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













L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

Directeur général : Laurent Hériou (laurent heriou@ffve.org) Secrétariat: Alexandra Boterel, Sophie Coudrel, Fanny Filmotte, Nathalie Lainé, Macha Leder (secretariat@ffve.org)





ACHAT - VENTE NEUF & OCCASION - ATELIER DE RÉPARATION AGRÉÉ - CARROSSERIE & MÉCANIQUE











Distributeur agréé MASERATI Réparateur agréé FERRARI - MASERATI

Carrossier agréé FERRARI - MASERATI Certification FERRARI CLASSICHE