



TRIMESTRIEL  
N° 5

# l'Authentique

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



## GRAND DU SPORT

Ari Vatanen,  
le finlandais violent!

## ÉPOPÉE MÉCANIQUE

Porsche, histoire de victoires  
aux 24 Heures du Mans

## INTERVIEW

Patrick Rollet,  
Président de la FIVA

## INSOLITE

Les voitures  
disparues



# LA MINI

LA GRANDE HISTOIRE D'UNE PETITE ANGLAISE

## LOI ET RÈGLEMENTS

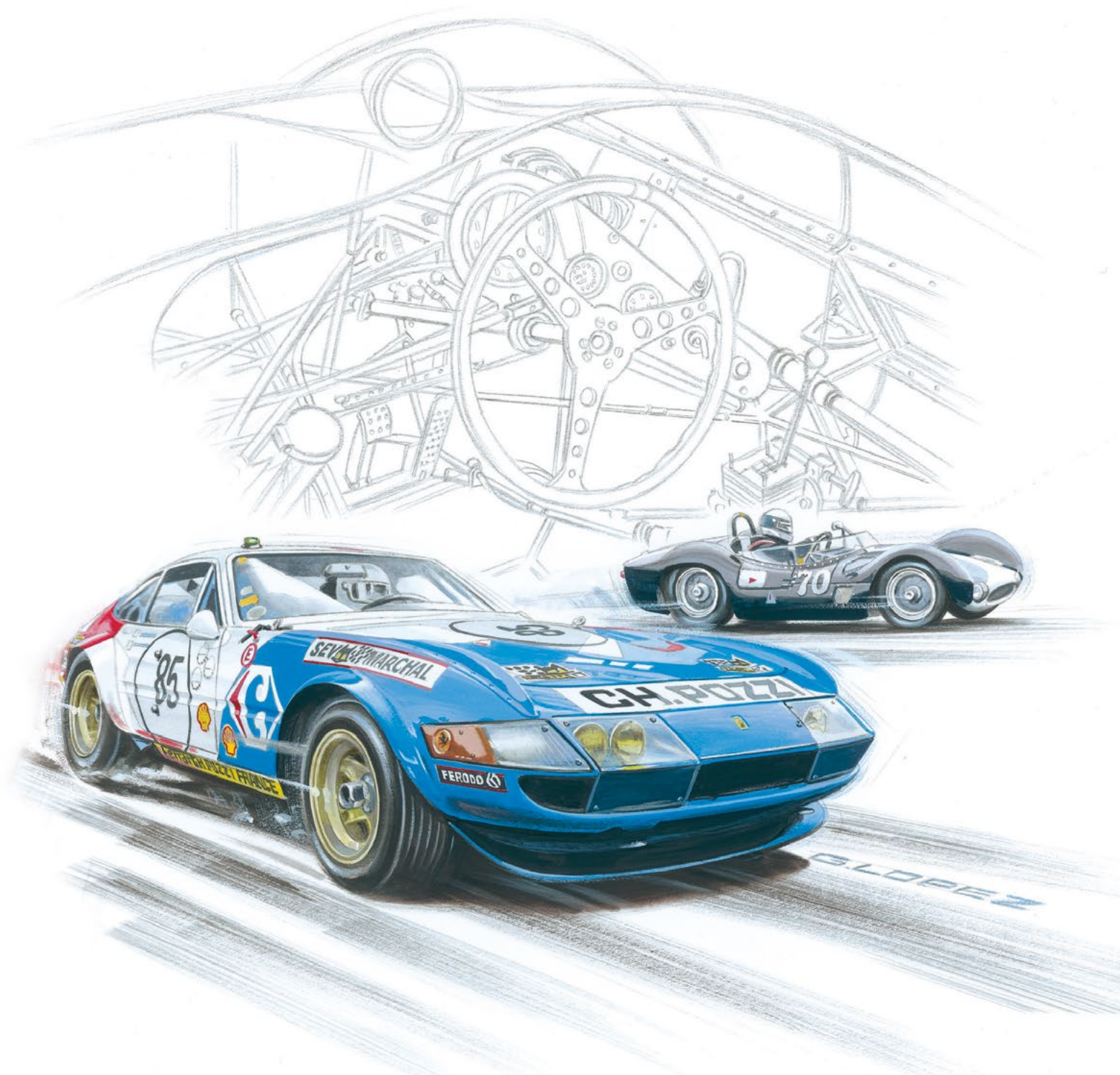
Bien organiser sa manifestation

L 16034 - 4 - F: 7,00 € - RD



alcyon  
media

FEVRIER, MARS, AVRIL 2019



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

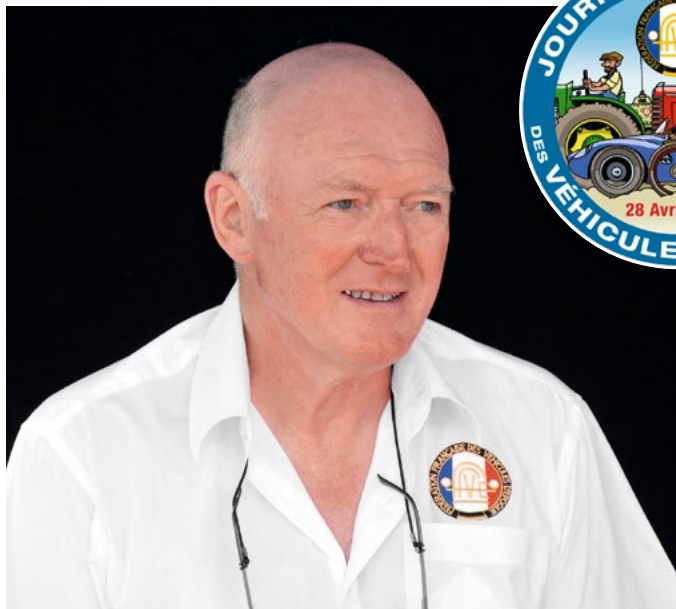
POUR CONNAÎTRE LE CENTRE  
AUTOSUR CLASSIC  
LE PLUS PROCHE :

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

N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE  
DE LA FFVE





taine expérience et s'est adjoint les services d'une société de conseil, parfaitement compétente dans l'approche des responsables politiques. D'autres associations ont quant à elles commencé une autre forme d'action en manifestant pour faire connaître l'opinion des collectionneurs. Je suis convaincu que la multiplicité des moyens mis en œuvre est nécessaire, elle permet de toucher de différentes façons les personnes qui vont avoir à mettre en place ces restrictions de circulation en leur faisant prendre conscience de la portée de leurs décisions sur une frange de la population qui dépasse largement le petit monde de la Collection. C'est là que se situe notre problème ! Comment être solidaire de celui qui circule avec un véhicule d'avant 1997 pour ses besoins de transport élémentaires, tout en négociant pour les propriétaires de véhicules de Collection ? Ces derniers parcourent environ mille kilomètres par an et maintiennent en état, souvent au prix de sacrifices personnels et familiaux, de réels éléments du Patrimoine automobile... C'est une vraie question qui, dans un avenir proche, mobilisera les responsables de la FFVE face aux dérives que nous avons maintes fois constatées et qui prennent aujourd'hui une certaine ampleur.

Comment différencier un véhicule de collection d'un véhicule d'usage ? C'est bien sûr une question de posture. Le premier est choyé, ne sort pas (ou peu) quand il pleut et est parfaitement entretenu, alors que le second est souvent considéré comme une aubaine et servira jusqu'à ce qu'il casse. Mais, à notre niveau, comment les différencier sans tomber dans l'arbitraire ? Et quel est le rôle du collectionneur dans tout cela ? Chacun a sa part de responsabilité et doit participer à faire reconnaître nos véhicules d'époque comme des éléments de notre Patrimoine industriel. Pour cela, il est nécessaire de les faire participer à la vie de nos villes et villages ! C'est ainsi que nous pourrions continuer à bénéficier de la compréhension bienveillante de nos contemporains et, ainsi, rouler avec un minimum de contraintes. La présence de nos véhicules est toujours appréciée, notamment parce qu'ils sont les témoins d'une époque considérée comme heureuse et dans les périodes difficiles que nous vivons. La nostalgie est toujours un refuge rassurant. Soyons accueillants et faisons admirer nos véhicules ! L'une des plus agréables façons est de participer à cette grande fête de la voiture d'époque qu'est devenue la Journée Nationale des Véhicules d'Époque. Elle aura lieu cette année le dimanche 28 avril. Nous comptons sur vous pour que personne ne manque à l'appel !

**Alain Guillaume**  
Président de la FFVE

## EDITORIAL

« SOYONS ACCUEILLANTS  
ET FAISONS ADMIRER  
NOS VÉHICULES ! »

**E**n ces temps de revendications assumées, il est important pour agir de savoir avant tout qui détient l'autorité, quelle est sa marge de manœuvre et de quelle façon chacun d'entre nous peut intervenir positivement sans entraver le travail des autres.

Récemment encore, je lisais sur les réseaux sociaux que la FFVE ne faisait pas son travail à propos des restrictions de circulation qui allaient bientôt frapper en Région Parisienne les communes situées à l'intérieur du périmètre de l'autoroute A86. Certes, le sujet est d'importance mais de quelle façon doit-il être abordé ? Quels sont le rôle et la responsabilité de chacun face à cette question, comment participer individuellement à sa solution ? Bien sûr la Fédération, comme toujours, cherche à nouer un dialogue avec l'autorité responsable, en l'occurrence la Métropole du Grand Paris. Elle dispose pour cela d'une cer-



# SOMMAIRE

N° 5 – DÉCEMBRE 2018,  
JANVIER, FÉVRIER 2019

66



20



26



36

## 3 · Éditorial

Le mot du Président Alain Guillaume

## 6 · Façon Puzzle

La Honda CB 250 K 0 de 1968

## 8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

## 10 · En Vitrine

Idées-cadeaux pour elle & lui

## 12 · L'Humeur de...

Ce Dingo de photographe !

## 14 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

## 16 · Lois et Règlements

Organiser une manifestation

## 20 · Grand Témoin

Patrick Rollet, président de la Fiva

## 26 · Modèle

La Mini, à nous la petite Anglaise !

## 36 · Insolite

Les voitures disparues

## 44 · Épopée mécanique

Porsche aux 24 Heures du Mans

## 54 · Club

Le 356 Porsche Club de France

## 56 · Histoire des Marques

Gnome & Rhône, 100 ans d'histoire !

## 64 · Club

L'Amicale des Motos Gnome & Rhône

## 66 · Grand du Sport

Ari Vatanen, le Finlandais violent !

## 73 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

## 82 · Abonnements

*L'Authentique* chez vous à chaque parution

## 84 · Club

Le club Auto Retro Vosgien



## 86 · Musée

Le Musée Histo Bus Dauphinois

## 90 · Professionnel

Meguiar's, la passion de l'éclat !

## 94 · La FFVE sur le terrain

La Fédération en pleine mutation

## 96 · Nouveaux Adhérents

Ils rejoignent la FFVE

## 98 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

*L'Authentique* est le magazine trimestriel de la FFVE - B.P. 40068  
92105 Boulogne-Billancourt Cédex  
[www.ffve.org](http://www.ffve.org)

### Directeur de la publication :

Alain Guillaume  
[secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)

### Président du Comité Editorial :

Pascal Rousselle  
[pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)

### Éditeur Délégué :

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

### Directeur de la Rédaction :

François Granet  
[fgranet@alcyon-media.com](mailto:fgranet@alcyon-media.com)

### Directeur de la Création :

Charles Guénant  
[cguenant@alcyon-media.com](mailto:cguenant@alcyon-media.com)

### Rédacteur en Chef :

Antoine Demetz  
[ademetz@alcyon-media.com](mailto:ademetz@alcyon-media.com)

### Directrice Artistique :

Valentine du Réau  
[vdureau@alcyon-media.com](mailto:vdureau@alcyon-media.com)

### Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourrinet

### Rédacteur Permanent :

Jean-Baptiste Berthon  
[jbberthon@alcyon-media.com](mailto:jbberthon@alcyon-media.com)

### Ont collaboré à ce numéro :

Agence Australe - Circuit des Remparts, Archives Audi Group, François Baudin/Austral, Jean-Baptiste Berthon, Igor Biétry-Félicie aussi, Youri Bilak, BMW Group, Marie-Louise Boissard de Beaufort, British Motor Industry Heritage Trust, Roland Carlier, Citroën Communication, Club Auto Rétro Vosgien, Club Lorraine-Dietrich, Archives Daniel David, Dingo, Antoine Demetz, DPPJ/Panoramic, Thierry Dubois, François-Marie Dumas - [www.moto-collection.org](http://www.moto-collection.org), EON Productions, Jean Louis Eschenlauer - Association Autocars Anciens de France, Archivio Ferrari Classiche, Fiva, François Fouqueville, Archives Fonds Fouqueville d'Orgebrune, Ford, Dominique Fradin, Bruno des Gayets, Nicolas Généroso, François Granet, Archives Granet-Tegler, Charles-Guénant, Jean-Marie Guétat, Alain Guillaume, Claude Guillot, Pierre Gosselin et le Porsche 356 Club de France, Patrick Le Parc, Archives Porsche Werkfoto, Jean-Rémy Macchia, César Maillard, Me Grégoire Marchac, Archives Maserati Classiche, Meguiar's France, Motorsport Images/Panoramic, Jean-Pierre Noret - Tracteurs Passion et Collection, Panoramic, Rallystory, Valentine du Réau, Jean-Paul Renvoizé,

Pierre Yves Riom - Peter Auto, Patrick Rollet, Maximilien Rousselle, Pascal Rousselle, Archives Bernard Salvat, Janine Spreder, Patrick Sturtzer, Jean-Marc Teissedre, DR.

### Remerciements :

2 CE organisation en la personne de Patrick Estrade, L'Association Autocars Anciens de France en la personne de Jean Louis Eschenlauer, L'Aventure Peugeot Citroën DS en la personne d'Emmanuelle Flaccus, Magali Carton et la Communauté de Commune du Pays de Lapalisse, Thierry Dubois, Jean-Noël Mimault, la société Meguiar's France en la personne de François Bruneau, la revue Tracteurs Passion et Collection en la personne de Jean-Pierre Noret.

### Régie publicitaire :

Alcyon Media Groupe  
[publicite@alcyon-media.com](mailto:publicite@alcyon-media.com)

### Impression :

Imprimerie Desbous Gesli

### Distribution :

MLP - ISSN : en cours

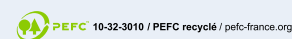
### CPPAP :

en cours

### Copyright :

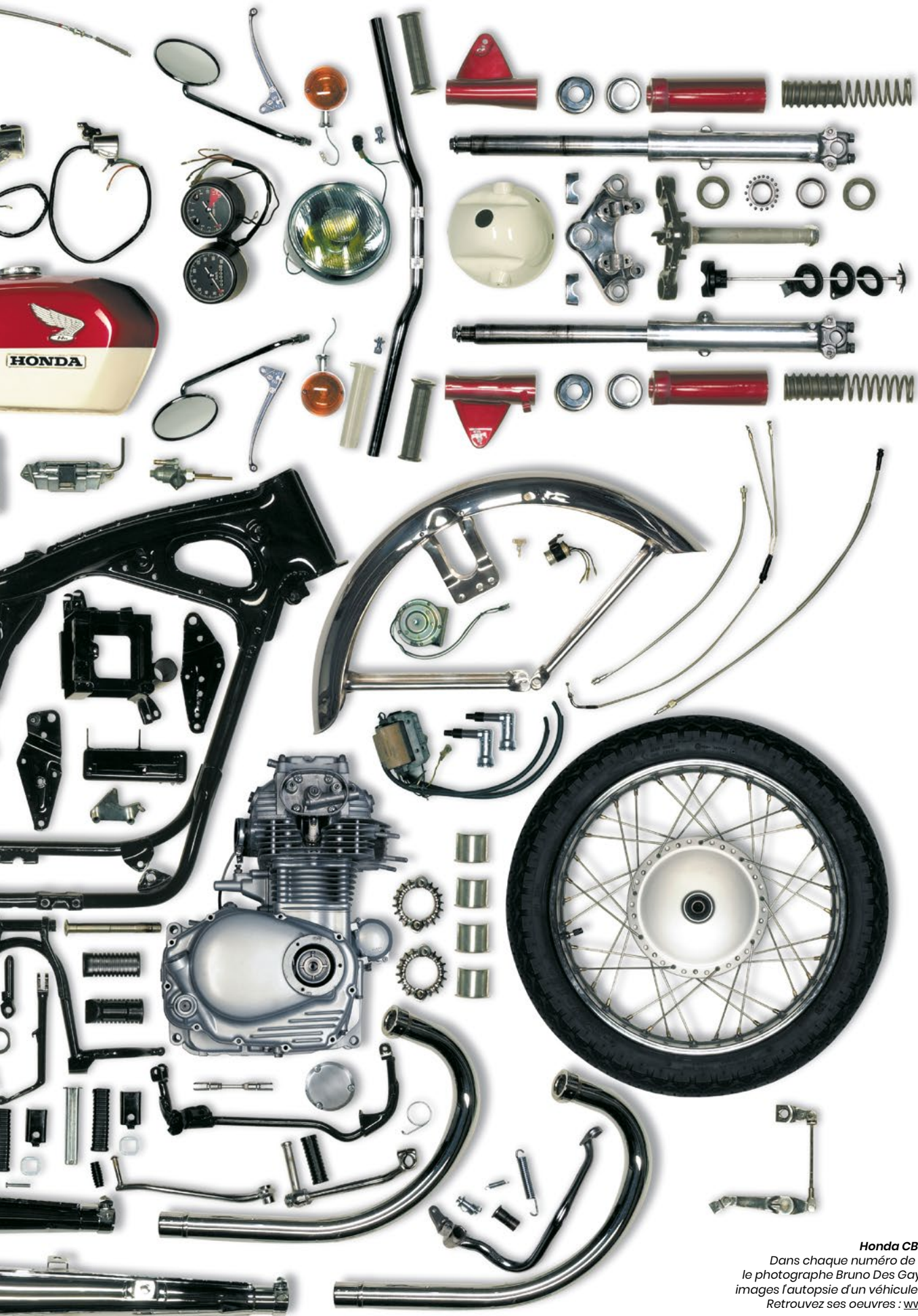
Alcyon Media Groupe

Tous Droits réservés 2019.



**FAÇON PUZZLE** PAR BRUNO DES GAYETS





*Honda CB 250 K 0 - 1968*  
 Dans chaque numéro de L'Authentique,  
 le photographe Bruno Des Gayets réalise en  
 images l'autopsie d'un véhicule de collection.  
 Retrouvez ses oeuvres : [www.nikoja.com](http://www.nikoja.com)

# ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



## Felicie aussi...

Après Joséphine la Juvaquatre, c'est au tour de Félicie la 202 ! Du 4 au 11 mai 2019, Jean-Claude Amilhat, Igor Biétry, Thierry Dubois et Jean-Jacques Lesage s'élanceront de Paris à bord d'une Peugeot 202 de 1938 pour commémorer le record routier établi par le constructeur au Lion cette même année. Nos quatre mousquetaires effectueront ainsi un périple de 3229 km en huit étapes dont la conclusion se fera, comme à l'époque, avec quelques tours de piste sur l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

À suivre absolument sur le site [www.feliciaaussijimdoftree.com](http://www.feliciaaussijimdoftree.com) !



## Pour soutenir le Compa !

Le Compa, ou Conservatoire du machinisme et des pratiques agricoles, est installé depuis son ouverture en 1990 dans l'ancienne rotonde ferroviaire de Chartres (Eure-et-Loir). Ce musée unique en France est aujourd'hui menacé de démantèlement malgré ses 50 000 visiteurs annuels et une rénovation complète de 1,6 millions d'euros financée par l'Etat, la Région et le Conseil Départemental. Pour signer la pétition en ligne, rendez-vous sur [www.change.org/p/association-des-amis-du-compa-gardons-le-compa-a-chartres](http://www.change.org/p/association-des-amis-du-compa-gardons-le-compa-a-chartres)



## Rendez-vous nordiste international

La Confrérie des Vieux Clous organisera la 42<sup>e</sup> édition de sa balade annuelle du 17 au 19 mai 2019. Pas moins de quatre formules d'inscriptions, pour une ou deux personnes, sont proposées, depuis la participation à une seule journée au choix jusqu'à la participation au week-end entier sur trois jours ! De réputation internationale, la Balade des Vieux Clous accueille régulièrement des participants venus de toute la

France, mais aussi de Belgique, de Grande-Bretagne, des Pays-Bas et de toute l'Europe. Au programme, pas moins de 500 kilomètres en selle, chacun à son rythme, réservées aux motos de plus de 25 ans. Au départ de la maison Diocésaine d'Accueil de Merville (Nord), les participants partiront ainsi à la découverte des Monts des Flandres et du bas des Collines de L'Artois. Tous renseignements en écrivant à [confvieuxclous@gmail.com](mailto:confvieuxclous@gmail.com).

# 284 bis B

**C'est le numéro de l'article de la loi de finances du 28 décembre 2018 qui exempte définitivement les véhicules de Collection de la fameuse TSVR, ou Taxe Spéciale sur les Véhicules Routiers. Il aura fallu plus de deux ans et demi de tractations à la FFVE et ses partenaires pour obtenir gain de cause**

## Quai de Javel en bord de Marne

La 32<sup>e</sup> édition du Salon Champenois du Véhicule de Collection se tiendra les 9 et 10 mars 2019 au Parc des Exposition de Reims. Elle rendra hommage au constructeur de Javel avec une exposition célébrant son centenaire, constituée de plus d'une quinzaine de véhicules

appartenant aux membres du club Les Belles Champenoises d'Epoque. Le thème retenu cette année pour le traditionnel concours de stands est « Scènes de rue ». Plus d'une quarantaine d'associations y participeront rivalisant d'originalité en matière d'animation et de décoration.

“ Que l'usage de l'automobile ne soit pas taxé de façon inique sous tous ses aspects, que nos véhicules puissent circuler sans entraves. Nous ne demandons rien de plus. ”

**PIERRE BOULANGER, 1898-1950**

P-DG de Citroën de 1938 à 1950. Allocution du 22 juin 1950 devant l'assemblée générale ordinaire de la Société Anonyme André Citroën.

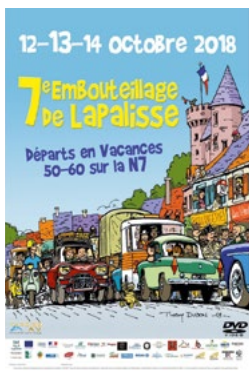


## Le rallye de Paris 2019

Les samedi 16 et dimanche 17 mars 2019, Rallystory organisera la 26<sup>e</sup> édition du Rallye de Paris. Outre la possibilité de rouler sur deux circuits mythiques que sont le circuit de Grand Prix de Magny-Cours et le circuit Bugatti du Mans, ce week-end pour *gentlemen drivers* permettra aussi de traverser une partie de la France depuis la Nièvre jusqu'à la Sarthe via Blois et le Loir-et-Cher. Ce rendez-vous de passionnés de voitures de sport est ouvert, en catégorie Classic, aux voitures de collection de 1950 à 1986 et, en catégorie GT, aux sportives depuis 1987.







## 40 minutes d'embouteillage...

L'Embouteillage de Lapalisse est très certainement la plus grande reconstitution historique dont les véhicules anciens sont les acteurs principaux. Organisé tous les deux ans sur un ancien tronçon de la Nationale 7, celui-ci réunit maintenant plus d'un millier d'équipages le

temps d'un week-end au cœur de l'Allier. La communauté de communes du Pays de Lapalisse vous propose d'en revivre l'édition 2018 avec ce DVD de 40 minutes. Il est vendu 15 euros via les sites [www.embouteillage-n7-lapalisse.com](http://www.embouteillage-n7-lapalisse.com) et [www.lapalisse-tourisme.com](http://www.lapalisse-tourisme.com)

# 11950

C'est la différence de longueur mesurée en millimètres qui existe entre le Berliet T 100 et la Morris Mini, le plus grand et le plus petit véhicule mis cette année à l'honneur par les organisateurs du salon Rétromobile.



## Classic Days 2019 au Mans

Organisés pour la première fois en 2008, les Classic Days avaient élu domicile sur le circuit de Nevers Magny-Cours. Pour sa 12<sup>e</sup> édition, cet événement a décidé de prendre ses quartiers sur le fameux circuit Bugatti au Mans. Se déroulant les 6 et 7 juillet 2019, il comptait déjà en décembre dernier plus de 500 voitures inscrites. Au programme, deux événements majeurs seront proposés avec la célébration du centenaire de la marque Bentley, six fois victorieuse aux 24 Heures du Mans, et la mise à l'honneur de

Gérard Larrousse. Un emplacement dédié sera en outre réservé aux clubs, acteurs incontournables et gardiens du Patrimoine automobile. Enfin, conformément aux éditions précédentes, les Classic Days proposeront diverses activités dont un Pavillon des Ancêtres réservé aux automobiles d'avant 1914, un rallye touristique, un village militaire avec camp américain célébrant les 75 ans du Débarquement et la grande parade Autosur au profit de l'Institut du Cerveau et de la Moelle Épinrière.



## Festival Avignonnais

La 14<sup>e</sup> édition de l'Avignon Motor festival se tiendra au Parc Expo de la Cité des Papes du 22 au 24 mars 2019. Parmi les thèmes vedettes de ce salon de dimension internationale, l'on trouve la marque Facel Vega, les bijoux de l'écurie JMB Classic et la Berlinette Alpine. En cette année de centenaire, un clin d'œil particulièrement original sera fait au constructeur de Javel avec une exposition de voitures à mécanique Citroën. Enfin, Avignon Motor Festival consacrera aux motos une surface de quelque 4000 m<sup>2</sup>.

## Une première en Alsace



L'association Autocars Anciens de France organisera pour la première fois un événement à vocation internationale exclusivement réservée aux autocars anciens. Baptisé Rencontre Européenne d'Autocars de Collection, celui-ci se déroulera du 26 au 28 avril 2019. Cette manifestation permettra de découvrir les charmes de l'Alsace au travers de sa gastronomie et grâce à une excursion en convoi.

[www.autocarsanciensdefrance.fr](http://www.autocarsanciensdefrance.fr)

## DOUBLE RÉCOMPENSE



Le 25 octobre dernier, lors des 8<sup>e</sup> International Historic Motoring Awards organisés au Sheraton Grand London Park Lane Hotel, Peter Auto a reçu le Prix de l'Événement sportif automobile de l'année et le Prix de la Série de courses de l'année pour, respectivement, Le Mans Classic et la 2.0L Cup. Réservée aux Porsche 911 2 litres châssis court conformes au règlement FIA pré-1966, cette dernière était justement apparue en 2018.

## TOURNEE DE CALVADOS



La 7<sup>e</sup> édition du Tour du Calvados, organisée par le club Rétro Moto Côte de Nacre, se déroulera du vendredi 17 au dimanche 19 mai 2019 au départ de Luc-sur-Mer (Calvados). Celle-ci est réservée aux motocyclettes d'avant 1965, et seulement cinquante équipages pourront y participer. Le parcours sera effectué selon des feuilles de route détaillées remises au départ de chacune des étapes.

## LA ROUTE DES CONQUÉRANTS



Notre ami Thierry Dubois organisera cet été un grand rallye touristique de Paris à la Côte-d'Azur sur les traces de deux grands conquérants que sont Napoléon et Hannibal. Du samedi 6 au jeudi 11 juillet, celui-ci accueillera un maximum de trente équipages. Les principales villes-étapes du Rallye Napoléon & Hannibal sont Montargis, Beaune, Vienne, Sisteron et Grasse.

## MONTBÉLIARD POUR LA SPA



Organisée le dimanche 16 septembre 2018 par les associations Auto Moto, La Passion Mobile, L'Aventure Peugeot Citroën DS ainsi que de nombreux clubs de collectionneurs locaux, la 2<sup>e</sup> édition de La Traversée du Pays de Montbéliard a rassemblé 335 participants et plus de 2000 visiteurs. Elle a aussi permis de rassembler la somme de 5566 euros au profit de la SPA de Belfort.

# EN VITRINE

## IDÉES-CADEAUX POUR ELLE & LUI

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

### Yema À L'HEURE DES SEVENTIES

En hommage à son modèle iconique des Années soixante-dix, la maison horlogère française Yema a réédité son garde-temps Rallygraf, créé dans un pur style automobile. Cette montre de 39 mm de diamètre à mouvement automatique est une reproduction fidèle de la pièce originale autrefois surnommée « Brown Sugar ». Ce chronographe apportera une touche vintage et perfectionnera votre style *gentleman-driver*.

Yema,  
Rallygraf Héritage, à partir de 2799 €  
Disponible sur [yema.com](http://yema.com)



### Mirror Bright SOIN CARROSSIER

Éliminez en douceur les légers défauts de la carrosserie de votre ancienne et rendez lui l'éclat qu'elle mérite. La cire lustrante en pâte Mirror Bright de Meguiar's protège durablement la peinture et lui donne un effet miroir. De quoi rendre la belle éblouissante pour la troisième édition de la Journée Nationale des Véhicules d'Époque organisée par la FFVE le 28 avril !

Meguiar's, Mirror Bright,  
Cire lustrante en pâte, 26,90 €  
Disponible dans le réseau Meguiar's et sur [www.meguiarsdirect.fr](http://www.meguiarsdirect.fr)



### Famaco COSMÉTIQUE DU CUIR

Tout comme votre ancienne, vos souliers doivent être bien traités pour durer. Famaco est à ces derniers ce que le polish est à votre automobile, alors offrez-vous le kit de cirage nomade de la plus française des manufactures de produits de soin pour chaussures. Cette trousse en cuir est composée d'un chausse-pied, de deux crèmes pour cuir lisse, une noire et une incolore, de deux brosses et d'une chamoisine.

Famaco,  
Trousse voyage, 60 €  
Disponible chez les meilleurs cordonniers



### Memo ESCAPADE OLFACTIVE

La maison de parfum Memo, avec sa fragrance Italian Leather vous emmène vivre un été au volant d'un cabriolet au cœur de la campagne du Latium en Italie. Feuille de tomate verte, absolue de vanille et accord de cuir composent cette eau de parfum qui déposera sur votre peau des myriades de notes olfactives de la *Dolce Vita*.

Memo,  
Cuir Nomades, Italian Leather, 75 ml, 200 €  
Disponible dans le réseau Memo et sur [www.memoparis.com](http://www.memoparis.com)



**Meyrowitz**  
**RENOUVEAU OPTIQUE**

La maison de lunetterie Meyrowitz réinvente et adapte aux besoins d'aujourd'hui, les Goggles d'aviateur des Années vingt, très utilisées en sport automobile. Souples, légères et enveloppantes, les Goggles 505 se glissent facilement sous un casque et apportent confort et fiabilité aux pilotes. L'impression 3D a permis la conception de ces solaires d'un nouveau genre, parfait équilibre entre tradition et innovation.

Meyrowitz,  
Goggles 505, 521 €  
Disponible chez Meyrowitz, 5 rue de Castiglione, 75001 Paris

**Michelin**  
**LES ÉTOILES POUR GUIDE**

Le célèbre guide rouge, créé en 1900 par les frères Michelin, annonce pour cette 110<sup>e</sup> édition une année record de nouveaux établissements distingués par les prestigieux macarons. L'édition 2019 de l'incontournable bible des gourmets et des gourmands vous guide, au fil de ses pages, vers les meilleures tables de France lors de vos promenades au volant de votre auto. De quoi avoir des étoiles plein les yeux... et les papilles !

Michelin,  
Le Guide Michelin, France 2019, 24,90 €  
Disponible en librairie



**Facom**  
**PRÉCISION DANS LA BOÎTE À OUTILS**

Le Cliquet 1/4 Haute Précision (ref. HP181) de la marque d'outils française centenaire Facom est idéal pour les angles de reprises très faibles par sa forte capacité de serrage dans les zones à espace limité. Cet outil d'une grande précision possède une forte résistance aux abrasions et son mécanisme d'inversion commandé par la poignée en font un indispensable de vos séances de mécanique.

Facom,  
Cliquet 1/4 Haute Précision, 42 €  
Disponible dans le réseau Facom



**Citroën Lifestyle**  
**L'ART DE L'ENDURANCE**

Redécouvrez la star de l'autodrome de Montlhéry avec cette affiche design encadrée de la Petite Rosalie de Citroën, icône indiscutée des records d'endurance avec, au compteur, 300 000 km parcourus en 133 jours entre le 15 mars et le 27 juillet 1933. Un exploit à la française mené par une voiture aux chevrons centenaires. À exhiber fièrement, tel un trophée sur sa cheminée.

Citroën Origins,  
Affiche encadrée Petite Rosalie, 29 €  
Disponible sur [lifestyle.citroen.com](http://lifestyle.citroen.com)



**Bobbies**  
**CHAUSSÉ POUR LA CHAUSSÉE**

Dessinés dans les ateliers parisiens de la griffe du mystérieux Jean-Bobby, ces mocassins en nubuck «vintage» à l'aspect légèrement patiné, sont semelés de picots de caoutchouc remontant sur l'arrière du talon. Souplesse, résistance et élégance définissent ces souliers disponibles en grenache, kaki et bleu marine, parfaits pour vous apporter confort de conduite et touche de dandyisme.

Bobbies,  
L'Élégant, grenache, 125 €  
Disponible dans le réseau Bobbies et sur [www.bobbies.com](http://www.bobbies.com)

# L'HUMEUR DE...

## DINGO



**Depuis quarante ans, ses photos décalent l'automobile et ses utilisateurs, souvent des utilisatrices. Dingo est sans doute devenu photographe pour les mêmes raisons qui nous font devenir collectionneurs...**

"**N**ous roulions dans la campagne dans sa DS, au milieu de nulle part. Soudain, il klaxonnait sans raison, en me regardant en riant. A ses côtés j'étais heureux. Autant qu'un fils peut l'être dans les rares moments de complicité avec son père. Hors de sa voiture ou quand il ne s'agissait pas d'elle, il parlait peu. Je saisisais donc la moindre occasion que m'offrait ce lien mécanique pour me rapprocher de lui. Tout ce qui touchait à cette Citroën était magnétique pour moi. Des DS, il en a eu je ne sais plus combien. Huit ? Non neuf, au moins... A bord, en famille, nous avons sillonné la France en tous sens et, au-delà, fait des dizaines de milliers de kilomètres. Ma mère, éternelle silencieuse, ne s'installait jamais derrière le volant. Par un mystère jamais élucidé, elle qui savait faire tant de choses, rata presque autant de fois son permis de conduire que mon père changea de voiture. La DS fut donc, plus qu'à tout autre membre de la famille, notre monde à lui et à moi. Rien n'a été plus au centre de ma vie que ces trajets à ses côtés.

Il s'était rêvé photographe, mais avait fini musicien. Il y a de pires destins, et nombreux étaient ceux qui enviaient sans doute le sien. Une belle carrière ne remplace cependant jamais une ambition enfuie. Pour moi, ni guitare, ni piano. Sur mes cahiers, je griffonnais des voitures, des motos et des appareils photos. Peu à peu, c'est l'œil dans le viseur que j'ai raconté mes histoires. Faisant de mon métier, inconsciemment, un mélange du rêve enfui de mon père et du seul lien que nous avons vraiment.

Mon surnom de gamin est devenu mon nom d'artiste. Dingo. Vous m'accorderez que j'ai tout fait pour l'honorer ! Depuis mes vingt ans, j'écris avec mon œil des histoires dont les plus sages sont au minimum loufoques. Je fais rouler, bien sûr, mais j'ai besoin avant tout d'empiler, de grimer, de détruire (aussi...), des modernes, parfois, des sportives, souvent, des paisibles, rarement, des anciennes, la plupart du temps. Je les use à contre-emploi de peur qu'elles ne vous ennuiant dans leur habit quotidien. Je les détourne de leur destination naturelle pour qu'elles nous mènent ailleurs. Ne me demandez pas d'être conventionnel quand seul l'irrationnel a un sens ! Voilà donc quarante ans que je découvre les cabriolets en hiver et fais mourir de chaud mes passagers en été, que je mets de

l'excès dans chaque mise en scène, de l'outrance dans chaque cliché, que je choque, gentiment, que je transgresse, avec le sourire, que je mets du fantasme dans l'automobile la plus classique, que je transforme mes conductrices de limousine en femmes fatales pour leur client, que je fais changer les pneus crevés de la plus populaires des anciennes par des vamps maculées de cambouis,

*Photographe  
comme on  
collectionne,  
par nostalgie  
ou par  
revanche..."*

que vous rêvez de rencontrer mes policières lors de votre prochain excès de vitesse. Des carrosseries choisies et beaucoup de femmes, c'est vrai. Je les aime, elles me fascinent. Il faut que je sublime leur caractère, leur beauté, leur sensualité. Sur mes photos, comme l'était ma mère, elles sont muettes. Mais elles

vous parlent, non ?

Avant de déclencher, il y a beaucoup de rencontres, d'échanges avec les directeurs artistiques, avec les mannequins, avec les propriétaires des véhicules aussi. Au commencement de leur collection, au commencement de leur passion, il y a souvent le désir de retrouver la voiture de leur père ou celle qu'il n'avait pas eue. Une histoire de nostalgie ou de revanche sur la vie. Comme dans mes photos. Une DS dans la campagne. Un coup de klaxon au milieu de nulle part. Le souvenir d'un sourire entre père et fils. Tout pour ranimer un moment à jamais enfui." ■





## L'EXCELLENCE D'ORIGINE.

### Glasurit Classic Car Colors

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

ProFit with Glasurit.



A brand of  
**BASF**  
We create chemistry

# LECTURES

## POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

PAR ANTOINE DEMETZ - ADEMETZ@ALCYON-MEDIA.COM



### LETOURNEUR & MARCHAND AUTOBINEAU, MAÎTRES CARROSSIERS FRANÇAIS

Le nom de Letourneur & Marchand n'est pas celui qui vient le premier à l'esprit lorsque l'on évoque l'âge d'or de la carrosserie française. Et pourtant... Cette entreprise créée en 1905 a su s'adapter aux demandes du marché au fil des décennies puisque, étonnamment, elle n'a cessé son activité qu'en 1998. Son savoir-faire et son talent ont donné le jour à des réalisations toujours réputées pour leur élégance sobre et élanée.

Dominique Pagneux  
ETAI Collection Prestige - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
240 x 290 mm, 400 pages  
660 illustrations, 99 €



### ANDRÉ CITROËN, SOUVENIRS D'UNE COLLABORATION 1922 - 1934

Proche collaborateur d'André Citroën de 1922 à 1934, Charles Rocherand témoin direct de l'ascension et de la chute d'André Citroën, avait rédigé cet ouvrage après avoir quitté le Quai de Javel en 1936. Publié en 1938 et ré-édité en 1979, celui-ci révèle la personnalité d'André Citroën au quotidien. Cette réédition est annotée par Marie et Etienne Christian, grands connaisseurs de la marque aux deux chevrons.

Charles Rocherand  
L'Autodrome Editions - [www.hommell-magazines.com](http://www.hommell-magazines.com)  
160 x 230 mm, 280 pages  
39 photos, 24 €



### COCCINELLE, UN ART DE VIVRE

Née en Allemagne de la volonté politique d'Adolf Hitler à la fin des Années trente, la Volkswagen Coccinelle est devenue après-guerre une véritable *world-car* avant l'heure. Pendant quasiment cinq décennies, elle a littéralement envahi la planète et on la retrouve aujourd'hui sur tous les continents. Cet ouvrage, illustré de clichés insolites et fascinants, vous emmène à la rencontre de ses inconditionnels à travers le monde entier.

Ouvrage collectif  
Glénat Collection Transports - [www.glenatlivres.com](http://www.glenatlivres.com)  
295 x 298 mm, 208 pages  
158 photos, 35 €



### TRIUMPH BONNEVILLE, 60 ANS

Moto parmi les plus célèbres produites en Grande-Bretagne, la Triumph Bonneville, lancée en 1959, est un mythe toujours bien vivant aujourd'hui.

Ian Falloon  
ETAI - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
249 x 292 mm, 208 pages, 59 €



### BLACK & GOLD, THE STORY OF THE JOHN PLAYER SPECIALS

Cet ouvrage en anglais retrace le parcours unique de l'une des plus célèbres, livrée apparue en F1 au cours du XX<sup>e</sup> siècle.

Johnny Tipler  
Coterie Press - [www.coteriepress.com](http://www.coteriepress.com)  
280 x 280 mm, 316 pages, 65 €



### ORIZZONTE PERDUTO

Epreuve italienne mythique courue sur route ouverte, cette véritable bible bilingue, italien-anglais, lui rend hommage avec des documents inédits pour la quasi-totalité.

Carlo Dolcini  
Ela - edizioni libri automobilistici  
[www.libreriadellautomobile.it](http://www.libreriadellautomobile.it)  
300 x 280 mm, 960 pages, 180 €



### GUIDE PRATIQUE 2018- 2019, VENTE ET APRÈS- VENTE AUTOMOBILE

Rédigé sous la forme de fiches thématiques, ce guide fait le point sur les problématiques juridiques quotidiennes de la vente et de l'après-vente automobile.

Nathalie Giroulet-Demay et Philippe Ravayrol  
Editions L'Argus de L'Assurance  
[www.argusdelassurance.com](http://www.argusdelassurance.com)  
170 x 240 mm, 192 pages, 39 €

# LES FINS CONNAISSEURS SAVENT QUOI OFFRIR À NOËL.

**-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](http://motulclassic.com) et chez nos revendeurs.



**MOTUL**

Since 1853



MOTUL FRANCE



@MOTUL



MOTUL CLASSIC

# LA LOI

## DROIT, FISCALITÉ, ASSURANCE



# TOUT SAVOIR POUR BIEN ORGANISER SA MANIFESTATION

C'est maintenant qu'il faut penser à vos sorties de printemps et d'été. Des idées ? Vous n'en manquez bien sûr pas ! Mais l'aspect administratif d'un événement, aussi modeste soit-il, obéit à des règles précises qu'il faut rigoureusement suivre. Rappel essentiel avec les spécialistes de la FFVE.

**D**epuis le décret 2017-1279 du 9 août 2017 et l'arrêté INTS1730387A du 24 novembre 2017, tous les événements automobiles sur route, ouverte ou fermée, sont considérés comme des manifestations sportives et donc soumis au Code du Sport. Ce décret et cet arrêté distinguent deux catégories d'événements.

**1. Les Concentrations, c'est-à-dire les sorties clubs et les balades touristiques,** définies comme des rassemblements comportant la participation de véhicules terrestres à moteur, qui se déroulent sur la voie publique ou ouverte à la circulation publique dans le respect du Code de La Route, et qui imposent aux participants un ou plusieurs points de rassemblement ou de passage. Ces événements sont dépourvus de tout classement, temps imposé ou chronométrage.

**2. Les Manifestations, c'est-à-dire les rallyes de navigation et/ou de régularité, les démonstrations sur route fermée,** les montées ou les rondes historiques en démonstration sont des regroupements d'un ou de plusieurs véhicules terrestres à moteur et d'un ou de plusieurs pilotes ou pratiquants visant à présenter, de façon

organisée pour les spectateurs, un sport mécanique sous ses différentes formes. Sans préjudice des dispositions de l'article L. 411-7 du Code de La Route, toute compétition ou démonstration est assimilée à une manifestation. Tout événement motorisé qui comporte au moins un classement, un temps imposé ou un chronométrage, même sur une distance réduite, est également regardé comme une manifestation.

### TROIS SORTES DE MANIFESTATIONS FFVE

La FFVE classe les manifestations en trois catégories. Les manifestations de Type A, sorties de club et balades touristiques, appelées « Concentrations » par les Pouvoirs Publics. Les manifestations de Type B, démonstrations de véhicules anciens sur route fermée sans aucun classement. Les manifestations de Type C, randonnées de navigation et/ou de régularité avec un classement sans notion de vitesse. Les manifestations de Type A, les « concentrations », étaient dans le passé soumises à déclaration quel que soit le nombre de participants. Depuis le décret du 9 août 2017, les Concentrations de moins de cinquante véhicules ne sont plus soumises

à déclaration (art. R 331-20 du Code du Sport). A partir de cinquante véhicules, les Concentrations sont soumises à Déclaration en Préfecture deux mois avant (art. 331-22). Suite à l'arrêté du 24 novembre 2017, il est précisé dans l'art. A 331-3 au 1er alinéa que « Le règlement de la manifestation » doit être rédigé « tel qu'il résulte des Règles Techniques et de Sécurité mentionnées à l'article R 331-7 ». Les Règles Techniques et de Sécurité, ou RTS, sont édictées par la fédération sportive délégataire, en l'occurrence la FFSA (Fédération Française du

### CINQ CONSEILS

1. Respectez les dates et délais légaux de déclarations.
2. Faites un double de chaque pièce administrative, dès réception ou avant envoi.
3. Ayez un double du dossier administratif complet le jour de la manifestation.
4. Soyez d'une exemplaire courtoisie dans toutes vos démarches.
5. Vérifiez auprès de votre assureur que vous êtes correctement couvert.



Sport Automobile) ou la FFM (Fédération Française de Motocyclisme). Ces textes sont disponibles sur le site de la FFVE sous la rubrique «Réglementation» à l'onglet «Manifestations».

Les manifestations de Type B, les «démonstrations», se déroulent sur route fermée à la circulation pour des raisons de sécurité et sont soumises à demande d'Autorisation. Elles doivent respecter les RTS édictées par la fédération délégataire, la FFSA ou la FFM. Il s'agit de démonstrations historiques sur route fermée réservées aux véhicules d'époque régulièrement immatriculés, faisant revivre sans aucune notion de temps le Patrimoine historique d'anciennes courses de côte aujourd'hui disparues. Elles ont comme seul objectif la notion de plaisir sans prise de risques inutiles, ni prise de temps. Le but est de rouler à sa main, en toute sécurité, sur route fermée, et de faire admirer de beaux véhicules anciens.

## LE CAS DES RANDONNÉES

Les manifestations de Type C, les «randonnées de navigation et/ou de régularité» se déroulent sur route ouverte à la circulation publique, dans le respect du Code de La Route et sont soumises à demande d'Autorisation. Elles doivent respecter les RTS édictées par la Fédération délégataire, la FFSA ou la FFM. Les randonnées sont conformes aux dispositions générales de la Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). Elles ne sont en aucun cas des épreuves sportives. Leur vocation est de permettre à des collectionneurs de véhicules d'époque de rouler dans des conditions de sécurité optimales et de mettre en valeur, en le faisant vivre, le Patrimoine industriel que constituent ces véhicules. Elles favorisent aussi la découverte du Patrimoine paysager, architectural, culturel et historique des régions traversées. Les Randonnées sont organisées de façon à ce que chaque participant, quels que soient l'âge et la cylindrée de son véhicule, puisse effec-

tuer le tracé dans de bonnes conditions de sécurité. Elles se déroulent sur route ouverte, dans le respect du Code de La Route, avec le souci de ne perturber ni la circulation des autres usagers de la route, ni la tranquillité des riverains. Le départ des participants est échelonné de façon à ne pas gêner le trafic routier.

Des TSR (Tests de Sécurité Routière), autrefois désignés «Tests de Régularité» sont disposés sur l'ensemble de la randonnée. Chaque zone de TSR doit avoir des vitesses moyennes variables et adaptées à la configuration de la route. Dans les TSR sont disposés des CSR (Contrôles de Sécurité Routière) dont l'emplacement n'est connu que des organisateurs. Les TSR sont à buts multiples. Ils permettent de contrôler le strict respect du Code de La Route, particulièrement la vitesse maximale des participants, réduire les gênes potentielles aux riverains, éviter une perturbation du trafic, éviter les regroupements importants des participants (convoi), fluidifier la circulation des équipages. Chaque équipage doit passer à chaque CSR dans une fourchette de temps proposée par l'organisateur depuis le départ de la zone de TSR, sous peine de pénalité à la minute ou le cas échéant à la seconde (lenteur excessive et vitesse excessive).

Le classement des randonnées sous l'égide de la FFVE privilégie le respect du tracé et la navigation et relevant des informations sur le parcours (panneaux, nom de rue, inscription sur tel ou tel monument, etc.). La notion de temps (test de sécurité routière) n'est qu'une partie subsidiaire du classement et sert avant tout à assurer la fluidité et réguler le trafic routier.

## LES CONSEILS ET LES RAPPELS

Soucieuse de la protection, de la sécurité et du confort des participants, des riverains et des spectateurs des événements, la FFVE rappelle aux organisateurs l'im- ➤

## Ambiguïté sur le nombre d'engagés autorisé

Les textes régissant l'organisation des «concentrations de véhicules terrestres à moteur se déroulant sur route ouverte» comportent une coquille assez déconcertante pour les organisateurs et dont il faut se méfier. En effet, concernant les «Concentrations» dispensées de déclaration, le Décret 2017-1279 du 9 août 2017 (publié au JORF n° 0189 du 13 août 2017) stipule dans son nouvel article R 331-20 que «Ne sont toutefois pas soumises à déclaration les concentrations de moins de cinquante véhicules». Cela signifie que, jusqu'à 49 participants inclus, l'organisateur est dispensé de dé-

claration, mais qu'à partir de cinquante, il doit en effectuer une. Cependant, le formulaire Cerfa que les organisateurs peuvent télécharger en ligne et compléter pour effectuer ladite déclaration lorsqu'elle est nécessaire, indique, lui, que cette obligation n'existe qu'au-delà de cinquante véhicules. 49 participants autorisés sans déclaration, cinquante de l'autre ? Pour éviter toute incompréhension, *quiproquo* ou hésitation de la part de l'Administration, potentiellement sources de problèmes, il est conseillé de limiter à 49 véhicules le nombre de vos engagés en «Concentrations».



## UN SITE INTERNET ESSENTIEL

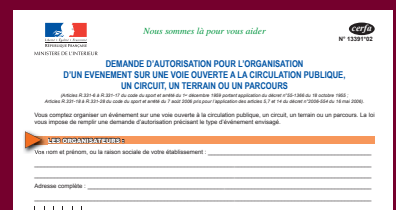
Le site de la FFVE, rubrique «Réglementation», onglet «Manifestations», doit être votre guide au moment de travailler sur un projet de manifestation. Vous y trouverez tous les textes régissant l'exercice, et les documents dont il vous faut éventuellement accompagner vos démarches administratives.

[https://www.ffve.org/Reglementation\\_manifestations](https://www.ffve.org/Reglementation_manifestations)



## LA DECLARATION DE CONCENTRATION

La réglementation vous impose de remplir ce document (code Cerfa n°15848\*01) à partir du moment où vous organisez une Concentration qui rassemblera plus de cinquante véhicules sur une voie ouverte à la circulation publique, dans le respect du Code de La Route, sans classement, temps imposé ou chronométrage. A télécharger sur le site de la FFVE.



## LA DEMANDE D'AUTORISATION

La réglementation vous impose de remplir ce document (code Cerfa n°13391\*02) à partir du moment où vous organisez une Manifestation. (Voir la définition en première page de notre article). A télécharger sur le site de la FFVE.



## LE GUIDE DE CIRCULATION ANCIENNE FIVA

La Fédération Internationale des Véhicules Anciens qui regroupe les principales fédérations nationales de collectionneurs de véhicules au niveau mondial, et à laquelle adhère la FFVE (voir l'interview de son président, page 20 à 24 de ce numéro) a édité un guide très précieux à l'attention des organisateurs et des participants. A télécharger sur le site de la FFVE.



© Archives Fonds Fouqueville d'Orgeburne

Quelle que soit la taille de votre événement (ici des concurrents du Tour Auto guidés par Patrick Peter), quelle que soit sa nature, Lois, Règlements et Décrets vous donnent des obligations qu'il est essentiel de respecter.

» périlleuse nécessité de prendre plusieurs précautions. En premier lieu, de disposer d'une assurance « *Responsabilité Civile Organisateur* » spécifique. De vérifier, par les moyens souhaités, que tous les conducteurs disposent d'un permis de conduire à jour (il y avait près de dix pour cent de conducteurs sans permis valable sur nos routes en 2017). Que les véhicules se présentant au départ sont munis d'une carte grise, d'un contrôle

technique et d'un certificat d'assurance valides. Éviter les départs groupés et les parcours pouvant occasionner la création de « bouchons » de véhicules anciens. Rappelons que les Pouvoirs Publics ont pour objectif la libre circulation, sans entrave, de tous les usagers des voies publiques ! La FFVE recommande aussi fortement de contacter chaque mairie des communes traversées afin de s'assurer à l'avance de

l'absence de toute contrainte ou danger potentiel. Chaque fois que nécessaire, un signalement doit entraîner une modification du livre de route (travaux, course cycliste, marché, fête de village, etc.).

## LES DÉMARCHES POUR ORGANISER

A chaque type d'événement, ses démarches spécifiques.

Pour organiser une **Concentration** (sorties de Club, balade touristique) de moins de cinquante véhicules, pas besoin de déclaration en Préfecture, mais prévenez la Mairie de chaque commune traversée. A partir de cinquante voitures, vous devez effectuer une déclaration à chaque Préfecture de département concernée deux mois avant la concentration. Adressez également un courrier à la mairie de chaque commune traversée. Pour organiser une **Manifestation** (rallys de navigation et/ou régularité, montées ou rondes historiques en démonstration), vous devez effectuer une demande d'agrément à la FFVE quatre mois avant la date prévue pour le début de la manifestation. Vous devez également demander l'autorisation auprès de la (ou des) Préfecture(s) concernée(s) trois mois avant la date de début la manifestation. Vous devez vous conformer aux RTS (Règles Techniques et de Sécurité). Enfin, sur décision de la préfecture, vous pourrez passer devant la CDSR (Commission Départementale de Sécurité Routière) qui complètera l'avis du représentant de la fédération sportive délégataire (FFSA ou FFM). ■



© Archives Fonds Fouqueville d'Orgeburne

Entre une simple rencontre entre amis et une épreuve chronométrée, les obligations changent du tout au tout et vous imposent notamment de déposer une demande d'autorisation en Préfecture.



# 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 !**

**DEVIS IMMEDIAT**

**01 49 95 22 32**

accueil.collection@carene.fr

Assurance autos, motos,  
cyclos, véhicules militaires,  
tracteurs...

**Tarifs dégressifs flottes**

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

[www.iccassurances.fr](http://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](http://www.orias.fr)



Partenaire Officiel

**ICC carene**  
assurances



Le Français Patrick Rollet, président de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, est, à ce titre, l'un des personnages les plus influents de l'univers du véhicule de collection.

# PATRICK ROLLET

## « SOYONS PLUS MODERNES, TOLÉRANTS ET OUVERTS SUR LES JEUNES... »

**Le président de la Fiva est inquiet des restrictions de circulation, des querelles sur la définition de ce qui est « de collection » ou ne l'est pas et de la désaffection des jeunes pour les clubs. Il propose ses solutions.**

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

**L'Authentique : Pour beaucoup de collectionneurs français, la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, que l'on connaît mieux sous son acronyme de Fiva, est une organisation lointaine à laquelle ils se sentent peu liés. A quoi sert-elle ?**

**Patrick Rollet :** Les collectionneurs français se sentent plus proches de la FFVE que de la Fiva, et c'est normal ! La Fédération Française est la structure qui est à leur contact, indirectement puisqu'elle fédère non des collectionneurs, mais leurs clubs. De la même manière, la Fédération Internationale n'est pas en contact direct avec les collectionneurs car ses adhérents sont les ANF, les Associations Nationales Fiva, c'est-à-dire les fédérations nationales dont la FFVE. À travers ces ANF, la Fiva est présente dans 70 pays sur cinq continents et porte les aspirations à la protection, la préservation et la promotion des véhicules anciens de près de deux millions d'enthousiastes.

**L'A : Quels sont aujourd'hui les grands combats de la Fiva ?**

**PR :** Notre mission est patrimoniale, à la fois nationale et mondiale. En premier lieu, faire en sorte que nous puissions continuer à rouler avec nos véhicules dans vingt, trente ou quarante ans. Ensuite s'assurer qu'il y aura toujours des conducteurs pour les faire rouler.

**L'A : Ni l'un ni l'autre ne sont des évidences ?**

**PR :** Si nous ne faisons rien, non. Pour ce qui est de pouvoir continuer à rouler, la congestion croissante des villes, les mouvements, aussi puissants que légitimes, en faveur de la protection de l'environnement et de la sécurité routière ou l'autophobie parfois sous-jacente, sont de sérieux handicaps à l'utilisation des véhicules anciens. Certes, les fédérations nationales disposent d'arguments solides pour négocier avec les pouvoirs publics, jusqu'à ce jour avec succès. En particulier le fait que

nos véhicules de plus de trente ans roulent peu et restent très minoritaires (environ un pour cent du parc). Par ailleurs, bien entretenus et utilisés avec prudence, ils sont beaucoup moins accidentogènes que la moyenne et génèrent des flux d'activité significatifs du point de vue économique, social et touristique.

**L'A : Cela suffira-t-il pour leur permettre de continuer à rouler ?**

**PR :** La réponse tient à la capacité de nos véhicules, à notre capacité, à s'adapter à un contexte nouveau caractérisé par de nombreuses ruptures. La première est l'arrivée des véhicules électriques (de dix à cinquante pour cent du parc roulant en 2030 selon les études) et la crainte d'une raréfaction progressive des carburants fossiles. La deuxième est l'émergence des véhicules autonomes (quinze pour cent du parc en 2030) dont la cohabitation avec nos véhicules anciens posera inévitablement question.

« Certes, le Législateur peut nous tuer. Mais nous sommes peut-être notre premier ennemi... »

**L'A : La réponse sera peut-être sociale. Prise de conscience, évolution des mentalités, des technologies, des aspirations...**

**PR :** Elle l'a été il y a plus d'un siècle à propos d'une autre profonde mutation dans le monde des transports. On comptait à New York City, en 1894, 100 000 chevaux. En quasi-totalité des bêtes de somme, dont la pénible existence passée à tirer de lourdes charges n'excédait pas trois ans. Ils généraient une pollution quotidienne épouvantable, dix kilos de crottin par jour et par animal, sans parler de la dimension liquide du problème. Fièvre typhoïde en tête, les maladies étaient aussi variées que graves et aucun quartier n'était épargné. Peu d'écologistes mentionnent aujourd'hui ces tragiques statistiques, heureusement effacées par l'arrivée de... l'automobile ! En 2019, il y a toujours 100 000 chevaux, mais dans l'État de New York, à la campagne. Il n'y en a plus aucun dans la ville. Ils sont exclusivement utilisés pour les loisirs. Protégés, préservés et promus, leur espérance de vie est passée à 25 ans.

**L'A : Vous voyez un destin parallèle à nos voitures de collection ?**

**PR :** L'avenir du véhicule ancien n'est pas celui d'un véhicule d'usage, mais celui d'un véhicule de loisir. Il n'est pas en centre-ville, mais au cœur des terri-



« En matière d'authenticité le continent Américain, au Sud comme au Nord, et les Britanniques, apparaissent comme les plus libéraux. L'Europe continentale, y compris latine, est généralement plus stricte. »

toires. Il ne repose pas sur la rationalité économique mais sur la passion. Et le législateur sait qu'il n'est pas aisé d'agir contre un mouvement mû par l'émotion. Le véhicule historique est de plus en plus reconnu comme l'une des dimensions, originale mais bien réelle, de notre patrimoine technique, scientifique et culturel. Entre autres manifestations, le partenariat entre l'Unesco et la Fiva en atteste.

**L'A : Croyez-vous coller aux aspirations des nouveaux collectionneurs ? Les propriétaires de Youngtimers circulent beaucoup plus facilement que ceux des « plus de 30 ans » !**

**PR :** Il ne faut pas opposer ou séparer les anciens et les modernes. Au contraire. De tout temps, il y a eu des « nouveaux collectionneurs ». Quand, dans les Années cinquante ou soixante, un jeune savait de la destruction une Citroën Rosalie, il

pouvait subir les regards condescendants de ceux, collectionneurs de voitures du début du siècle, qui ne voyaient dans cette Rosalie qu'une vieille voiture sans intérêt. Toutes choses égales par ailleurs, les amateurs de Youngtimers sont victimes du même phénomène. Il faut nous en souvenir et avoir plus de respect...

**L'A : Si nous prolongeons votre comparaison, cela veut-il dire que nous risquons de vivre le même phénomène, à savoir le désintérêt des jeunes collectionneurs pour les voitures très anciennes ?**

**PR :** On s'intéresse toujours aux objets avec lesquels on a développé un affect, une relation particulière. C'est le phénomène « voiture de mon père » ou « voiture de mon voisin quand j'étais gamin ». Alors, oui, le phénomène de désintérêt que vous évoquez est peut-être un danger. C'est pour cela que la Fiva pose la question du nombre de ceux qui, dans l'avenir, pourront faire rouler les voitures... Le problème majeur de notre mouvement vient du désintérêt croissant des générations nouvelles pour l'automobile qui ne jouit plus auprès d'elles de l'aura que les « anciens » lui accordaient. Un jeune est aujourd'hui de moins en moins attiré par l'automobile. En âge de conduire, il n'a plus forcément envie d'être propriétaire d'un véhicule. Une étude britannique récente fournit des chiffres révélateurs. 46 pour cent des 17-29 ans possédaient une automobile en 1999, ils ne sont plus que 37 pour cent en 2014. De plus en plus d'entre eux pensent à partager la propriété ou l'usage d'un véhicule... ➤

#### LA FIVA EN CHIFFRES

La Fiva, ou Fédération Internationale des Véhicules Anciens, a été créée à Paris en 1966, par des clubs et fédérations de quelques pays européens (France, Belgique, Suisse, Italie, etc.), sous le vocable de Feva pour Fédération Européenne de Véhicules Anciens. Le Français Bernard de Lassée en fut le premier président.

Comme ses homologues d'autres secteurs associatifs (le sport par exemple), la Fiva regroupe les fédérations nationales de clubs, en l'occurrence des clubs de collectionneurs, et des professionnels. Son action s'étend aujourd'hui sur 70 pays et elle fédère ainsi



plus de deux millions de passionnés qui sauvent, préservent et font rouler le Patrimoine mécanique sur les cinq continents. Patrick Rollet en a pris la présidence en 2013. Plus de renseignements sur [www.fiva.org](http://www.fiva.org)



« Le premier devoir du –supposé– sachant est de transmettre sa connaissance à ceux qui ne savent pas. C'est ainsi que nous recréerons du lien et de la passion. »

“C'est nous qui devons aller vers les jeunes et coller à leurs pratiques de la collection, pas l'inverse...”

regards, alors qu'un ensemble de véhicules historiques constitue un merveilleux musée en mouvement, et gratuit, qui ravit et fascine les passants.

#### L'A : Vos solutions ?

**PR :** Nous devons montrer nos autos, nos motos, nos véhicules. Sortir, nous ouvrir, aller au contact du public chaque fois que nous le pouvons ! Le repli et l'enfermement nous condamnent. Pour être vivants, nous devons faire vivre. Un premier exemple, deux jeunes se sont rendus récemment en 2 CV et en 4 L au festival des Vieilles Charrues, près de Carhaix dans le Finistère. Et bien ils y ont fait pour leur club plus de rencontres et de contacts que ce dernier n'en avait fait de toute la décennie... Second exemple, sur le lieu statistiquement le plus visité des USA, le Mall de Washington D.C., le club représentant de la FIVA, la HVA, ou Historic Vehicle Association, expose tous les ans en avril de deux à cinq autos pendant

#### L'A : Une crise des vocations de collectionneurs serait à venir ?

**PR :** Pas forcément une érosion du nombre de collectionneurs, mais une crise des clubs sous la forme que nous connaissons. Une majorité déplore déjà une baisse de leurs effectifs par manque de jeunes. S'il reste encore beaucoup de dingues de voitures, sur tous les continents, il leur suffit de quelques messages sur leur téléphone pour organiser une sortie en toute simplicité, sans road book ni plaque de rallye ou organisation sophistiquée. Grâce aux réseaux sociaux,

ils trouvent un mécanicien, des pièces, d'autres passionnés. Pas besoin de club pour tout cela. Trop de clubs ne prennent pas en compte ces évolutions technologiques et sociologiques profondes. Ils gèrent parfois mal leurs efforts pour attirer des jeunes, pour les accueillir et pour satisfaire leur première demande qui est de rouler, en toute simplicité, et encore rouler ! Ils ostracisent les propriétaires de Youngtimers, première source de renouvellement, tant des véhicules que des membres. Ils organisent des sorties où l'on reste entre soi, jusqu'à l'abri des



Patrick Rollet et la Fiva acteurs des institutions culturelles mondiales. Ici à l'Unesco en 2016 entouré de (de g. à dr) : Abdou Sourang, ambassadeur du Sénégal à l'Unesco ; Michael Worbs, président du conseil exécutif de l'Unesco ; Khalil Karam, ambassadeur du Liban à l'Unesco ; Francesco Bandarin, sous-directeur général pour la Culture ; Roberto Loi, vice-président de la Fiva ; Mechtild Rössler, directrice du patrimoine et du centre du patrimoine mondial à l'Unesco ; Rony Karam, ambassadeur Fiva auprès de l'Unesco.



« Nos autos, nos motos, nos véhicules quels qu'ils soient, entretenons-les, sortons-les, racontons-les, faisons-les aimer ! »

trois semaines. Cars at the Capital est un événement totalement gratuit, annoncé et relayé par les réseaux sociaux qui touche 500 000 visiteurs. L'impact est énorme. Les journées des véhicules d'époque organisées au Royaume-Uni (Drive it Day), en France (la Journée Nationale des Véhicules d'Epoque), en Suède ou aux Pays-Bas, la Nuit des Musées Suisse, la Semaine Européenne des Motos de Collection ou d'autres manifestations nationales et populaires constituent de solides contributions au désenclavement d'un mouvement aux tendances corporatistes et montrent au public comme aux politiques la puissance d'une démarche de bénévoles généreux et passionnés.

**L'A : Montrer c'est bien, mais comment renouveler les générations ? Comment faire venir vers les clubs des jeunes qui ne s'y sentent pas forcément les bienvenus ?**

**PR :** Il faut accepter de reconsidérer nos habitudes et nos structures. Il faut créer des sections « Jeunes » (pilotées par un jeune...), avoir plusieurs moins-de-40-ans dans les conseil d'administration des associations, oser mettre aussi en place un conseils d'administration des jeunes, concevoir des sorties simples, dynamiques et attractives, profiter du mouvement Vintage (mode, accessoires, objets d'autrefois), organiser des présentations gratuites et commentées

pour le public lors de nos manifestations, entrer en synergie avec des événements populaires organisés par d'autres (avions et bateaux anciens, rail et route d'hier, etc.), exposer dans des hypermarchés ou des foires-expositions, partout où il y a un public, surtout composé de jeunes.

**L'A : Sans parler de l'âge du véhicule de collection, trente ans aux yeux de la réglementation, faut-il faire évoluer sa définition ? Est-ce la loi ou aux Fédérations de décider ce qui est « de collection » et ce qui ne l'est pas ?**

**PR :** Vous abordez là un point qui suscite autant de débats que de passion... L'une des voies, controversée, pour l'avenir, consiste à ouvrir le spectre des véhi-

cules historiques, en portant attention aux véhicules qui se situent à la marge de la définition commune FFVE-Fiva. Cette définition, rappelons-le, est trente ans d'âge au minimum, pas d'utilisation au quotidien, et maintient dans l'esprit des spécifications d'origine (ces trois points étant cumulatifs). Au-delà des Youngtimers, souvent dédaignés par les puristes mais qui deviendront un jour historiques, sont à considérer des engins plus ou moins customisés, des Customs aux Buggys, ou des véhicules »

**PATRICK ROLLET, UN PRÉSIDENT-COLLECTEUR TRÈS ACTIF**

Le Français Patrick Rollet préside aux destinées de la Fiva depuis 2013. Une pipe constamment vissée aux lèvres, cet ancien consultant en stratégie ne profite guère à 71 ans de ses grandes vacances ! Depuis son élection à la tête de la Fédération Internationale, il a beaucoup sacrifié sa famille et ses voitures de collection et engagé toute son énergie au service d'une Fiva qu'il n'a de cesse de moderniser pour qu'elle soit en phase avec les jeunes générations de collectionneurs et leurs modes de vie et d'actions. Il parvient



© archives Patrick Rollet

cependant à sauver quelques jours par an pour participer à « son » événement qu'est le Rallye International du Pays de Fougères, en Ile-et-Vilaine, et son association organisatrice qu'il préside aussi. [www.rallye-fougères.org](http://www.rallye-fougères.org)

» dont l'authenticité n'est pas la qualité première en raison de leurs modifications plus ou moins profondes. Restent enfin les copies et autres répliques que certains, dont les jeunes, souhaitent voir rejoindre la famille des véhicules historiques. Ce sont surtout ces jeunes qui aiment relooker leur auto ou leur moto. Peu d'entre eux ont la culture automobile des anciens et, comme le révèlent plusieurs études de la Fiva, ils veulent d'abord posséder un véhicule d'époque parce qu'il est différent. Ils apprécient le *look* décalé, unique, voire iconoclaste d'autos et de motos qui ont depuis longtemps déserté nos rues et nos campagnes. Ils n'ont cure de savoir qu'une R 10 n'était à l'origine ni équipée d'un pot Abarth ni livrée en fuchsia à bandes turquoise.

“ Il faut laisser les gens être amoureux de ce qu'ils veulent comme ils le veulent ! ”

**L'A : Vous allez choquer en disant cela...**  
**PR :** C'est en nous entêtant sur des positions intenable que nous disparaîtrons. Il faut laisser les gens être amoureux de ce qu'ils veulent comme ils le veulent !



Patrick Rollet en compagnie de l'un de ses vice-présidents, Mario Theissen, ancien patron de la compétition de BMW, encadrant le champion du Monde des rallyes 1980 et 1982 Walter Rörhl.

Les véhicules authentiques, entretenus avec soin, occuperont toujours le haut du pavé et la Fiva a tenu à rendre hommage à leurs propriétaires en décernant depuis 2015 son Trophée de la Meilleure Préservation (Best Preserved Award) lors d'une dizaine de manifestations par an. Mais nous devons avoir conscience que ces véhicules, même augmentés de restaurations de grande qualité, ne représentent qu'une part mineure et décroissante de notre univers. Nul ne conteste la légitimité du combat pour la stricte authenticité, et vos fédérations continueront à le mener, mais en conscience du risque induit par ce « rester

entre nous », avec la responsabilité de moindre descendance. Cette voie de l'ouverture se heurte à l'indéfinissable frontière de l'authenticité. Durant trois forums internationaux voués à ce sujet, les meilleurs experts du monde ont démontré l'existence de nombreuses sensibilités, pas toujours compatibles. Celui qui possède peut-être une clé pour en sortir est le jeune responsable des réseaux sociaux de Mercedes-Benz Classic, pur représentant de la génération des « milléniums », qui confie, devant une 190 E aux roues chromées type Formule 1 et pneus taille basse, « Ne critiquez pas, respectez. Et puis, éduquez ». ■



Patrick Rollet interviewé par l'Authentique au cœur du Bar Armand Peugeot à l'Automobile Club de France : « Nous devons ouvrir les clubs vers les jeunes et le grand public. Oser accorder une attention accrue à la dimension culturelle, pas seulement technique, du véhicule historique. »





# CLASSIC EXPERT

By Experveo

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

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



## NOS ENGAGEMENTS

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

1

**Un réseau  
National**

avec des experts répartis  
sur toute la France

2

**Un service  
client dédié**

pour une prise de  
rendez-vous rapide

3

**Des experts  
passionnés**

agrés par le ministère  
de l'Intérieur

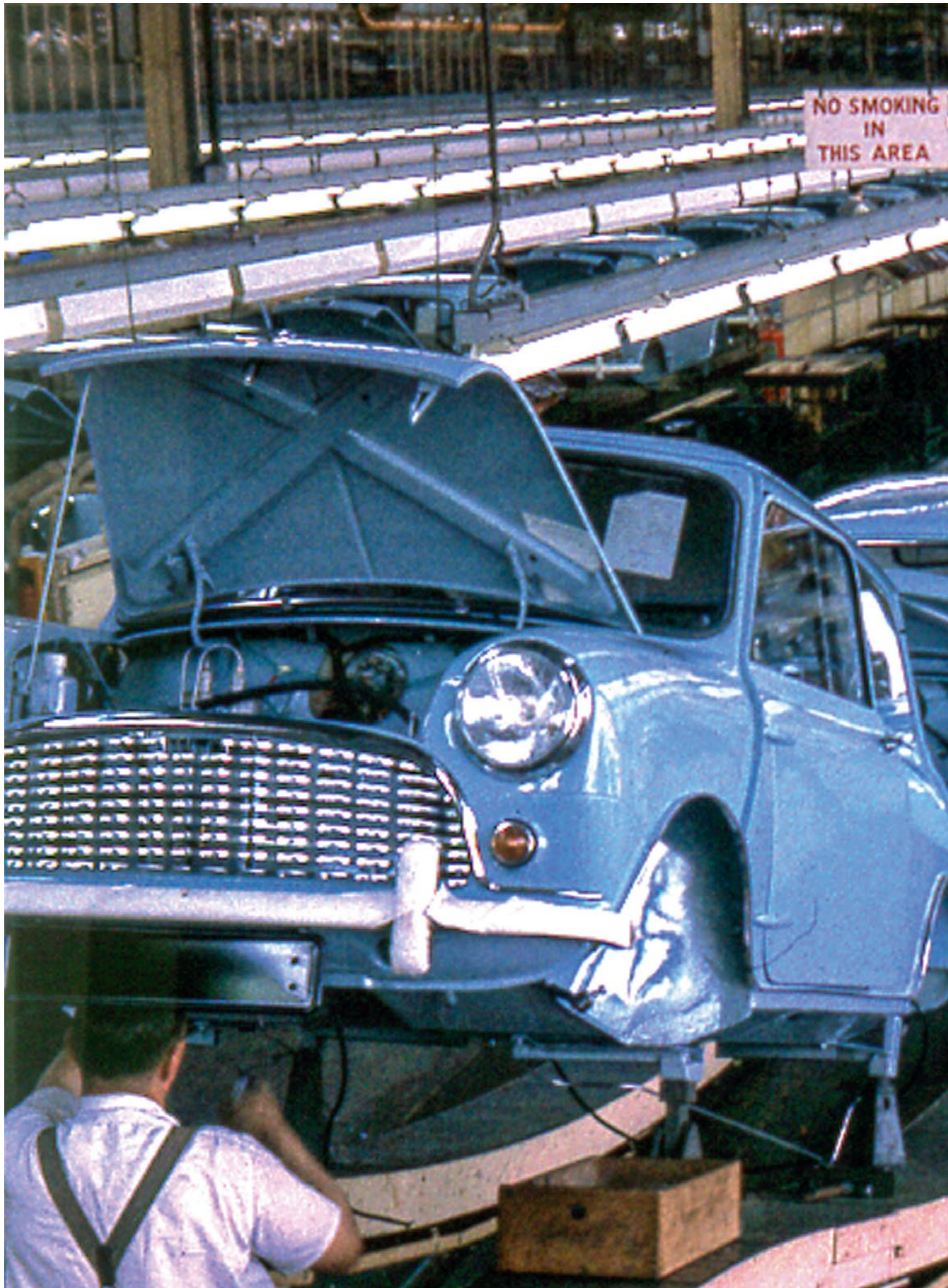


[classicexpert.fr](http://classicexpert.fr)

09 72 54 15 12

Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi  
de 9h à 20h





# LA MINI

LA GRANDE HISTOIRE D'UNE PETITE ANGLAISE

Certaines voitures populaires ont des destinées rares. Ergées en icônes au fil des décennies, elles habitent nos imaginaires, le peuplant d'images affectives et de souvenirs qui font référence. Au panthéon de ces autos adulées, la Mini occupe une place de choix.

PAR JEAN-REMY MACCHIA, PHOTOGRAPHIES BMW GROUP SAUF MENTION CONTRAIRE



Alec Issigonis, inventeur infatigable et pourfendeur du conventionnel en matière de conception technique. « Il ne faut jamais copier ce qu'ont fait les autres. » Photographie prise le jour de la présentation à la presse, le 18 août 1959, sur le terrain militaire de Chobham, dans le Surrey, au sud est de Londres.

**P**ensée pour être très novatrice et réaliser une astucieuse synthèse de cet objet complexe qu'est l'automobile, la Mini a été conçue avec une approche nouvelle et totalement pragmatique. Son créateur, le Gréco-britannique Alec Issigonis, déjà à l'origine de la très populaire Morris Minor, l'a voulue archicompacte, techniquement moderne, et capable d'emporter quatre personnes avec un petit

lot de bagages. Il en résulte une auto de 3,05 m de long dotée de la traction avant pour une tenue de route sûre et optimiser l'habitabilité. Tout a été pensé pour prendre le moins de place possible.

Le moteur se loge transversalement, sous un petit capot. Une idée pas tout à fait nouvelle, mais géniale pour minimiser son encombrement. Quant au radiateur, il est positionné sur le côté, là aussi pour ne pas

augmenter en pure perte la longueur du capot. La véritable innovation technique consiste à placer la boîte de vitesse sous le moteur, et tous deux bénéficient alors d'une lubrification commune. Solution judicieuse reprise six ans plus tard par la Peugeot 204. Pour parfaire le tout, les suspensions sans ressorts métalliques, particulièrement compactes, adoptent des cônes en caoutchouc. Quant aux roues, elles offrent un diamètre minimal de dix pouces, totalement anachronique en cette fin des Années cinquante, mais défendu bec et ongles par Alec Issigonis en dépit des dénégations de son entourage. C'est une dimension normalement réservée aux voiturettes. La Fiat 500 est alors en douze pouces, la Citroën 2 CV en... quinze pouces !

### CONCEPTION HÂTIVE...

Le projet de cette voiture radicalement petite et économique est né d'un événement extérieur à l'automobile, la crise du canal de Suez qui, en 1956, fait subitement planer la perspective anxiogène d'une pénurie de pétrole. Au Royaume-Uni, l'essence se voit rationnée avec 45,5 litres par mois, à partir de l'automne suivant. L'onde de choc touche directement l'industrie automobile. Outre-Manche, même les voitures modestes comme l'Austin A 35, la Standard 8 et la Ford Prefect voient leurs ventes



© British Motor Industry Heritage Trust

Les premiers prototypes héritent d'une calandre verticale bien dans la tradition Austin. La cellule habitable est ici quasi définitive.



Cette version d'avant-série adopte une calandre non adoptée en série. Ses six barrettes courant sur toute la largeur ne seront pas retenues.



Grosses ambitions pour la petite ! A Longbridge, la chaîne de production sera capable d'assembler jusqu'à 900 voitures par jour.

s'écrouler. La British Motor Corporation licencie 6 000 employés ! Il n'en faut pas plus pour orienter le futur modèle vers une définition radicalement économique. Le projet XC 9003 devra donner le jour à une voiture petite, légère, et surtout sobre. Les choses vont très vite. Nous sommes aux tout derniers jours de 1956 et le modèle doit être lancé deux ans plus tard. C'est le patron, Leonard Lord, qui le veut. Immédiatement, Alec Issigonis met de côté ses deux projets en cours, une voiture moyenne à traction avant et une grosse berline conventionnelle. Il réoriente son travail et s'entoure de talents forts tels que l'ingénieur en mécanique William Jack Daniels qui sait tempérer les ardeurs parfois désordonnées d'Issigonis, le designer John Sheppard et le motoriste Chris Kingham. Les trois hommes donnent corps aux idées de leur mentor qui a pour habitude de crayonner négligemment ses inventions sur des morceaux de papier. Ils forment une cellule

de choc, capable de travailler vite et bien. Les roues de dix pouces, inédites sur une voiture dépassant allègrement les 100 km/h, exigent des pneus de bien meilleure qualité que ceux que l'on trouve ordinairement sur des voitures plafonnant à 60 km/h... C'est Tom French, responsable technique de la maison Dunlop, qui développe les 135 x 10 de la Mini. Le défi n'est pas si simple ! Un pneu de dix pouces accomplit 935 rotations par kilomètre, contre 700 pour un pneu de douze pouces. Les contraintes sont plus sévères ! Dunlop s'en tirera bien puisque jamais les pneus de Mini ne feront parler d'eux. En octobre 1957, mieux qu'une maquette à l'échelle 1, le premier prototype roulant est prêt. Il aura fallu seulement dix mois, un record, surtout pour une voiture aussi novatrice. Toute l'architecture de la Mini est là, sa physionomie aussi. Seule réminiscence un peu passéiste, elle récupère la calandre vieillotte et désuète de la petite

Austin A 35. Pour un premier jet, la réussite est admirable. Chacune des solutions employées est viable. Il faut juste rectifier un point, le carburateur positionné en avant du moteur givre par temps froid ! Dans la Mini définitive, le carburateur sera placé derrière, bien au chaud. Dans le courant de l'été 1958, le grand patron donne le feu vert pour l'industrialisation. Les chaînes doivent commencer la production en série en juillet 1959. Alec Issigonis en personne dessine les machines-outils car la direction est affolée par les prix demandés par ses fournisseurs !

### ...ET QUELQUES SOUCIS DE JEUNESSE

Le 18 août 1959, la présentation à la presse se fait avec un gros déploiement de moyens. Pas moins de trente voitures sont réunies sur le terrain militaire de Chobham, dans le Surrey, au sud-est de Londres. Alec Issigonis pose avec une légitime fierté. >>

### UNE SUSPENSION BIEN A ELLE

La Mini n'est pas réputée pour sa suspension. Pourtant, sur ce point, elle innove. Ses quatre roues indépendantes reçoivent des cônes déformables en caoutchouc. Ce système peu encombrant, remplaçant les traditionnels ressorts, a été développé par l'ingénieur Alex Moulton depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale. Sur le papier, il a tous les atouts. Il est compact, léger et économique à produire. Dans les faits, il procure une suspension assez sèche. Mais cette suspension n'était pas celle prévue. Initialement, Alex Moulton voulait un système à cônes en caoutchouc doté d'un liquide, la fameuse suspension Hydrolastic. Développée à partir de 1958, elle n'est pas prête en 1959. Elle est cependant adoptée en septembre 1964 et la Mini gagne un peu en confort. Sur ordre du patron de l'époque, Lord Donald Stokes, elle est abandonnée en octobre 1969 afin de réduire les coûts.



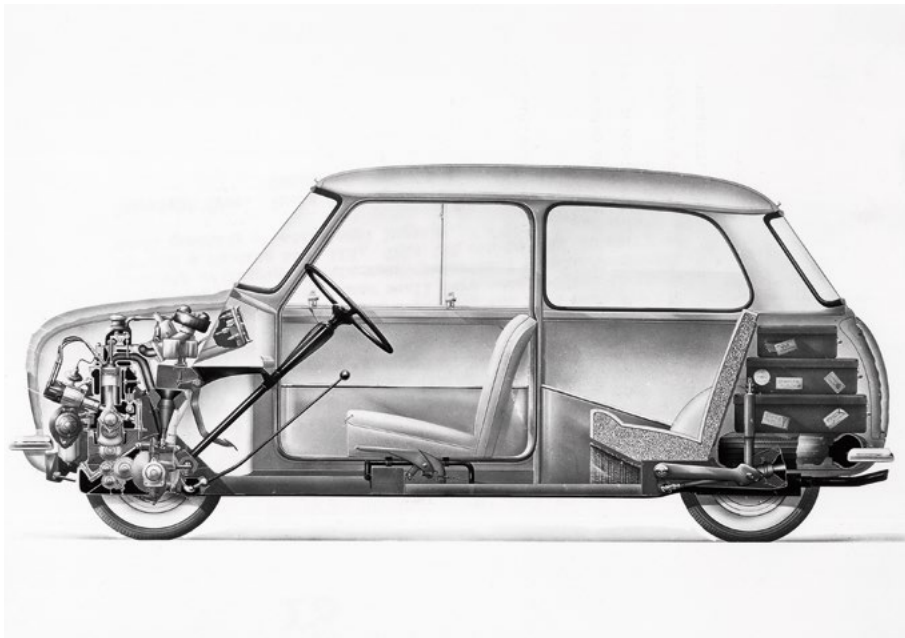
© British Motor Industry Heritage Trust

» Pourtant, les mois précédents n'ont pas été de tout repos. Notre concepteur de génie a dû se frotter aux hommes du *marketing* qu'il ne porte pas dans son cœur, lui qui se plaît à clamer à la cantonade que cette pseudoscience ne sert à rien. Mais il fallait bien trouver un nom de baptême à la future voiture... Dans la galaxie hétéroclite de la British Motor Corporation, deux marques commercialiseront la nouvelle venue, Morris et Austin. Pour ne rien simplifier, les deux entités n'ont pas les mêmes services commerciaux. Elle aura donc deux noms différents, Seven chez Austin, en référence au modèle historique de la marque produit de 1922 à 1939, et Mini-Minor chez Morris qui possède déjà dans sa gamme la très populaire Minor de 3,76 m. Nul n'avait prévu que le simple patronyme Mini, autrement plus percutant, serait finalement le seul retenu à partir de 1962, et aussi le seul resté dans la mémoire collective.

La conception particulièrement rapide de la Mini, pour constituer une performance remarquable, ne va pas sans induire quelques soucis. Faute d'essais d'endurance suffisants, elle manque de mise au point et les problèmes de jeunesse sont plutôt nombreux. Elle n'est pas la première dans ce cas, ni la dernière ! Mais, comme sa conception d'origine est de bonne facture, les soucis sont vite rectifiés.

Pas spécialement tendre avec lui-même, Alec Issigonis dresse une liste de 60 points insatisfaisants sur les premières voitures ! Mécaniquement, la transmission et surtout l'embrayage posent le plus de soucis. Après deux à trois mois de production, la quasi-majorité des problèmes est résolue.

En revanche, le manque d'étanchéité de l'habitacle se révèle nettement plus épineux. Les Mini prennent l'eau ! Le journaliste-essayeur du magazine britannique



*Pour donner le moins de place possible à la mécanique, 80 pour cent des 3,05 m de la Mini sont dédiés aux passagers et à leurs bagages.*

*Motorsport se moque ouvertement. « J'ai eu la chance de conduire la nouvelle voiture de la BMC, celle que la publicité vante comme la plus excitante du moment. L'excitation est bien là et repose en grande partie sur cette interrogation. Quel pied, le droit ou le gauche, sera trempé en premier ? ».* Et l'origine du problème est la conception même d'un élément structurel, les bas de caisse. Une solution, finalement très mauvaise, qu'Issigonis avait défendue de toutes ses forces, est en cause. John Sheppard l'avait pourtant mis en garde contre cette conception, mais l'entêté patron n'en avait fait... qu'à sa tête ! Le problème avait été soulevé plus d'un an avant le lancement, lors d'essais de prototypes en France et au Portugal. Issigonis n'avait

pas voulu réagir. Une solution de fortune est imaginée dans l'urgence en injectant de la mousse, mais celle-ci génère des émanations toxiques... Tout rentre définitivement dans l'ordre en octobre 1960 après avoir finalement redessiné les planchers.

## BOURRÉE DE PERSONNALITÉ

Au-delà de sa physionomie bien à elle qui la rend reconnaissable entre toutes, cette Mini à vocation populaire se démarque par sa vraie singularité. Elle n'est ni la rustique et vaste 2 CV, ni l'archi-économique et rudimentaire Fiat 500, ni la très germanique Volkswagen Coccinelle. Toute sa conception placée sous le signe de la compacité lui dessine une personnalité bien tranchée.

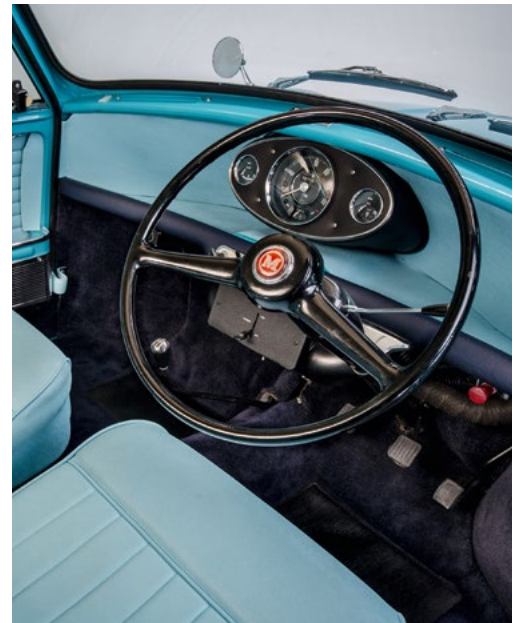


*Jusqu'à l'automne 1969, les Mark I et les Mark II reçoivent des glaces avant coulissantes rudimentaires et des charnières de portières apparentes...*



© British Motor Industry Heritage Trust

Dès le lancement, les publicitaires insistent sur le volume utile de la Mini malgré ses faibles dimensions. Là, ils exagèrent un tantinet...



Sur la plupart des Mini, le compteur central est commun aux versions à volant à gauche et à volant à droite. Astucieux et économique.

Rejetées aux quatre coins de la carrosserie, les toutes petites roues campent un profil aux proportions inédites, avec des porte-à-faux quasi inexistantes. Et sa vocation économique ne l'empêche pas de prétendre à quelques performances routières. Parmi toutes les populaires de son époque, elle est, et de loin, la mieux motorisée et la plus vélocé. En 1959, la 2 CV atteint 80 km/h avec son bicylindre de 425 cm<sup>3</sup> et 12,5 ch tandis que la Fiat 500 en reste à 479 cm<sup>3</sup> et 16,5 ch pour 90 km/h. La Volkswagen est la seule à avoir un moteur à quatre cylindres, mais les 30 ch de son 1192 cm<sup>3</sup> ont du mal à entraîner ses 760 kilos et la font plafonner à 110 km/h.

A côté de cela, notre petite Britannique fait figure de bolide ! Ses quatre cylindres totalisant 848 cm<sup>3</sup> procurent 34 ch relativement vifs qui emmènent sans peine ses 610 kilos

à 120 km/h ! Sa suspension ferme à faible débattement lui procure une tenue de route qui la situe aux antipodes de la Citroën, mais elle lui offre aussi un formidable potentiel routier. Un vrai petit kart !

### A VIVRE POUR LA VILLE

La clientèle plébiscite la voiture. Au début, les ventes stagnent en raison de ses soucis de mise au point. Seuls 20 000 exemplaires trouvent preneurs entre l'été et la fin de l'année 1959. Mais, dès 1960, les ventes décollent avec plus de 116 000 exemplaires

commercialisés. D'un coup, la Mini devient le modèle le plus vendu de la BMC ! Ce que ses propriétaires apprécient ? Mais... tout ! Son extrême maniabilité, son habitacle pas aussi petit qu'il y paraît, ses bonnes qualités routières et, pour la ville, sa facilité de conduite et sa capacité à se garer dans un mouchoir de poche.

Son style, jugé moderne et séduisant, fait aussi l'unanimité. Initialement, deux finitions sont prévues, la Standard, plutôt dépouillée, et la bien nommée De-Luxe. Grands enjoliveurs, jonc latéral de carrosserie, bouchon de réservoir chromé, sellerie bicolore en



Le compartiment moteur est bien rempli. Ne cherchez pas la boîte, elle est sous le moteur et le radiateur placé sur le côté gauche.



### MINI COOPER, UNE VRAIE GTI AVANT L'HEURE

John Cooper qui construit des Formule 1 championnes du monde, est un ami de longue date d'Issigonis. Dès le début, il est séduit par la tenue de route de la Mini. Le pilote anglais Roy Salvadori s'en voit prêter une pour aller au Grand Prix d'Italie. Dans les cols des Alpes, il sème l'Aston Martin de Reg Parnell. A l'arrivée, tout le monde veut essayer la Mini. Cooper convainc BMC d'élaborer une version musclée. La Mini Cooper est commer-

cialisée le 20 septembre 1961 avec un moteur de 997 cm<sup>3</sup> délivrant 55 ch et des freins avant à disques. En mars 1963 arrive la Cooper S. Avec 1071 cm<sup>3</sup> et 70 ch, elle atteint 160 km/h ! En mars 1964, la Cooper S est disponible en version en 970 cm<sup>3</sup> de 65 ch et en version 1275 cm<sup>3</sup> de 76 ch. La Cooper s'arrête avec la fin des Mark II en octobre 1969. La Cooper S est prolongée jusqu'en juin 1971. L'appellation Cooper ne réapparaît que fin 1990.



*Surprenant sur une si petite auto, le break est bien dans la tradition maison. 521 504 vans et breaks sont construits au total.*

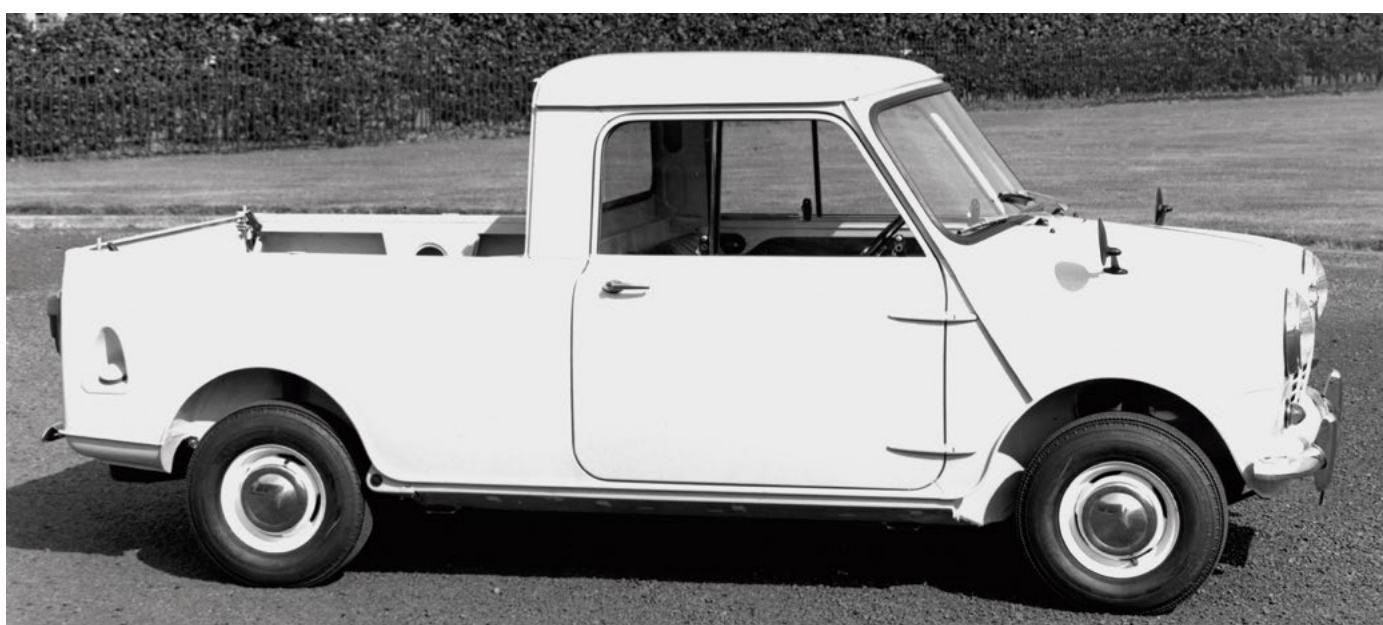
» vinyle (et non monochrome en tissu), moquette en lieu et place du revêtement en caoutchouc, vitres arrière entrouvrantes avec entourages chromés et deux cendriers arrière constituent l'équipement de cette dernière. Elle est facturée 537 livres contre 496 pour la Standard et remporte largement plus de la majorité des suffrages avec presque 90 pour cent des ventes ! Mais aucune Mini ne possède de poignée d'ouverture intérieure de portières. Un simple câble apparent, sur lequel il faut tirer en fait office. Pas très chic...

En septembre 1961, une déclinaison plus huppée voit le jour sous le nom de Super. Carrosserie bicolore, petits tubes chromés ajoutés sur les pare-chocs, garnissage en vinyle de la planche de bord, bloc compteur ovale intégrant des indicateurs de température moteur et de pression d'huile, démarreur actionné par la clé de contact, levier de commande de boîte de vitesse coudé, haut des contre-portes en inox et de véritables poignées intérieures de portières. L'intention est louable... mais la recette sans succès ! Après seulement

treize mois de commercialisation et moins de 14 000 exemplaires vendus, la Super s'éclipse. Cependant, l'enrichissement de sa présentation ne va pas rester lettre morte. Elle est reprise par la Cooper sortie quelques jours après (voir encadré).

### **BREAK ET MÊME PICK-UP !**

Très contents des ventes, les dirigeants de BMC ne comptent pas en rester là. Bien que la Mini soit plus récente de deux ans que la Fiat 500, sa version break voit le jour



*Quasiment inconnu à l'export, un pick-up assez inattendu s'inscrit au catalogue au printemps 1961. 58 179 exemplaires seront construits.*





En Italie, chez Innocenti, la Mini est assemblée de 1965 à 1975 à 436 300 exemplaires dont cette version spécifique à moteur de 1275 cm<sup>3</sup>.



Avant qu'il intègre la gamme Mini, le cabriolet existe grâce à des réalisations artisanales. Ici, un exemplaire réalisé par Crayford.

dès janvier 1960, soit cinq mois plus tôt que sa rivale italienne. Il se situe dans la droite lignée des précédentes Austin A 30 et A 35 break et camionnette dont 210 000 exemplaires ont été vendus. Le travail de transformation est aisé grâce à la position avant du moteur et à l'absence d'arbre de transmission. Le succès de la Minivan est immédiat. Celle-ci sait jouer les déménageuses avec 250 kilos de charge utile, 1303 litres, et même 1643 en comptabilisant l'espace du siège passager. Surtout, en Grande-Bretagne, cette version utilitaire n'est pas frappée par la *purchase tax* touchant les articles de luxe. Certes plus dépouillée, le siège passager est par exemple en option, elle ne coûte que 360 livres soit 27 pour cent de moins que la Mini. Les particuliers se précipitent ! BMC propose très vite un aménagement pour deux places supplémentaires à l'arrière. Des vitres latérales sont aussi proposées en option, mais leur

montage supprime l'exemption de ladite *purchase tax* et n'ont aucun succès... Dès septembre 1960, les versions Estate et Traveller apparaissent. Avec la même carrosserie, elles se veulent non plus utilitaires mais familiales. Leur présentation se fait chic avec de grandes vitres arrière coulissantes, une banquette arrière rabattable et une moquette intégrale. Leur structure en bois rapportée, à caractère hautement pittoresque, fait d'elles un petit objet roulant élégant qui restera dans les mémoires. Malgré leur prix à partir de 623 livres, elles remportent un vif succès. Dans le sillage du break, BMC sort un pick-up en avril 1961. Pour étonnant qu'elle paraisse aujourd'hui, cette carrosserie répond à un véritable besoin auprès des artisans britanniques. Depuis mai 1953, le constructeur proposait une Austin A 35 ainsi carrossée. La présentation est simple et spartiate, mais les professionnels apprécient ce

type d'utilitaire. De façon inexplicable, ce pick-up commercialisé jusqu'en mai 1983 souffrira d'une sous-production chronique. Au cours des Années soixante-dix, les dirigeants de British Leyland reconnaîtront qu'ils auraient pu en produire deux fois plus, et que cela n'aurait même pas suffi à satisfaire la demande...

### DES DÉRIVÉS COMME S'IL EN PLEUVAIT...

BMC imaginent aussi des versions radicalement chics et ostentatoires sous les marques Riley et Wolseley, vieux blasons de la construction automobile Britannique. Avec un goût délicieusement anachronique, la modeste Mini se voit greffer des calandres inspirées des Années trente et un coffre proéminent bordé d'ailerons. A l'intérieur, ces Riley Elf et Wolseley Hornet, reçoivent aussi une sellerie en cuir et tis- ➤

### LE SPORT NE LUI FAIT PAS PEUR !

Très vite, la Mini s'aventure sur le terrain de la compétition ! Le service course de BMC en aligne une dès septembre 1959 au Viking Rallye en Norvège. Simple voiture d'assistance, elle arrive 51<sup>e</sup> sans la moindre préparation mécanique ! Le mois suivant, à Knowdale dans le Yorkshire, elle remporte sa première victoire aux mains de la pilote Pat Moss, sœur de Stirling Moss. C'est le début d'une longue série. Avec les Cooper qui débarquent en 1962, les petites Mini rouges au toit blanc écument les premières places et signent trois victoires au Rallye Monte-Carlo en 1964, 1965 et 1967. Elle est disqualifiée en 1966 pour lampes de phares non conformes alors qu'elle avait trusté les trois premières places. Elle tient régulièrement la dragée haute à la Citroën DS. Elle s'illustre également sur les circuits. Jackie Stewart, James Hunt et Niki Lauda ont fait leurs débuts sur Mini Cooper !



» su (et même tout cuir à partir de septembre 1962), une moquette épaisse et du bois pour le tableau de bord (sur toute la planche de bord pour la Riley). Ces versions sont lancées dès janvier 1962. En octobre 1966, trois ans avant la Morris et les Austin, petit privilège, elles sont les premières à disposer de vitres avant descendantes et de charnières de portières intégrées. Ces variations usine autour de la carrosserie d'origine et la présence forte de la Cooper (voir encadré) inspirent une intense activité autour de la Mini. Les interprétations les plus débridées voient le jour de la part d'artisans et inventeurs de tous poils. Il y a les sportives avec la Sprint née en 1965, un peu plus légère et plus aérodynamique avec son pavillon rabaissé de 7,5 cm, et les Mini à carrosserie modifiée comme la Broadspeed GT né en 1966 avec sa ligne *fastback*. Il y a aussi toute une ribambelle de petits coupés à carrosserie totalement spécifique dont la plus connue reste le Marcos née en 1966. La production de ce petit insecte de la route perdurera jusqu'en 1995 avec un total de 1300 exemplaires ! Parmi les curiosités, n'oublions pas la Rob Walker à phares rectangulaires dont le pavillon a été surbaissé et la carrosserie lissée en supprimant tous les plans de soudure apparents dont les gouttières...

## UNE CARRIÈRE BIEN REMPLIE

En octobre 1965, apparaît en option la boîte automatique qui se singularise par ses quatre rapports. A l'époque, les boîtes automatiques à trois rapports sont la règle ! Alléchante sur le papier, elle manque cependant de rapidité et se montre peu fiable.

Née en octobre 1967, la Mini Mark II a une genèse un peu bancal. Initialement, Issigonis souhaitait une nouvelle voiture, mais la Mini se vend très bien alors que les finances du groupe sont dans le rouge. Programmé pour 1971, son projet 9 X aux lignes tendues, doté d'un hayon moderne et d'un moteur à arbre à cames en tête, passe aux oubliettes. A la place, la Mini



Les luxueuses Wolseley et Riley reçoivent une carrosserie à trois volumes spécifique. 30 912 Riley sont produites contre 28 455 Wolseley.

est légèrement modernisée. Elle reçoit une lunette et des feux agrandis ainsi qu'une calandre anguleuse. Plus significatif, le moteur porté à 998 cm<sup>3</sup> et 38 ch permet un vaillant 130 km/h plaçant la Mini loin devant tous les modèles économiques d'alors ! Au mois d'août 1968, la boîte devient entièrement synchronisée. La BMC est entre-temps rachetée par Leyland, en mai, et prend le nom de British Leyland. Le constat est calamiteux ! La Mini se vend bien mais ne rapporte pas d'argent. Donald Stokes, le nouveau P-DG, va faire du neuf avec du vieux. Alec Issigonis n'est plus dès lors prince en son royaume. Le directeur commercial de la marque, à

l'unisson de l'opinion des directeurs du groupe, tient des propos peu délicats... « Issigonis ? Enterrez-le dans un cercueil transversal ! ». En septembre 1969 est imaginée la Clubman, une version d'apparence cossue au « nez carré ». Elle court après une modernisation maladroite à coup d'allongement de l'avant et d'une calandre rectangulaire. Résultat, plus 13 cm, mais aucun bénéfice pour les passagers. Issigonis enrage... Plus intéressant, elle accueille une nouvelle version, la 1275 GT. Elle reçoit le moteur de 1275 cm<sup>3</sup> de la Cooper S qui, dans une version assagie à un seul carburateur, délivre 61 ch au lieu de 76. Les 140 km/h sont atteints !



Montée en gamme avec cet avant plus long et plus carré ? Proposée de 1969 à 1980, la 1275 GT ne se vend qu'à 110 613 exemplaires.



Apparue en novembre 1969, la Mark III abandonne enfin les vitres coulissantes et les charnières de portes apparentes d'un autre âge.



© British Motor Industry Heritage Trust

1986, la 5000 000<sup>e</sup> Mini, une Mayfair, est assemblée dans l'usine de Longbridge. L'événement est célébré comme il se doit au Champagne.



A partir de septembre 1990, la Mini Cooper revient. Présentation chic, elle reçoit un seul moteur en version carburateur puis injection.

Elle reçoit une décoration sportive avec des bandes latérales adhésives, des roues stylisées et quelques touches de luxe comme des vitres teintées, un tableau de bord dans l'axe du volant, un bouchon de réservoir fermant à clef et un volant en cuir, rarissime à l'époque.

Quand la Mark III sort en novembre 1969, elle n'est qu'une Mini de base vaguement dépoussiérée. L'adoption de vitres descendantes et de charnières intégrées sont les plus grosses modifications. Les Clubman, choyés par le marketing, se voient dotées à partir de novembre 1972 d'un 1098 cm<sup>3</sup> fort de 45 ch permettant d'atteindre la vitesse de 135 km/h.

La Mark IV arrive à la rentrée 1976. Peu d'évolutions, juste un accélérateur élargi, un antivol de direction et des comodors revus. Mais, en France, une version fait un tabac. La Special, assemblée en Belgique, reçoit un toit tendu de vinyle ou peint d'une couleur spécifique, des feux de recul, des roues de style, des vitres teintées, des sièges inclinables et du bois sur le tableau de bord. Dès 1977, ce dernier est d'ailleurs positionné dans l'axe du volant et reçoit un compte-tours. Jusqu'en 1981, la Mini Spécial se vend à 73753 exemplaires. Succès fou !

### LA VEINE RÉTRO BIEN EXPLOITÉE

Par la suite, sous l'ère Rover qui débute en 1982, les séries spéciales se succèdent, surtout à l'export. Elles ont pour nom Mayfair, Ritz, Chelsea, Park Lane, Red Hot, Jet Black, Checkmate, After Eight ou encore British Open... C'est une série spéciale, baptisée 25<sup>e</sup> Anniversaire, qui inaugure en juillet 1984 les roues de douze pouces et les freins avant à disque. Ils seront montés en série en octobre suivant.

Les séries personnalisées se bousculent jusqu'au retour des Cooper en septembre 1990. Arborant une décoration joyeusement tapageuse avec phares additionnels, calandre chromée, élargisseurs d'ailes,

roues en alliage et, bientôt, deux bandes blanches sur le capot, elles adoptent le 1275 cm<sup>3</sup> dans sa version 61 ch avec carburateur, puis 63 ch avec l'injection et le catalyseur mi-1992.

En octobre 1996, alors que BMW a racheté le groupe Leyland depuis presque trois ans, arrive une grosse vague de modifications avec des suspensions revues, un radiateur agrandi et placé devant le moteur, une insonorisation renforcée très attendue et un airbag conducteur. A partir de 1997, les Cooper S encore plus surchargées et enrichies, adoptent des roues de 13 pouces. Seule anomalie dans cette effervescence, le cabriolet qui n'a jusqu'ici existé que sous forme artisanale. La principale réalisation est signée par le carrossier britannique Crayford qui le propose dès 1963 sous le nom de Sprint et le vend jusqu'en...

Australie ! En France, la très jolie réalisation Arc de Triomphe est commercialisée à partir de l'automne 1994. Quelques mois plus tard, un cabriolet usine intègre la gamme.

### LA RELÈVE N'AURA PAS LIEU

Comme pour beaucoup de voitures mythiques dont la carrière est longue, la relève est difficile. En 1977, British Leyland fixe les lignes du projet LC 8 qui donnera le jour à la Metro lancée le 8 octobre 1980. A peine modernisée, la partie technique est celle de la Mini. La suspension reprend le système Hydragas monté temporairement sur la Mini. Pour les inconditionnels, la Metro, produite jusqu'en 1998, ne remplacera jamais la Mini. Sa production s'achève le 4 octobre 2000 après 5387862 exemplaires... ■



© British Motor Industry Heritage Trust

### LA MOKE, DU TREILLIS AU BIKINI, OU LA MINI VERSION PLEIN AIR

Avec sa carrosserie ouverte à tous les vents, elle reste très aimée bien qu'elle ait été imaginée de longue date par Issigonis comme un engin militaire parachutable. Elle débute avec un handicap, son nom, Moke, désigne un mauvais cheval en Australie et un âne en Grande-Bretagne. Qu'importe, sa définition originale et ludique ravit ! Elle débarque en août 1964 et trouve vite des amateurs dans

les stations balnéaires et sur les golfs. Elle est exportée à 90 pour cent. Issigonis essaiera même une version 4 x 4 avec deux moteurs de 1100 cm<sup>3</sup>. Destinée exotique pour la Moke, BMC stoppe sa fabrication en octobre 1968 pour la relocaliser en Australie jusqu'en 1981. De 1980 à 1993, elle est fabriquée au Portugal puis encore deux ans en Italie. Aujourd'hui, plusieurs copies illégales sont construites en Chine.

# LE MYSTÈRE DES VOITURES DISPARUES

## FERRARI, MASERATI, BUGATTI, CITROËN ET LES AUTRES...

**Au hasard d'un héritage aussi maigre qu'inattendu, qui n'a pas rêvé de découvrir, sous un linceul de poussière, une voiture disparue dans une vieille grange dont on ouvrirait les portes pour la première fois depuis des décennies ?**

PAR FRANÇOIS GRANET AVEC ANTOINE DEMETZ ET PASCAL ROUSSELLE, ARCHIVES DIVERSES

Impossible ? Conte de fées ? Pas si sûr ! L'examen attentif des registres de production des constructeurs nous apprend au contraire que l'occurrence est probable. Prenons en exemple les deux marques italiennes les plus prestigieuses, Ferrari et Maserati. Même s'ils n'ont pas toujours été rigoureusement tenus, leurs inventaires de sorties d'usines, comparés aux listes des voitures circulant encore, révèlent que 300 à 350 Ferrari et 260 à 300 Maserati majeures, de course ou de route, manquent aujourd'hui à l'appel.

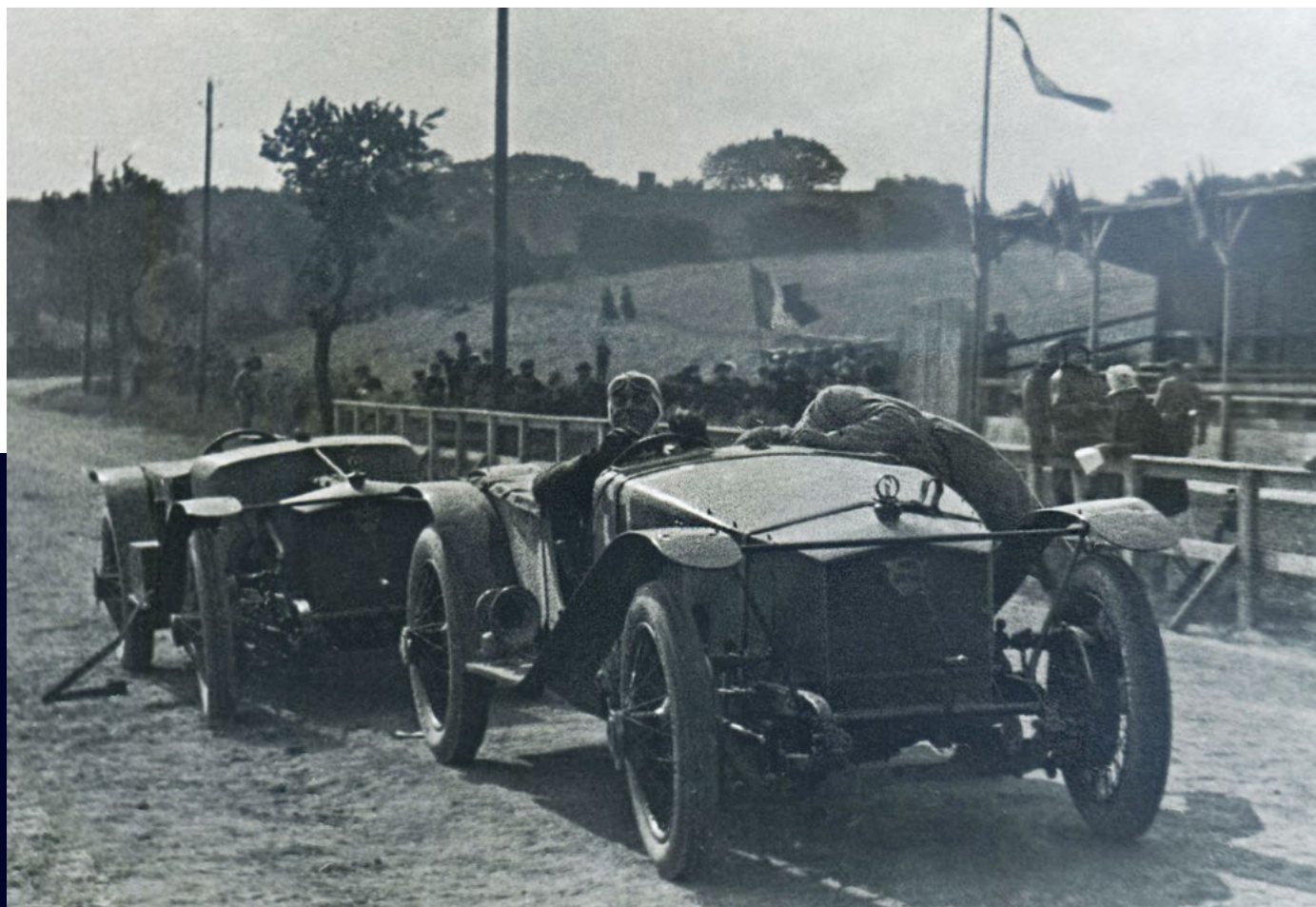
Mais rentrons un peu plus dans le détail... Concernant les belles de Maranello, cette histoire de voitures disparues ne commencerait pas par le commencement si nous omettions d'évoquer la première

des Ferrari... qui ne s'appelait pas Ferrari mais AAC 815 ! Ayant quitté Alfa Romeo fin 1938, Enzo Ferrari s'était engagé, en échange de confortables indemnités, à ne pas avoir d'activité automobile sous son nom pendant quatre ans soit jusqu'à la fin de l'année 1942. Il a respecté la lettre de cet engagement mais pas son esprit, et a construit deux voitures de course sous le nom de AAC 815, pour Auto Avio Costruzioni, 8 cylindres de 1,5 litres de cylindrée. L'une a été confiée à Alberto Ascari, châssis 815/021, et appartient aujourd'hui à un collectionneur italien. L'autre, la première, châssis 815/020, a été vendue à un *gentleman driver*, le marquis Lotario Rangoni Machiavelli. Tué pendant la Seconde Guerre mondiale, sa voiture

a disparu. La rumeur veut qu'elle ait été détruite, mais on n'a jamais pu retrouver le ferrailleur qui s'en serait chargé. Beaucoup la cherchent toujours...

### DE NOMBREUSES FERRARI PERDUES

Mais des Ferrari s'appelant Ferrari, et historiquement presque aussi importante que l'AAC 815 châssis 815/020, ont, elles aussi, un beau jour disparu. Disparues à la suite d'une exportation vers un pays lointain, parfois agité, disparues à la suite du décès soudain de l'acquéreur et du fait d'héritiers négligents, disparues parce que le propriétaire s'était fait une frayeur dès les premiers kilomètres et avait immédiatement garé la voiture au fond d'un garage pour ne l'en



Les deux Bignan disparues, ici saisies au départ de la coupe Boillot à Boulogne-sur-Mer le 2 juillet 1921. Elles n'y sont pas aussi chanceuses qu'en Corse, toutes deux abandonnent. Personne ne sait ce que sont devenues ces deux voitures, dont l'une aurait été aperçue à Paris après la Seconde Guerre mondiale.



© archives Citroën Communication

*Citroën avait fait construire des exemplaires de présérie de la Traction 22 CV à moteur V 8. Après la prise de contrôle de la marque par Michelin, elles auraient fini par être détruites ou reconverties en 11 CV. Mais toutes étaient-elles encore en possession de Citroën ?*

jamais ressortir (phénomène plus courant qu'on ne le pense !), disparues, aussi, à la suite d'un accident dont on ne sait s'il a été fatal à la voiture ou si l'épave a été conservée, disparues, enfin, notamment pour les voitures de course, en raison de leur obsolescence sportive qui les condamne, lors-

qu'elles ne sont plus compétitives ou que la réglementation change, à être oubliées au fond d'un hangar (beaucoup de voitures de course ont été redécouvertes à la suite de semblables abandons). Toutes ces disparitions donnent des raisons d'imaginer des réapparitions, non ?

De nombreux spécialistes tentent de retisser ces canevas historiques pour redonner vie à des voitures oubliées. Les motivations sont généralement mercantiles. Les Ferrari anciennes affichent des valeurs en euros à six chiffres, souvent à sept et parfois à huit. Quelques historiens tentent de retrou- ➤



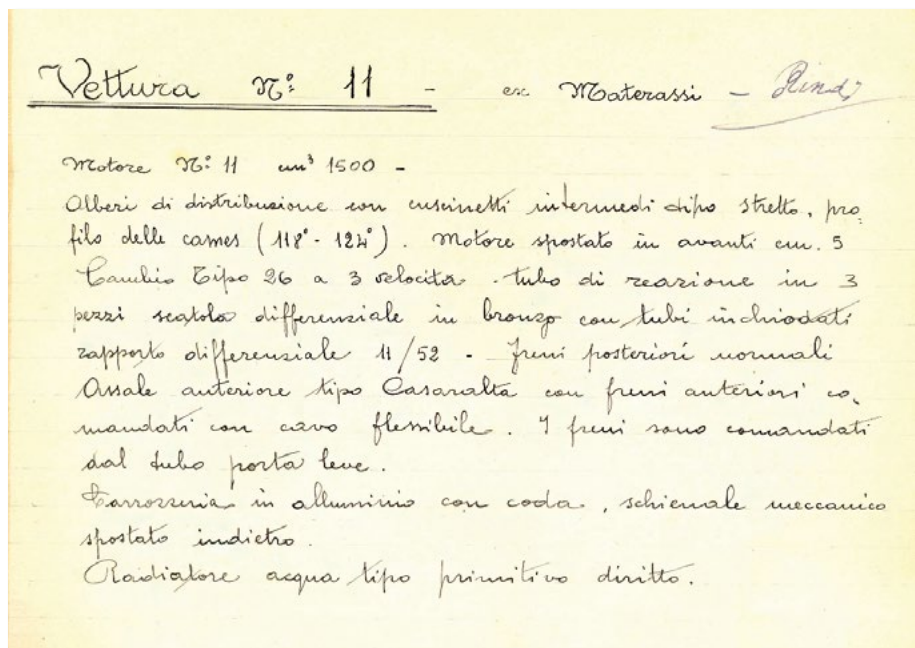
© archives historiques Audi Group

*Audi recherche toujours des Auto Union disparues de l'autre côté de l'ex-Rideau de Fer, capturées par l'Armée Rouge et envoyées vers les laboratoires scientifiques soviétiques pour y être décortiquées et leurs matériaux et technologies minutieusement analysés. Peu à peu, des éléments ressortent...*

» ver ces perles rares par amour de la marque. Le plus sérieux d'entre eux est britannique. Keith Bluemel, ingénieur de profession et Ferrariste par passion, mérite le qualificatif de « plus sérieux historien de Ferrari » (et de plus fiable) car ses travaux n'ont, eux, aucune autre motivation que la reconstitution de l'histoire de la marque. Il ne vend ni n'achète. Et lorsque son avis d'expert est requis, c'est en toute indépendance qu'il l'exprime. Depuis plus de quarante ans, cet érudit agrège tout ce qui permet de compléter l'arbre généalogique de la production de Maranello, de redonner un *pedigree* exact à chaque auto, d'en vérifier l'authenticité, d'identifier les voitures complètes comme les organes dispersés çà et là. Son inventaire de la lignée fait apparaître des manques concernant des voitures clefs de l'histoire de la marque, à carrosserie spéciale ou modèles de compétition.

### MASERATI S'ARRACHE LES CHEVEUX

« A notre connaissance, il n'existe plus aucune Maserati Tipo 26, premier modèle de la marque. Peut-être ont-elles été toutes détruites? Peut-être l'une d'entre elles dort-elle quelque part et resurgira un jour? Nous n'en savons rien... ». L'homme qui prononce ces mots exprime un profond regret. Il s'agit de



L'extrait du registre décrivant les caractéristiques de la première voiture fabriquée sous le nom Maserati, la Tipo 26, châssis 11, livrée au pilote Emilio Materassi. Aucun exemplaire de ce type n'aurait survécu.

Fabio Collina, responsable du département *Classiche* de Maserati. Il aurait aimé pouvoir célébrer en 2016 le quatre-vingt-dixième anniversaire de la première voiture créée par les frères Maserati sous leur nom en 1926 en en présentant un exemplaire. Hélas, de la Tipo 26, il n'y a plus aucun exemplaire

survivant connu... Et de la totalité des Tipo 26 en versions B, C, R et MM construites ensuite, on connaît à peine dix autos survivantes sur la quarantaine sortie des ateliers. Peut-être ont-elles été ferrailées, à moins qu'elles ne dorment quelque part... Tout est possible. La longue histoire de Maserati comporte des



Alfieri Maserati au volant d'une des ultimes Diatto de Grand Prix. Les derniers châssis de la marque ont probablement tous été transformés en Maserati à la suite de la fermeture du département compétition de Diatto. Aucun exemplaire ne semble avoir subsisté sous sa forme originale.



© archives Maserati Classiche

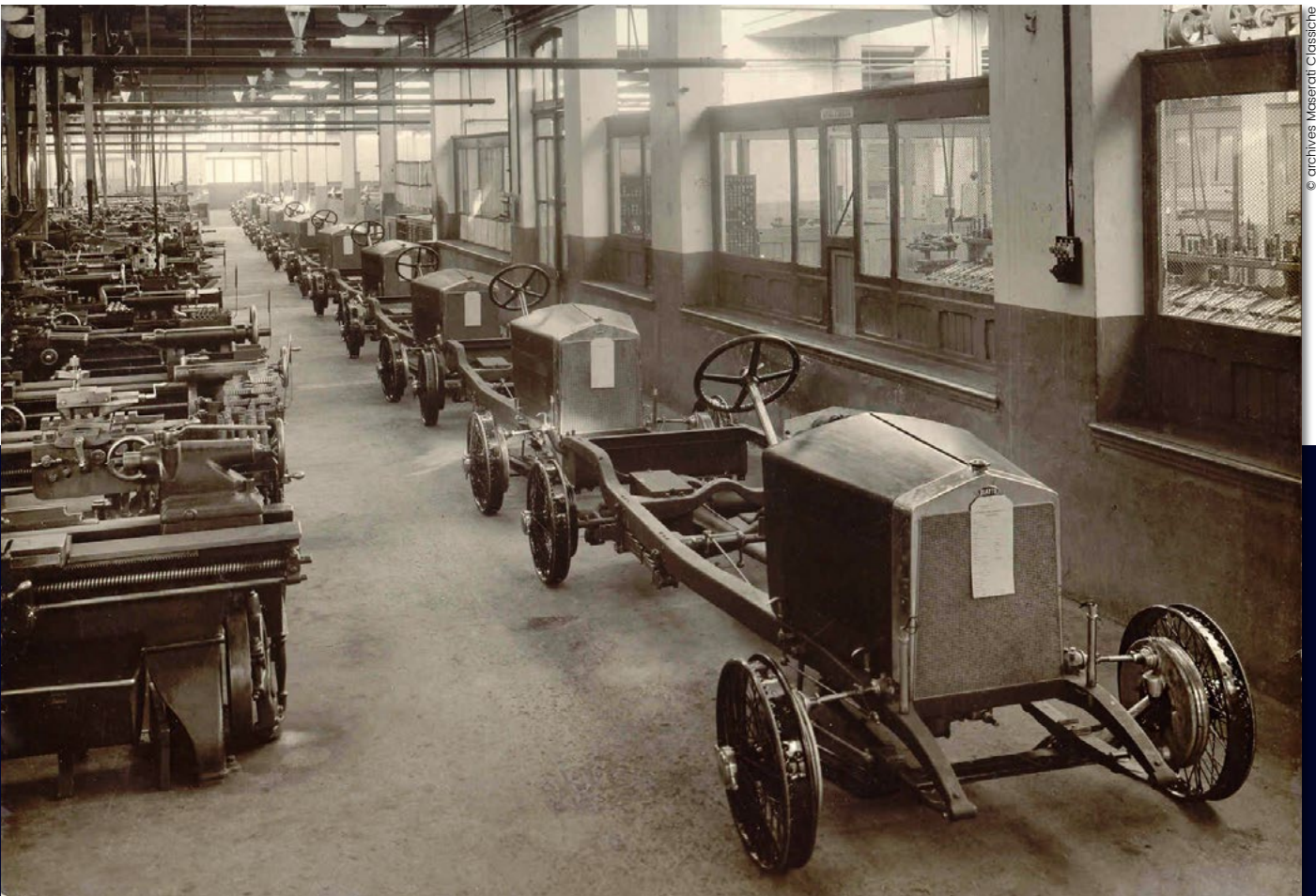
*Emilio Materassi, le premier client de Maserati. Sa voiture, la toute première Maserati, a disparu. A-t-elle été détruite ou dort-elle au fond d'un garage en pièces détachées? Les chasseurs d'épaves en rêvent!*

épisodes plus ou moins connus, quelques mystères que le temps permet d'éclaircir. La période d'environ vingt ans comprise entre 1926, année de production de la première voiture, et la fin de la Seconde Guerre mondiale, est la moins bien maîtrisée. Les archives sont incomplètes, les témoins ont

disparu. Ensuite, chez Maserati, comme chez tout constructeur de voitures de course qu'il était à cette époque, tracer une auto y est un exercice parfois compliqué. Les voitures ont souvent porté plusieurs numéros de série, ou les mêmes numéros de série ont été attribués à plusieurs voitures différentes.

Aussi, châssis et moteur frappés de numéros identiques ont été séparés au premier incident pour être réutilisés indépendamment l'un de l'autre...

A part quelques modèles de tourisme très emblématiques tels les 5000 GT, 3500 GT et A6, les chasseurs de trésors traquent ➤



© archives Maserati Classiche

*Les dernières Diatto de course ont quasiment toutes disparu. Une fois le département compétition fermé, beaucoup de voitures ont été démontées, leurs organes vendus à Maserati ou reconvertis dans cet atelier assemblant les Diatto de route.*

» surtout les modèles de compétition. A peine la moitié des voitures de course les plus importantes produites par Maserati entre 1926 et les Années soixante est aujourd'hui connue. En dehors de la série des Tipo 26 et de leurs dérivées, beaucoup de monoplaces et de biplaces ont disparu. Ce qu'elles sont devenues ? Parfois, Maserati a contribué à complexifier la situation... Nombre de châssis de voitures de courses ont eu plusieurs vies, en particulier les monoplaces. Une 250 F porte ainsi trois numéros de châssis, tous successivement frappés par l'usine à l'époque de son activité en championnat du monde, et ce n'est pas un cas isolé ! Certains modèles n'ont donc pas disparu. Le service course de Maserati a tout simplement créé des « phénix » qui, après un accident ou en raison d'évolutions techniques, ont repris la piste avec un autre numéro une fois les réparations ou les améliorations effectuées. Mais d'autres voitures se sont bien volatilisées sans que ni l'usine, ni les plus fins limiers ne puissent dire quand et comment. Ces absences suscitent donc espoir et convoitises.

## LE MYSTERE DE L'ATLANTIC

Bugatti a suscité, très tôt, des chasses aux trésors. Dès les Années soixante, la marque française a fait l'objet de recherches, les

modèles les plus prestigieux ont été pistés dans le monde entier, notamment par les Britanniques, les Français et les Américains. Un engouement qui n'a jamais faibli. Les voitures qui enflamment toujours autant les esprits sont les 35, 37 et 51 de Grand Prix et bien sûr les 57. La fameuse 57 Atlantic manquante, châssis n° 57 453, est à mettre en haut de la liste. Vue pour la dernière

fois en France sur la Côte d'Azur à la veille de la Seconde Guerre mondiale, elle n'est jamais réapparue. Beaucoup la cherchent. D'autres nient son existence ou prétendent qu'elle a été recarrossée, voire qu'il s'agit d'une confusion avec une autre Atlantic, comme si le fait de ne pas la retrouver prouvait qu'elle n'existe pas ! La voiture n'est pourtant pas un mythe, en attestent



Quelques rares images montrent, ou montreraient, la Bugatti Atlantic châssis 57 453. De nouvelles pistes poussent actuellement à la rechercher en Gironde et en... Belgique ! Certains pensent qu'elle a servi de base à une autre Atlantic. La vérité est que personne ne sait où la chercher.



La Bugatti 57 Atlantic construite sur le châssis n° 57 453, ici exposée au Salon de Nice. Elle s'est volatilisée après avoir été aperçue pour la dernière fois peu avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Elle est la voiture disparue la plus recherchée du monde.



quelques photos. Elle dort peut-être quelque part dans le sud de la France. Et que dire de la Citroën 22 CV à moteur V 8 ? Là encore quelques photos d'époque confirment bien son existence dès la fin de l'année 1934. Elles la montrent carrossée en berline, en limousine-familiale, en faux-cabriolet et en cabriolet. Régulièrement, la rumeur d'un vieux passionné ayant conservé l'une d'elles dans son garage, contrevenant ainsi aux instructions de les détruire, enflamme Internet. Pour le moment, n'a été retrouvé qu'une porte de phare... Voilà pourtant plus d'un demi-siècle que toutes les pistes sont explorées. Mais rien ne dit qu'un de ces jours, l'une d'elles ne réapparaisse en France, à Madagascar, au Vietnam ou dans un des pays de l'ancien Bloc de l'Est où l'un des exemplaires aurait été vu...

### LES DISPARUES DES GRAND PRIX

Autre thème fantasmagique, la dissimulation des voitures de Grand Prix à l'ouverture des hostilités en 1939. Au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, en France comme dans les autres pays envahis par l'Allemagne, quand certains enterrent leur or, d'autres mettent à l'abri voitures, châssis et moteurs. Si les récits de ces escamotages sont parfois très



*Inutile de chercher une Ferrari 156 F1 « Sharknose », notamment championne du Monde de F1 en 1961 avec Phil Hill. Toutes les voitures ont été détruites par Ferrari sur ordre d'Enzo. Un fait répertorié sur les registres de la Scuderia. Celles qui roulent aujourd'hui sont des reconstructions.*

romancés, il est avéré que nombre de voitures ont été dissimulées et jamais retrouvées. Souvent parce que leur propriétaire a été emporté par la tourmente du conflit. Les légendes de Bugatti, d'Alfa Romeo, de Maserati emmurées ou enterrées n'en sont pas toujours. Pareils cas ont existé ! Pour preuve une exhumation en Italie en 1980, une autre en France dans

les Années quatre-vingt-dix, et plus récemment en République Tchèque. Par ailleurs, l'Armée Rouge, au fil de sa progression, a parfois « capturé » celles qui lui tombaient sous la main. Pour en faire quoi ? Elles ont tantôt été démantelées et les précieux matériaux récupérés, tantôt chargées dans des wagons pour des destinations inconnues, enfer- ➤



*Des deux AAC 815, les toutes premières voitures produites par l'Ingegnere Ferrari avant qu'il puisse réutiliser son nom, il ne reste qu'un exemplaire. L'autre aurait été détruite après la Seconde Guerre mondiale. Mais personne n'a jamais pu en attester ni trouver le casseur qui aurait procédé à l'opération...*

» mées dans des casernes, ou oubliées. Certaines ont été retrouvées, d'autres pas. Le nombre possible de caches dans le pays-continent qu'est l'ex-Bloc Soviétique ne facilite pas les recherches et conduit à d'usantes « campagnes de fouilles ». Ainsi, un collectionneur allemand, persuadé que deux Alfa Romeo de Grand Prix dorment quelque part dans la banlieue de Varsovie, effectue presque chaque année depuis les Années quatre-vingts un voyage sur place. Sans succès à ce jour... Il a même essayé de s'y faire muter par la banque qui l'emploie afin de les traquer avec plus de facilités !

## UNE BIGNAN À PARIS ?

En France, l'on peut aussi citer la Bignan 3 Litres du Circuit de Corse 1921. Elle est la voiture la plus extraordinaire produite par la marque de Courbevoie. Deux exemplaires ont été assemblés avec un châssis surbaissé et un moteur Bignan-Picker de 2,5 litres de 1914 réalsés et modifié par l'ingénieur Némorin Causan. Véritable bijou mécanique, ce moteur à quatre cylindres était équipé des seize soupapes commandées par un seul arbre à cames en tête. Après leurs victoires en Corse le 21 avril 1921 et à la course de côte de Gaillon le 1<sup>er</sup> octobre suivant, elles sont retournées



*L'une des deux Aston Martin DB 5 construites pour les besoins du James Bond Goldfinger en 1964 a été volée en 1997. Elle est aujourd'hui au fichier des voitures disparues. Pas pour tout le monde peut-être, à moins qu'elle n'ait été démontée pour alimenter le marché noir de la pièce détachée.*

à l'usine. En 1922, elles sont remplacées par les non moins fameuses Bignan 2 Litres à moteur à commande desmodromique. L'une a été détruite en Belgique. Quant à la seconde, le grand collectionneur et historien Serge Pozzoli a écrit dans *Le Fanatique de l'Automobile* qu'il l'avait croisée dans les rues de Paris au cours des Années cinquante, mais ne savait pas ce qu'elle

était devenue. Depuis, plus aucune trace... Si ces sujets vous passionnent, si vous vous sentez l'âme d'un Indiana Jones de l'automobile, rejoignez d'autres « aventuriers de la voiture perdue » regroupés sur la page Facebook *Lost Cars / Voitures Disparues*. Des collectionneurs de tous les continents y échangent des informations, des pistes et de nouvelles énigmes...



*Parfois, une disparition prend fin ! Pour les besoins du film Bullitt dont Steve Mac Queen était la vedette, la production avait utilisé deux Ford Mustang. Celle-ci, propriété d'un amateur américain, Sean Kiernan, était la seule survivante... jusqu'à ce que l'on retrouve la seconde début 2017 dans une casse au Mexique !*



la passion est  
toujours intacte

## PASSION. TRADITION.

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

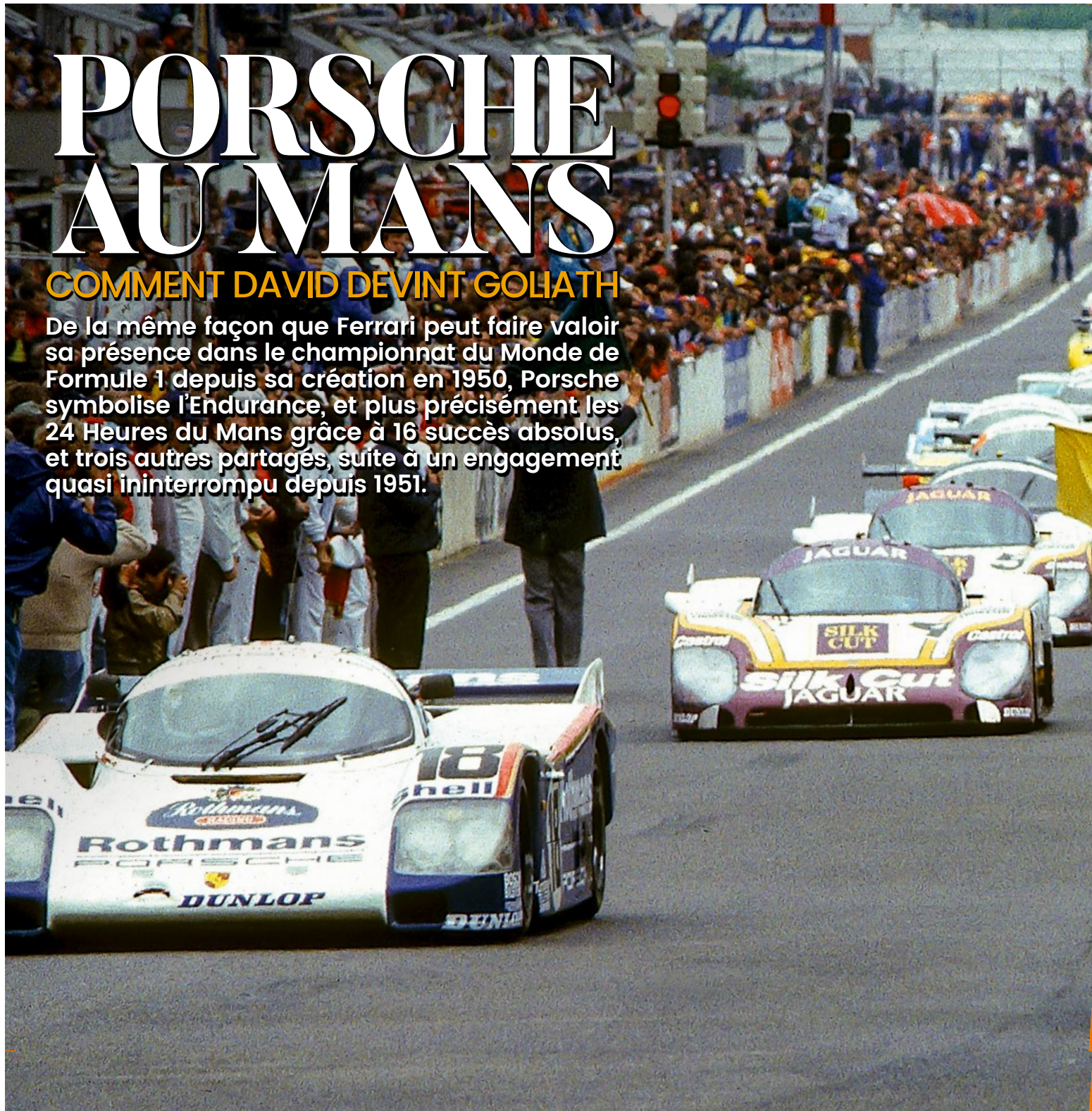
Un zest d'authenticité et un concentré de technologie dans 5 produits uniques pour prendre soin de son automobile.



# PORSCHE AUMANS

## COMMENT DAVID DEVINT GOLIATH

De la même façon que Ferrari peut faire valoir sa présence dans le championnat du Monde de Formule 1 depuis sa création en 1950, Porsche symbolise l'Endurance, et plus précisément les 24 Heures du Mans grâce à 16 succès absolus, et trois autres partagés, suite à un engagement quasi ininterrompu depuis 1951.



PAR JEAN-MARC TEISSEDE, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES PORSCHE WERKFOTO SAUF MENTION CONTRAIRE

**A**près la Seconde Guerre mondiale, alors que l'Europe se reconstruit, l'automobile retrouve vite une place de choix dans la société. Au Salon de Paris d'octobre 1950, Auguste Veuillet rencontre Ferdinand Porsche. Il lui fait part de son intérêt pour distribuer ses voitures en France en lui vantant les retombées d'un engagement en compétition. Les deux hommes sont d'accord ! Malgré la disparition du fondateur de la marque allemande six mois plus tôt, le 30 janvier, il y a bien une

356 au départ des 24 Heures du Mans le 23 juin 1951. A son volant, Auguste Veuillet et Edmond Mouche terminent vingtième en remportant la classe 751 à 1100 cm<sup>3</sup>. Pour un coup d'essai, c'est un coup de maître. *Bis repetita* en 1952 où des trois 356 engagées, seule celle de Veuillet-Mouche termine à une belle onzième place. Nouvel effort en 1953 alors que l'épreuve compte pour le premier championnat du Monde des marques. Quatre Porsche sont au départ dont deux

coupés 550, évolution du Spyder que la marque a lancé un an plus tôt. Dépassées, les 356 renoncent, mais les coupés 550 prennent place au palmarès de la catégorie 1101 à 1500 cm<sup>3</sup> grâce à Richard von Frankenberg associé au journaliste belge Paul Frère. Ce résultat finit d'asseoir la réputation de Porsche comme spécialiste des moyennes cylindrées. Cette succession de victoires de classe semble ne jamais devoir s'arrêter... En 1954 des 550 Spyder s'imposent dans »



Entre 1982 et 1987, Porsche s'impose six fois de suite. La dernière victoire en Groupe C revient en 1987 à la 962 C de Bell-Stuck-Holbert ici à droite.

1952



Les trois 356, ici lors des vérifications techniques, sont engagées officiellement par Porsche AG. Seule la n° 50 de Veuillet-Mouche termine.

1954



Une fois les essais terminés, les quatre 550 engagées reprennent la route de leur base de Têlochê avec les mécaniciens en guise de pilotes.

1954



Porsche valorise ses succès en compétition avec de superbes posters dont celui-ci qui rappelle ses victoires de catégorie au Mans depuis 1951.



*Pari réussi pour Edmond Mouche (à gauche) et Auguste Veuillet.  
La première Porsche au départ des 24 Heures termine et remporte sa classe.*

» deux catégories ! Mieux encore, en 1955 lorsque Helmuth Polensky et Richard von Frankenberg ajoutent à leur quatrième place au général, l'Indice de Performance,

la Coupe Biennale 1954-1955 et la désormais traditionnelle victoire de catégorie. L'objectif initial est donc atteint et des ambitions nouvelles se font jour.

### NOUVEAUX OBJECTIFS



*Arrivée quinzième en 1953, la 550 coupé de von Frankenberg-Frère remporte sa classe juste devant celle de Herrmann-Gloecker.*

Après la 645 de 1956, rapidement abandonnée, et des participations aux 24 Heures du Mans 1956 et 1957 sans résultats probants, la 718 RS voit le jour à l'été 1957. Châssis, freins, suspensions, carrosserie plus légère et moteur porté à 1600 cm<sup>3</sup>, toutes ses améliorations s'avèrent payantes après quelques retouches. Des trois 718 RSK inscrites au Mans en 1958, celle de Jean Behra et Hans Herrmann termine troisième permettant à Porsche d'accéder pour la première fois de son histoire au podium du classement général ! Une performance

puisque la Ferrari et l'Aston Martin qui la devançant disposent d'une cylindrée deux fois plus importante. Étonnamment, ce résultat reste sans suite jusqu'en 1961 lorsque les Américains Masten Gregory et Bob Holbert terminent cinquièmes. À défaut de gagner au Mans, le constructeur allemand vise alors le titre mondial grâce à la présence de la Targa Florio et des 1000 km du Nürburgring dans un calendrier désormais limité à cinq ou six épreuves selon les années. Les victoires absolues commencent à s'accumuler et Porsche traite dorénavant d'égal à égal avec Ferrari, Aston Martin et Maserati. Au Mans, malgré de nouveaux succès de catégorie dans toutes les éditions de 1960 à 1964, il faut attendre 1965 pour trouver un nouveau résultat significatif avec la victoire à l'Indice de Performance assortie d'une quatrième place au général

1960



*Dès 1951 Porsche prend ses quartiers à Téloché, à une dizaine de kilomètres au sud du Mans. Ici les RS 60 attendent de revenir au circuit.*

1961



*Trois Porsche parmi les dix premiers dont la type RS 61 de Grossman-Gregory, cinquième au général battue en GT par une Ferrari 250 GT.*

1962



*Derrière les meilleures Ferrari 250 GTO et Jaguar Type E, arrive la 695 GS de Hans Herrmann et Edgar Barth, le père de Jürgen Barth.*



En 1953, Ferry Porsche ne regrettera pas de s'être déplacé au Mans. Il est ici avec Huschke von Hanstein (debout) son directeur sportif.



Superbe troisième place et succès dans sa catégorie en 1958 pour le Spyder 718 RS que se partagent Jean Behra et Hans Herrmann.

de la 904/4 GTS d'Herbert Linge et Peter Nocker. Résultat identique en 1966 pour la 906/6 de Jo Siffert et Colin Davis suivie par trois autres Porsche au milieu d'un peloton de 24 Ford et Ferrari ! Et que dire de l'édition 1967, considérée comme celle du siècle, de la cinquième place de Siffert-Herrmann qui remportent l'Indice et leur catégorie ? A Stuttgart-Zuffenhausen, quartier général de la marque, l'idée d'une victoire absolue au Mans semble un objectif plausible.

### TROIS ANS POUR GAGNER

Le changement de règlement qui intervient fin 1967 semble devoir beaucoup aider Porsche dans sa démarche. Le bureau d'études qui travaille toujours au rythme d'un nouveau modèle par an depuis le milieu de la décennie, lance en 1968 la 908 déclinée en plusieurs variantes selon la configuration des circuits. Au Mans ce sera la 908 LH<sup>1</sup> dessinée en vue d'exploiter au mieux la ligne droite des Hunaudières. Avec une cylindrée des Prototypes ramenée à trois litres, contre cinq pour les voitures de Sport produites à 50 exemplaires, le public espère de belles explications entre

Porsche, Matra, Alfa Romeo et Alpine. Mais les 24 Heures du Mans sont reportées en septembre à cause des troubles sociaux de mai. En plus, Matra, pas vraiment prêt, n'engage qu'une voiture. Aussi, la fiabilité des Alpine reste à démontrer et le potentiel des Alfa semble insuffisant... Les quatre 908 deviennent soudain les favo-

rites de l'épreuve. Hélas trois sur quatre abandonnent. Et si Rolf Stommelen et Jochen Neerpasch sauvent l'honneur, ils sont devancés par la Ford GT 40 de Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi ainsi que »

1. De l'allemand Lang Heck, signifiant longue queue.

### 1970, UN TRIOMPHE EN GUISE DE GRANDE PREMIÈRE

Chez Porsche, pour 1970 la 908 coupé est abandonnée au profit de la 917 dont sept exemplaires font face à onze Ferrari 512 S. Maranello a réagi en délaissant ses 312 PB pour une voiture Sport. En fait, ce succès tant désiré va venir facilement car de course il n'y a pas. La pluie, invitée non programmée, fausse le débat en expédiant au tapis sept 512 contre deux 917. Si deux abandons sont dus dans chaque camp à la mécanique, au final 400 kilomètres séparent la 917 K de Hans Herrmann et Richard Attwood de la meilleure 512 classée quatrième. Pour Porsche, cette première victoire après 19 ans de présence ininterrompue est la concrétisation d'une



progression permanente. Et mieux vaut parler de triomphe car une autre 917, deuxième, devance une 908 victorieuse en Prototype, et toutes deux raflent les deux Indices. Enfin une 914/6, sixième et première GTS, devance une 911 S qui remporte sa classe !

1963



Arrêt de routine pour la 718/8 Spyder de Edgar Barth et Herbert Linge huitièmes au général et vainqueurs de la classe 1601 à 2000 cm<sup>3</sup>.

1964



Guy Ligier et Robert Buchet, concessionnaire Porsche à Poitiers, terminent septième au général et premier des sept 904 au départ.

1966



La meilleure des trois 906/6 au capot arrière long, celle de Jo Siffert et Colin Davis, termine quatrième derrière trois Ford MK II.

» par... la 907/8 semi-privée de Dieter Spoerry et Rico Steinemann ! L'idée d'une victoire absolue s'éloigne.

## UN MYTHE ENTRE EN PISTE

Face à ce qu'il faut bien appeler un échec, Porsche change son fusil d'épaule pour 1969, d'autant qu'il suffit maintenant de 25 voitures seulement pour créer un modèle en catégorie Sport. Les Allemands lancent alors la 917 dont l'homologation intervient le 21 avril 1969. Il s'agit d'une «grosse» 908 coupé propulsée par un 12 cylindres à plat refroidi par air de 4500 cm<sup>3</sup>. Sa puissance, de l'ordre de 550 chevaux, est bien supérieure aux 400 chevaux des Prototypes. Au Mans, dès les essais préliminaires, Rolf Stommelen bat le record du tour de 4"8. Dans les Hunaudières, si la 917 est prise au radar à 340 km/h, elle souffre d'un manque de stabilité tel que, le lendemain, l'ingénieur Peter Falk <sup>2</sup> installe des dérives sous le capot arrière pour la stabiliser. Après Spa et le Nürburgring, le bureau d'études revoit sa copie pour les 24 Heures en retouchant l'avant et l'arrière. Malgré ces efforts, l'instabilité demeure conduisant la CSI <sup>3</sup> à accepter des *flaps* mobiles aux extrémités



Podium manqué de peu en 1965 par la 904 GTS de Herbert Linge-Peter Nocker quatrièmes, mais aussi vainqueurs de l'Indice de Performance.

de l'aile pour limiter le problème. Ainsi équipés, Stommelen et Elford s'adjugent les deux premières places de la dernière grille de départ en épi que l'on verra dans la Sarthe. La course débute par une tragédie puisque, dès le premier tour, le Britannique John Woolfe perd le contrôle de la 917 qu'il vient d'acheter et se tue contre les fascines du S de Maison Blanche... Dans le camp officiel, Stommelen est ralenti par une fuite d'huile avant d'abandonner. De

leur côté, Elford et Attwood passent la nuit sans problème disposant le dimanche midi d'une avance de dix tours qui rend le spectacle monotone. C'est alors que l'embrayage de la dernière 917 en piste rend l'âme. L'épreuve est transformée en un sprint entre la GT 40 et Ickx-Oliver et la 908 LH de Larrousse-Herrmann. Sous le drapeau à damiers, 120 mètres séparent les deux voitures, mais la Ford l'emporte ! Pour Porsche, cette arrivée historique clôt une série de résultats décevants.



### JACKY ICKX, MONSIEUR PORSCHE AU MANS

Le 20 juin 1982, Jacky Ickx est surnommé «Monsieur Le Mans». A l'issue de la 50<sup>e</sup> édition des 24 Heures il devient, avec six succès, le recordman des victoires dans la classique sarthoise. Si cet honneur est étroitement

associé à Porsche, c'est parce que quatre de ses victoires l'ont été au volant de voitures de la marque allemande. Débutant en 1966 au volant d'une Ford, il signe son premier exploit en 1969 en devançant avec une GT 40 la Porsche 908 de Herrmann après un duel mémorable. Sa seconde victoire en 1975, dans une édition où Porsche est absent, confirme sa capacité à maîtriser l'Endurance tout en étant très rapide. En 1976 Porsche le charge de développer la 936 qu'il conduit à la victoire cette même année et en 1977. Après le dernier succès de la 936 en 1981, il est également présent en 1982 pour les débuts victorieux de la 956. Il faut attendre 2005 pour voir Tom Kristensen faire mieux.

## 917, NUMERO GAGNANT !

Maintenant au point, la 917 devient imbattable. Daytona, Brands Hatch, Monza, les victoires s'enchaînent au printemps 1970. Et ce n'est donc pas une surprise lorsque, dans la foulée, Hans Herrmann et Richard Attwood apportent à Porsche cette victoire tant espérée (voir encadré en page précédente). Qu'ils semblent loin les débuts de la modeste 356 ! Ce premier succès manqué d'une 917 est confirmé en 1971 par Helmut Marko et Gijs van Lennep lors d'une édition où 33 Porsche sont au départ ! Mais, au moment où le constructeur allemand est installé au sommet de la pyramide Endurance, le législateur interdit aux Sport 5

1968



Favori avec ses quatre 908 LH, Porsche connaît une grosse déconvenue. La seule qui termine, celle de Stommelen-Neerpasch, est troisième.

1969



Autre édition des 24 Heures qui échappe à Porsche à nouveau favori, que ce soit avec sa 908 Spyder ou ses trois 917. Mais c'est Ford qui l'emporte...

1969



La 917 apparaît pour la première fois en compétition aux essais préliminaires des 24 Heures du Mans avec différents types de capots arrière.





En 1967, au plus fort du duel Ford-Ferrari, Porsche cumule la 5<sup>e</sup> place et l'indice de Performance avec la 907 LH de Jo Siffert-Hans Herrmann

litres de disputer le championnat du Monde 1972, donc aussi les 24 Heures du Mans... Les grilles de départ sont bouleversées et Porsche plus vraiment concerné. Tout au plus faut-il noter qu'une 908 LH sortie d'un musée termine troisième derrière deux Matra. Comme rien ne change en 1973, il faut attendre 1974 pour voir le constructeur allemand jouer à nouveau la victoire par le biais de deux Carrera RSR équipées d'un moteur turbocompressé. Porsche ouvre ainsi une ère nouvelle au Mans. Son but est à la fois de défier Matra et de préparer l'avenir. Le dimanche, en fin de matinée, lorsque la MS 670 B de Pescarolo-Larrousse, en tête depuis le départ, est immobilisée par un problème de boîte de vitesse, la Porsche de van Lennep-Müller revient dans le même tour que la Matra des vainqueurs de l'édition précédente. Mais, handicapé à son tour, la RSR Turbo doit finalement se contenter de la deuxième place. Porsche a posé des jalons pour le futur.

### LA MAITRISE DU TURBO

Faisant abstraction d'une édition 1975 marquée par un règlement à la consommation défavorable aux moteurs turbo, Porsche attend 1976 pour revenir dans la

Sarthe. Divisé entre Sport biplaces, pour le Gr 6, et Productions Spéciales, pour le Gr 5, l'Endurance a droit en 1976 à deux championnats du Monde distincts. Mais, exception, Le Mans ne compte pour aucun des deux. Porsche justifie sa position de favori en s'imposant dans tous les classements où une voiture de la marque est engagée. En Gr 6, la nouvelle arme de Porsche est la 936, aux lignes proches de celles

d'une 917 Spyder, et son *flat-6* de 2142 cm<sup>3</sup> suralimenté par un turbo n'est autre que celui de la RSR Turbo de 1974. Donnée pour 520 chevaux, elle permet à Jacky Ickx et Gijs van Lennep d'offrir au constructeur allemand sa troisième victoire aux >>

2. À ne pas confondre avec son homonyme, l'acteur américain qui incarne alors le fameux lieutenant Columbo à la télévision...

3. Commission sportive internationale, ancien nom de la Fisa, Fédération internationale du sport automobile, depuis sa création en 1922 jusqu'en 1978.



Apparue au Mans en 1966, la 911 remporte une première victoire en catégorie GT ici en 1968 avec la 911 T de Gaban-Vanderschrieck.

1970



Incrovable septième place sous le déluge des rallymen Ballot Lena-Chasseuil au volant d'une 914/6 que Porsche vient de lancer sur le marché.

1971



Confirmant son potentiel, une 917 K s'impose pour la seconde fois avec Helmut Marko et Gijs van Lennep qui parcourent 5 335 km à 222 km/h !

1976



Lors de sa présentation début 1976, la 935 ressemble encore à la 911. Les versions qui viendront au Mans de 1976 à 1978 seront différentes.



Dès leur apparition en 1969, certaines 917 disposent d'un arrière rallongé comme celle de Khausen-Larrousse finalement deuxième.



Porsche domine l'édition 1976 grâce à la nouvelle 936 qui impose Jacky Ickx et Derek Bell dont c'est la seconde victoire commune consécutive.

» 24 Heures avec 11 tours d'avance sur son suivant immédiat. Porsche s'impose aussi en Gr 5 avec une 935 Turbo, en Gr 4 avec une RS et en IMSA avec une RSR ! Cette razzia fait presque oublier les débuts d'une Alpine A 442 elle aussi équipée d'un moteur turbo. C'est pourtant autour de l'affronte-

ment Porsche-Renault que se jouent les deux éditions suivantes. Faisant évoluer son modèle, Porsche s'impose en 1977 après la défaillance collective des V6 français. Mais le flat-6 allemand aussi a souffert au point que la voiture gagnante termine avec un cylindre en moins. A Stuttgart, tenant compte des problèmes rencontrés, on remodèle la 936 pour 1978 avec un nouveau flat-6 turbo refroidi par eau. Insuffisant, une A 442 B apporte la victoire à Renault. Porsche réduit alors son effort. Engagées en 1979 au dernier moment, les deux 936 s'inclinent à nouveau abandonnant le podium à trois 935 ! La gagnante, une K 3, est équipée d'une carrosserie créée par les frères Kremer, des préparateurs basés à Cologne. Ainsi modifiée, cette K 3 qui domine le championnat d'Allemagne, montre son potentiel sur 24 Heures. A Stuttgart, l'heure n'est plus au Gr 6, mais à la préparation d'une voiture adaptée à la catégorie annoncée pour 1982. De là, une absence officielle au Mans en 1980 où une 908/80 turbo destinée à Ickx et Joest, discrètement soutenue par l'usine, doit s'incliner devant la Rondeau de Jean-Pierre Jaussaud et

de Jean Rondeau lui-même. Surprise en 1981 avec la présence de deux 936/81 dans lesquelles est installé un nouveau flat-6 turbo de 2649 cm<sup>3</sup>. Un choix qui ne doit rien au hasard. Avec le coefficient affecté au turbo, cela équivaut à 3700 cm<sup>3</sup>. De quoi éclipser les V8 Cosworth et transformer ce test grandeur nature en une sixième victoire Porsche aux 24 Heures grâce à Jacky Ickx et Derek Bell.

### 956, L'ARME FATALE

Comme prévu, à partir de 1982, l'Endurance connaît un renouveau grâce à la mise en place du Groupe C basé sur une limitation de la consommation. Porsche prépare la 956, une voiture fermée équipée du flat-6 victorieux en 1981 et d'un réservoir de 100 litres qui, selon les textes, ne peut être rempli que 25 fois pendant la course. Une équation vite résolue par le bureau d'étude de Weissach d'où un podium monopolisé par les trois 956 officielles, Ickx-Bell devançant Mass-Schuppan et Haywood-Holbert-Barth. Une mainmise confirmée en 1983 avec neuf 956 parmi les dix premiers du classement général. Aussi, la 930 du



© Jean-Marc Teissedre

Malgré son moteur turbo, la 911 RSR Turbo de Gijs van Lennep-Herbert Müller ne peut rien en 1974 contre les Matra et termine deuxième.

1977



Porsche remporte une quatrième fois les 24 Heures avec la 936 de Barth et Haywood qui ont reçu le renfort de Ickx en cours d'épreuve.

1980



Alors que les 936 sont restées à Stuttgart, arrivent les 924 Carrera GT. Barth et Schurti terminent sixièmes au général devant deux 935.

1981



Cette victoire signée par la 936/81 de Ickx-Bell est la dernière d'une Gr 6 au Mans. Son moteur va se retrouver en 1982 dans les 956.



1979, défaillance des Prototypes et festival des Gr 5 avec la 935 K 3 de Klaus Ludwig et de Bill et Don Whittington devant deux 935 standard.



L'usine Porsche absente, le Joest Racing remporte en 1984 sa première victoire absolue au Mans avec Henri Pescarolo et Klaus Ludwig.

Charles Ivey Racing offre cette année-là à Porsche sa dernière victoire en Grand Tourisme puisque cette catégorie ne sera plus admise au Mans ! En 1984, l'absence de l'équipe officielle profite au Joest Racing et permet à Henri Pescarolo, associé à Klaus Ludwig, de signer sa quatrième victoire aux 24 Heures, dix ans après son dernier succès avec Matra. Ludwig s'impose à nouveau en 1985 avec Paolo Barilla et « John Winter ». Mais, cette fois, le Joest Racing se montre plus efficace en terme d'économie de carburant que l'usine Porsche. Celle-ci est venue avec trois nouvelles 962 C qui se différencient des 956 par un empattement rallongé de façon à sécuriser les pieds et les jambes des pilotes. Avec ce dixième succès absolu, Porsche devient, devant Ferrari, le constructeur qui totalise le plus de victoires au Mans. En Gr C, si seul Lancia s'est présenté comme un adversaire sérieux, dès 1986 les choses changent avec les arrivées de Sauber, Jaguar, Toyota et Nissan. Mais cette concurrence doit terminer la mise au point de son matériel et permet à Porsche d'inscrire deux victoires en 1986 et 1987 avec le trio Bell-Stuck-Holbert. La 962 C se montre ainsi la digne descendante de la 956. Seule une erreur de Ludwig sur la consommation de sa voiture l'empêche de se voir crédité en 1988 d'une troisième victoire consécutive. Une opportunité pour Jaguar qui remonte sur

la plus haute marche du podium pour la première fois depuis 1957 ! Dans la foulée, le constructeur allemand qui ne participe plus officiellement au championnat du Monde, se désengage totalement de l'endurance et ne fera son retour dans la Sarthe qu'en 1996 avec la 911 GT 1.

### LA GT 1 EN HOMMAGE A LA 911

Avec la série BPR puis le championnat FIA-GT, la seconde moitié des Années quatre-vingt-dix marque la montée en puissance des Grand Tourisme et une perte d'intérêt des constructeurs pour

les Sport-Prototypes. Porsche qui n'a aucun projet en cours, ne se sent concerné qu'avec l'arrivée de la catégorie GT 1 qui concerne des prototypes « habillés » en GT à l'image des Gr 5 vingt ans plus tôt. Cette situation permet dans un premier temps aux privés de courir dès que le règlement admet à nouveau les GT. Au Mans, Larbre Compétition montre la voie en renouant avec la victoire dans la catégorie C 4 en 1993 puis en GT 2 en 1994, chaque fois avec une 911 Carrera RSR. Le Roock Racing l'imite lors de l'édition 1996 où les 911 GT 1

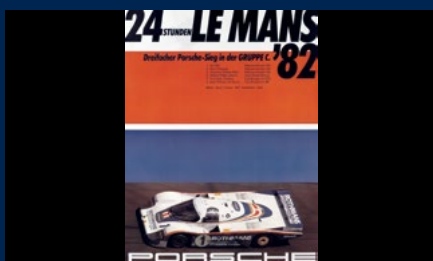
### PORSCHE PLUS FORT QUE L'ACO !

Si en 1979, les frères Kremer ne cherchent pas à faire leur la victoire de la K 3, une de leurs créations, il n'en est pas de même en 1994 lorsque Porsche doit faire avec un règlement pénalisant les voitures de l'ex Gr C. Exit les 962 dont sept étaient au départ en 1993. En Allemagne on trouve vite la parade. Plusieurs préparateurs commercialisent des versions privées de cette voiture. Parmi eux figure Jochen Dauer dont le travail a reçu l'homologation routière du TÜV (Technischer Überwachungs Verein) l'équivalent allemand du service des Mines français. La Dauer 962 est donc une Grand Tourisme conforme aux



textes de la catégorie GT 1. Deux voitures sont engagées avec un soutien technique discret de l'usine et dont le Joest Racing assure la maintenance. Résultat, Dalmas, Haywood et Baldi s'imposent apportant un succès que Porsche va bien exploiter. Extérieurement, il est difficile de distinguer une Dauer d'une « vraie » 962 ce qui n'était pas le cas avec la 935 K 3.

1982



La première victoire d'une 956 mérite bien un poster. Septième victoire de Porsche, sixième de Jacky Ickx et troisième de Derek Bell.

1987



Performance peu commune réalisée par Hans Stuck, Derek Bell et Al Holbert qui s'imposent pour la seconde fois consécutive avec une 962 C.

1993



Qui d'autre que Porsche et l'équipe Larbre Compétition sont les mieux placés pour s'imposer en GT dont c'est le grand retour depuis 1986 ?



© Jean-Marc Teissedre

Connue pour ses succès au Dakar, la 961 à quatre roues motrices termine 7<sup>e</sup> en 1986 puis abandonne en 1987 avant d'être interdite.



Après 1987, Porsche attend onze ans pour remporter à nouveau les 24 Heures. En 1998, le trio McNish-Aiello-Ortelli impose sa 911 GT1.

» usine manquent de peu la victoire au général. Accentuant ses efforts en GT 1, Porsche est récompensé par un doublé en 1998, Aiello-McNish-Ortelli devançant Wollek-Alzen-Müller. L'arrivée d'Audi et la fin du GT 1 en 1999 bouleversent la politique sportive de Porsche. Les deux marques appartenant au groupe Volkswagen, il n'est pas question qu'elles se fassent concurrence et le constructeur de Stuttgart laisse ainsi le LMP 1 à celui d'Ingolstadt.

Aux 24 Heures, le Manthey Racing s'impose dans la catégorie GT avec une 911 GT 3 R, nouvelle version haute performance de la 911. Un succès renouvelé en 2000 par les Japonais du *team* Taisan. En 2001 arrive la 911 GT 3 RS dérivée de la 911 type 996. Le succès est immédiat avec Seikel Motorsport. Puis c'est au tour de Racer Group en 2002, Alex Job-Petersen en 2003 et White Lightning en 2004. Le changement d'appellation des catégories qui intervient en 2005 ne change rien à cette marche victorieuse. Le *team* d'Alex Job ajoute son nom à la liste des « vainqueurs » au Mans, mais en GT 2. En 2007,

l'équipe française Imsa lui succède avec une 911 GT 3 RSR, extrapolée, elle, de la 911 type 997. Felbermayr Proton ajoute son nom à la liste en 2010. A partir de 2013, des nouvelles appellations de catégories, GTE Pro et GTE Am, apparaissent dans les compétitions adoptant le règlement ACO. Cette année-là, Porsche fête de la plus belle façon qui soit ce changement en s'imposant dans l'une et l'autre grâce au Manthey Racing chez les professionnels et au *team* Imsa chez les amateurs !

### LA 919 H, REFERENCE DE L'ENDURANCE HYBRIDE

Tout bascule en 2014. La marque allemande fait le buzz dans la Sarthe en effectuant son retour en catégorie prototype LMP 1 avec la 919 Hybrid. Après seize ans d'absence, Porsche participe officiellement aux 24 Heures avec l'ambition de s'imposer. Profitant d'un règlement favorisant l'efficacité énergétique, la 919 Hybrid se distingue des LMP 1 Toyota ou Audi par son V 4 de deux litres turbo avec injection directe et par ses deux systèmes de récupération d'énergie. Sans surprise, la première apparition mancelle ne débouche sur aucun résultat notable suite à divers problèmes techniques. Néanmoins, une des deux voitures se classe onzième après que l'autre ait pointé en tête le dimanche



### MI-PORSCHE MI-JAGUAR, MAIS CENT POUR CENT JOEST

La fiabilité des mécaniques développées à Weissach ne pouvait laisser indifférents des préparateurs désireux de s'engager aux 24 Heures avec une chance de l'emporter. Ainsi, en 1996, le Joest Racing présente deux barquettes en catégorie LMP 1. Leur

identité, ne laisse pas le moindre doute. Il s'agit de TWR-Porsche, des prototypes réalisés à partir de châssis de Jaguar XJR 14 développé en 1991 par le Tom Walkinshaw Racing et devenu dès 1992 la base de la Mazda MXR-01 ! Cette fois, avec un moteur de Porsche 935, la combinaison s'avère imbattable. Si Pierluigi Martini signe la pôle-position, l'autre voiture, celle de Wurz-Jones-Reuter, remporte facilement l'édition 1996 devant les deux 911 GT 1 de l'usine ! En 1997, venu avec une seule TWR-Porsche, le Joest Racing renouvelle son exploit avec Kristensen-Alboreto-Kristensen. Parmi les battus figure l'usine Porsche qui a implanté un *flat-6* de 962 dans l'autre TWR !

2003

2013

2014



Différentes 911 ont gagné en GT au Mans. La GT 3 RSR (types 996 et 997) va régner de 2001 à 2004. Ici celle de Collard-Maassen-Luhr en 2003.



La nouvelle 911 GT 3 RSR (type 991) s'impose dans la catégorie LM GTE Pro grâce à l'équipage Romain Dumas, Marc Lieb et Richard Lietz.



Première sortie au Mans de deux 919 Hybrid. Malgré différents ennuis, Lieb-Dumas-Jani terminent onzième avant de l'emporter en 2015.



Outre une victoire absolue à Sebring en 2008, une Porsche RS Spyder remporte la catégorie LMP 2 aux 24 Heures du Mans la même année.

matin. Trois exemplaires plus modifiés qu'il n'y paraît sont à nouveau au départ en 2015. Malgré une forte résistance des Audi, la 919 H de Earl-Hülkenberg-Bamber, en tête pendant 214 des 395 tours de la

course, s'impose devant celle de Webber-Bernhard-Hartley. Pari réussi et confirmé en 2016 avec le succès de Dumas-Jani-Lieb. Une victoire totalement différente puisqu'à quatre minutes de l'arrivée, ce trio n'est que

deuxième. L'imprévisible panne qui stoppe la Toyota en tête au moment d'attaquer son dernier tour écrit une nouvelle page de la légende des 24 Heures. Elle marque bien plus les esprits que la seconde victoire consécutive de la 919 H. En 2017, le troisième volet de ce triptyque est tout aussi surprenant puisque le trio Bernhard-Bamber-Hartley pointe en 54<sup>e</sup> position à dix-neuf tours des leaders lors de la quatrième heure de course ! Au terme d'une folle remontée marquée par le renoncement de la plupart des LMP 1 hybrides, Porsche ajoute une ligne à un palmarès déjà exceptionnel avec une troisième victoire consécutive de la 919 H, la seizième de son histoire aux 24 Heures du Mans, la dix-neuvième selon la façon de compter <sup>4</sup>. A quand la prochaine, sachant qu'en 2019, Porsche se concentre sur le LM GTE Pro où elle a remporté une énième victoire de catégorie lors des 24 Heures 2018 grâce à la dernière version de la 911 RSR. Une saga sans fin, à l'image de l'histoire de Porsche au Mans.

<sup>4</sup> Si l'on prend ou non en compte la victoire de la Dauer 962 Le Mans en 1994 et celles de la TWR Porsche WSC-95 en 1996 et 1997, toutes deux à moteur Porsche.



L'équipe Porsche en 2016 pour le plus improbable des trois succès de la 919 H. Dumas-Bernhard-Jani ne bouclent en tête que le dernier tour !

2016

2017

2018



Le plus surprenant dans la 919 Hybrid est le choix de son moteur V 4 de 2 litres de cylindrée suralimenté par un turbocompresseur.



Troisième victoire consécutive pour la 919 Hybrid grâce cette fois à Earl-Bamber-Hartley devançant l'Oreca LMP 2 de Tung-Laurent-Jarvis.



Victoire de catégorie pour la 911 RSR de Estre-Vanthoor-Christensen dont la déco « cochon rose » reprend celle d'une 917 de l'édition 1971.



Rallye d'automne, 1<sup>er</sup> novembre 2014, visite du Domaine de Ladoucette au Château du Nozet à Pouilly-sur-Loire (Nièvre).



## LES DISCIPLES DU FLAT-4

### 356 PORSCHE CLUB DE FRANCE

**1975, la Porsche 356 s'apprête à passer du statut de voiture d'occasion à celui de voiture oubliée. Ceux qui ne peuvent se résoudre à voir disparaître cette « merveilleuse création », décident de fonder un club destiné à sa préservation.**

PAR PIERRE GOSELIN, PHOTOGRAPHIES 356 PORSCHE CLUB

Le Club Porsche de France est ainsi créé en septembre 1961 à l'initiative d'Auguste Veuillet, président des Établissements Sonauto, importateur Porsche pour la France. Il est le 21<sup>e</sup> club officiellement agréé par l'usine et ne rassemble que des propriétaires de 356, seule voiture alors au catalogue. Mais la vaillante petite 356 perd un peu de son éclat avec l'arrivée de la 911 en 1964. Sa production cesse l'année suivante, et les réunions du club se mènent au rythme enlevé du nouveau modèle à six cylindres. Les activités sont de plus en plus souvent faites de sorties sur circuits. Avec leur moteur à quatre cylindres, les 356 passent de mode. Le constat s'impose, le Club Porsche de France n'est plus une structure d'accueil pour elles. L'usine elle-même en oublie ses racines au point qu'il devient alors bien difficile de trouver un joint de pare-brise ou un câble d'embrayage...

Mais la passion est tenace ! Bernard Dedieu, avec enthousiasme et détermination, fédère un petit groupe pour créer le 356 Porsche Club de France en décembre 1975. Celui-ci est enregistré auprès de

l'usine sous le numéro 55. La même année, le premier Meeting International des Clubs 356 est créé à Merano en Italie. Depuis, celui-ci se déroule tous les ans dans un pays différent lors du week-end de l'Ascension. Le club français a accueilli l'événement à Jougue en 1976, à Avignon en 1982, à Blois en 1993, à Deauville en 2004 puis à Strasbourg en 2013. Pour cette 38<sup>e</sup> édition, plus de 250 voitures venues de toute l'Europe avaient répondu à l'appel ! Sa prochaine édition en France est déjà annoncée en 2021.



Pause déjeuner sur les bords du lac d'Annecy lors du Rallye Megève - Saint-Véran organisé en 2015 pour les 40 ans du Porsche 356 Club de France.

En attendant, 2019 sera l'année d'un grand pèlerinage sur les traces de Ferry Porsche de pas moins de 3 000 kilomètres, de Stuttgart à Salzbourg, entre Allemagne et Autriche.

Outre le Meeting International des Clubs 356 auquel il participe, quand il ne l'organise pas, le 356 Porsche Club de France propose chaque année un Rallye d'Automne, lors du week-end de la Toussaint, ainsi qu'un Rallye de Printemps. Il organise aussi, chaque premier lundi du mois à Paris, un dîner où, sans interruption depuis 44 ans, les passionnés de la « bête au dos rond » aiment à se retrouver entre amis !



**Porsche Club**  
356 France



**356 PORSCHE CLUB DE FRANCE**

54, rue Perronet  
92200 Neuilly sur Seine  
Tél: 01 47 89 80 25  
Site : [www.356porscheclub.fr](http://www.356porscheclub.fr)

# L'Aventure

Peugeot Citroën DS

**ÊTRE MEMBRE DE L'AVENTURE PEUGEOT CITROËN DS  
C'EST AIDER À PRÉSERVER ET PARTAGER UN PATRIMOINE INDUSTRIEL EXCEPTIONNEL**

## **Qu'est-ce que L'Aventure Peugeot Citroën DS?**

Cette association Loi 1901 a pour mission de préserver, développer et faire rayonner le patrimoine des marques du Groupe PSA, en France et dans le monde.

L'Aventure, ce sont plus de 200 ans d'histoire, 3 entités-marque, l'Aventure Peugeot, Citroën Heritage, DS Héritage et des sites patrimoniaux, le Musée de l'Aventure Peugeot à Sochaux, le Conservatoire Citroën à Aulnay, l'Aventure Automobile à Poissy et le Centre d'archives de Terre Blanche à Hérimoncourt.



## **Pas de plaisir de la collection sans voiture vivante !**

Pour anticiper une demande grandissante et répondre aux attentes des collectionneurs, l'Aventure se transforme et développe ses services d'entretien et de restauration de véhicules anciens et les pièces de rechange Classic

<https://www.pieces-de-rechange-classic.com>

## **Au plus près des passionnés**

Les équipes de l'Aventure œuvrent avec et pour ses adhérents, les clubs de collectionneurs et tous les passionnés. L'Association organise ou participe à des salons et des événements toute l'année.

## L'Aventure

Peugeot Citroën DS

[laventurepeugeotcitroends.fr](http://laventurepeugeotcitroends.fr)



## **REJOIGNEZ L'AVENTURE !**

## **Plus qu'une association, une passion**

Vous aussi, contribuez à la préservation de ce patrimoine en devenant membre de L'Aventure. Connectez vous et suivez notre actualité sur [www.laventurepeugeotcitroends.fr](http://www.laventurepeugeotcitroends.fr)

Préparez avec nous les grands événements de 2019, dont le Centenaire de la marque Citroën ou bien encore les 50 ans de la PEUGEOT 304 et les 90 ans de la PEUGEOT 201



CITROËN  
HERITAGE



DS HÉRITAGE





PAR FRANÇOIS-MARIE DUMAS, ARCHIVES ET PHOTOS DE L'AUTEUR ET WWW.MOTO-COLLECTION.ORG, SAUF MENTION CONTRAIRE

L'histoire débute en 1905 lorsque Louis Seguin qui construit depuis dix ans sous licence des moteurs statiques allemands de marque Gnom, francise le nom et fonde la Société des moteurs Gnome. Avec son frère Laurent, il crée en 1909 un moteur rotatif à sept cylindres en étoile baptisé Oméga. Concurrément, Louis Verdet crée la Société Le Rhône en 1912 et propose la même année des moteurs d'avions en étoile rotatifs à sept, neuf, quatorze et dix-huit cylindres. Entre 1910 et

1914, Gnome est le principal fournisseur de l'Etat devant Renault. En février 1915, Gnome absorbe Le Rhône qui fournit pour sa part 25 pour cent du marché. Ainsi naît la société des moteurs Gnome & Rhône dont le premier moteur, le Rototo, donne vite à la nouvelle marque une incontestable aura. Les usines établies à Gennevilliers et boulevard Kellermann à Paris croulent sous les commandes et font de gros investissements. Hélas, les deux fondateurs, Louis Seguin et Louis Verdet, décèdent

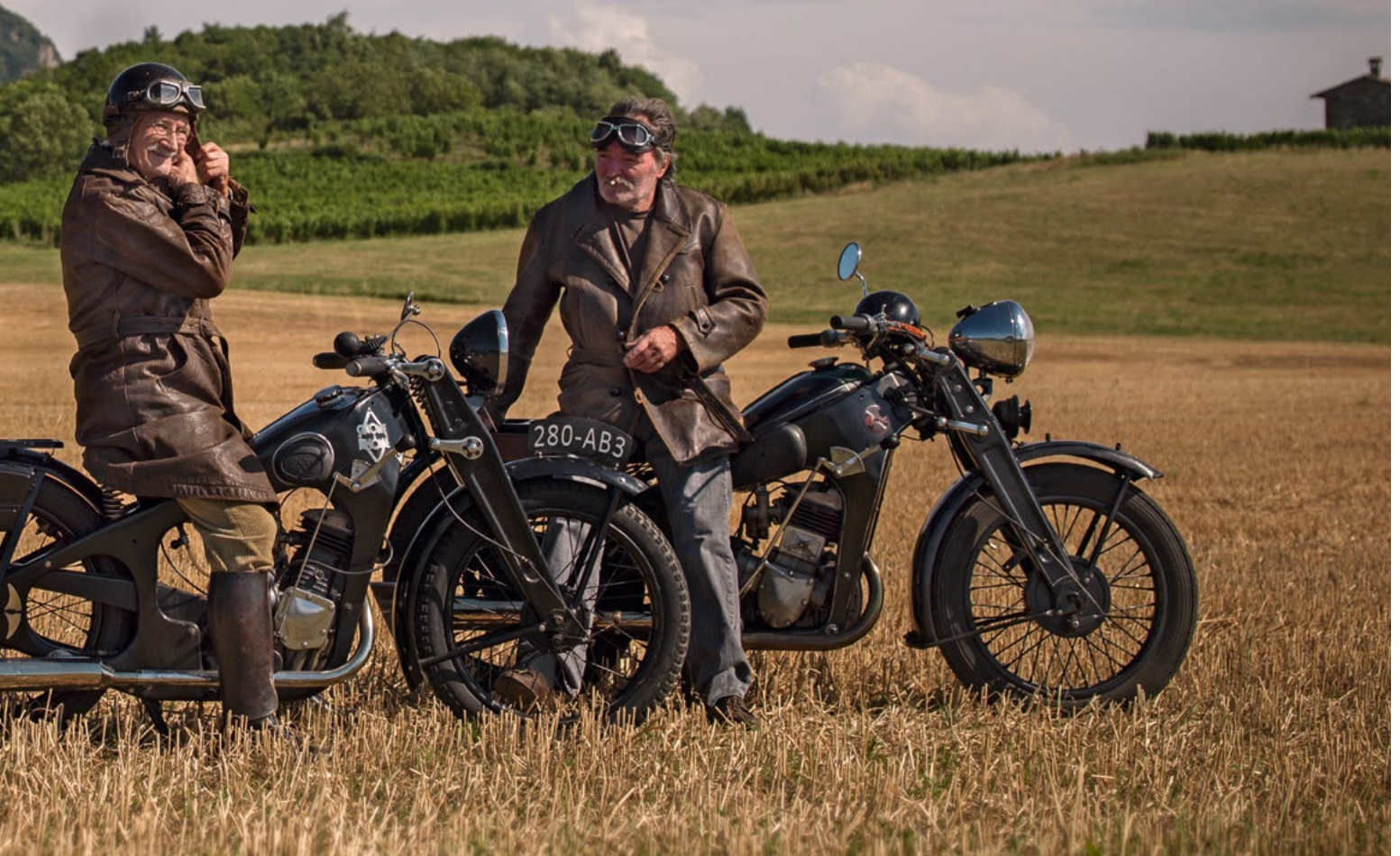
en 1918. L'entreprise qui a 8 000 avions et 20 000 moteurs en attente de livraison, doit impérativement se reconverter après l'Armistice comme l'ont fait Voisin et Hispano-Suiza dans l'automobile ou Anzani et Blériot dans la motocyclette. Gnome & Rhône va construire les autos Rolland-Pilain dans son usine de Tours et se lance dans la fourniture de châssis et de moteurs pour les voitures suisses Pic-Pic (Piccard-Pictet). Le constructeur parisien se diversifie également dans les »



# GNOME & RHÔNE

## DE GNOME À SAFRAN, 100 ANS D'HISTOIRE

Gnome & Rhône fête en 2019 à Rétromobile le centenaire de l'ABC, sa première motocyclette. Devenu rapidement le plus prestigieux des grands constructeurs français, il a toujours produit des motos visant le haut de gamme dans chaque catégorie.



De gauche à droite, Gnome Rhône 750 X de 1937, 250 Junior de 1936 et 500 D 5 de 1939. © Youri Bilak

1922



© Dominique Fradin

Cette ABC 400 Gnome & Rhône de 1922, est une première main dans un état mécanique exceptionnel puisqu'elle ne totalise que 8000 km d'origine!

1923



G. Bernard présente la 500 Type B en 1923 devant le magasin parisien de la marque au 49 avenue de la Grande Armée, aujourd'hui occupé par BMW.

1923



Photo prise à l'usine d'un prototype de la 500 Type D sans doute en 1923 juste avant le salon. Il manque encore le carter de chaîne.



Rarissime cliché des sept ABC 500 de l'équipe officielle Gnome & Rhône au départ d'un rallye vers 1922. G. Bernard est au premier plan et H. Naas au quatrième.

» productions les plus variées en absorbant plusieurs usines dont celle des machines à coudre Martinot-Galland sitôt rebadgées Gnome & Rhône. L'Etat, désireux de compenser en partie les pertes dues à l'arrêt de ses commandes de moteurs d'avion, achète 8 000 de ces machines à coudre qu'il offre aux veuves de guerre

avec une plaque numérotée à la mémoire de leur mari mort pour la France. Gnome & Rhône enfin, fait son entrée dans le monde motocycliste en rachetant en 1919, à Sopwith Aviation, la licence de fabrication de la moto ABC. Cela ne suffit pas, tant s'en faut, à relever les finances de l'entreprise qui passe sous contrôle de Paul-Louis Weiller, personnage hors du commun. Ce jeune et brillant financier imposé par les banques entreprend en 1923 un «grand nettoyage» et se débarrasse des 29 filiales. Il conserve cependant la fabrication des motos ABC. Parallèlement aux motos, la construction de moteurs d'avion continue avec succès, et Gnome & Rhône, resté indépendant, absorbe en 1938 la société Avions Voisin.

Quatre ans avant BMW ! L'ABC reçoit aussi une boîte de vitesse à quatre rapports... A cette époque, les boîtes de vitesse à trois rapports sont considérées comme un luxe ! La transmission s'effectue par chaîne. Le moteur, de cotes très super-carrées, annonce 12 ch au banc et frise les 6 000 tr/mn. Ses pistons sont parmi les premiers à abandonner la fonte pour l'aluminium. Tout aussi révolutionnaire, la partie cycle offre une suspension arrière oscillante amortie par des lames de ressort tout comme la fourche avant à parallélogramme. Les deux freins sont à tambour et le très large double berceau fait office de «pare-cylindres» et de support pour les tôles de protection avant. Conçue par Granville Bradshaw, l'ABC a, dit-on, été réalisée en onze jours seulement par the All British engineering & Co. Les versions britanniques paient le tribut de cette naissance trop hâtive. La meilleure des ABC est sans conteste la version cent pour cent française qui lui fait suite. A l'importation pure et simple des ABC britanniques succède en 1919 la Société française des moteurs ABC domiciliée 118 rue La Boétie à Paris. Elle est ensuite



Sublime affiche de Jean-Marie Liebeaux dit «Mich» (1881-1923) pour fêter les victoires de l'ABC au Grand Prix de France en 1921 et 1922.

### LA RÉVOLUTIONNAIRE ABC

Première moto construite par Gnome & Rhône, l'ABC 400<sup>1</sup> propose une incroyable somme d'innovations. Son moteur transversal culbuté, de technique très aéronautique avec ses cylindres tournés dans des barres d'acier, est le premier flat-twin culbuté monté sur une motocyclette.

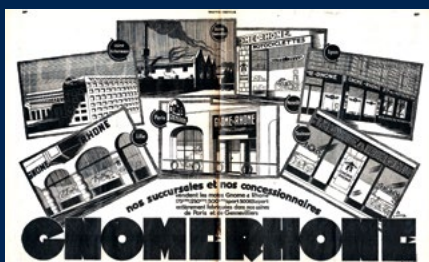
1927



Petite cylindrée ne signifie pas purement utilitaire. Aux mains de Paul Bourguin, cette 175 Type H 2 remporte le Paris-Nice 1927 dans sa catégorie.

© Archives Daniel David

1927

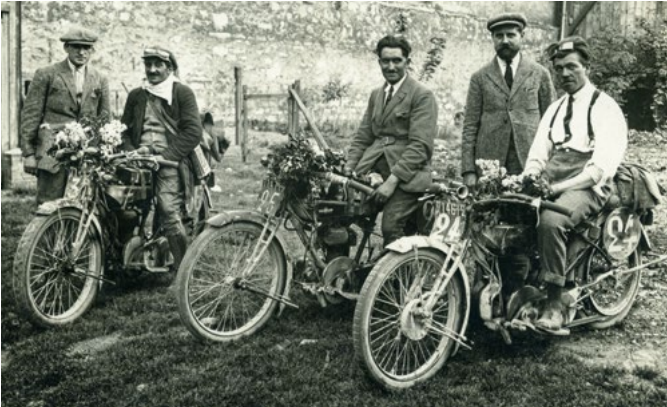


Usines à Gennevilliers et à Paris, succursales à Paris, Lyon, Marseille, Toulouse et Lille. Gnome & Rhône est une des plus grandes marques françaises.

1928



Gnome & Rhône vainqueur à Montlhéry du Tourist Trophy français (rien à voir avec le vrai de l'île de Man!) en mai 1928 avec G. Bernard sur 500 D 4.



500 Type B ou C ? Ces machines d'usine de 1923 diffèrent sur maints détails. H. Naas, au premier plan, a un frein avant d'ABC, et G. Bernard au second.



Deux 500 D participent au Paris-Nice en 1925. G. Bernard finit premier en catégorie 750 cm<sup>3</sup> et H. Naas qui semble ici épuisé, remporte la catégorie 500 cm<sup>3</sup>.

rebaptisée ABC-Gnome & Rhône. De 1921 à 1924, l'ABC n'est plus fabriquée que par Gnome & Rhône qui entame ainsi sa production motocycliste. Fiabilisé et mis aux côtes métriques, le modèle de production française évolue notablement. Il reçoit une pompe à huile mécanique qui s'ajoute à la pompe manuelle, un petit réservoir d'huile aileté sous le carter moteur, des carters de boîte de vitesse renforcés, un carburateur Zenith made in France à la place du carburateur Claudel-Hobson, etc. Ainsi améliorée et forte de son avance technique, l'ABC aurait pu, et dû, faire faire un pas de géant à la construction des motos d'alors. Il est malheureusement bien difficile de réussir une révolution... L'ABC est abandonnée dès 1924 par Gnome & Rhône absorbé par le développement de sa propre gamme. Gnome & Rhône continue cependant d'engager ses ABC en course jusqu'en 1925. En six ans d'une tumultueuse carrière, il est produit environ 1400 ABC britanniques et 1500 françaises. La relative fragilité de cette moto d'exception en fait aujourd'hui l'une des pièces de collection les plus recherchées. Affichée à 3200 F en 1919 et 4200 F avec son side-car, l'ABC 400 ne peut séduire qu'une élite. La grande majorité lui préfère les Harley-Davidson des surplus à moins de 3500 F avec leur side ou les plus classiques 500 cm<sup>3</sup> monocylindres vendues sous les 3000 F. L'ABC offre pourtant des prestations exceptionnelles. En septembre 1919,

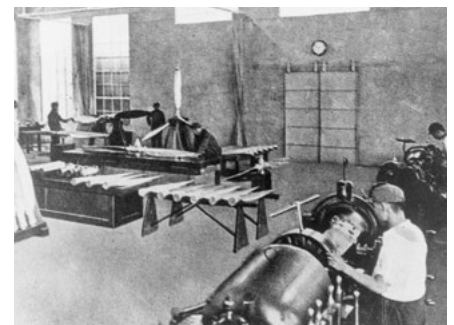
Jack Emerson établit un record de l'heure en catégorie 500 cm<sup>3</sup> avec son ABC 400 en tournant sur l'autodrome de Brooklands à 113,35 km/h de moyenne. En France, l'ABC s'illustre aux mains de Graham Fenton, premier en catégorie 750 cm<sup>3</sup> à la course de côte du Limonest-Mont-Verdun près de Lyon. En 1920, Gnome & Rhône en développe même une version portée à 500 cm<sup>3</sup>. Le cadre est renforcé, le tambour avant de 125 mm de diamètre des ABC 400 de série est remplacé par un tambour de 185 mm. Face aux trois Peugeot bicylindre à deux arbres à cames en tête et aux toutes puissantes Alcyon bicylindres en V, Henri Naas remporte le Grand Prix de France en 1921 à 85,6 km/h de moyenne, suivi par l'ABC de Bernard qui signe un record du tour à 99,1 km/h. Le Grand Prix de France de l'année suivante est remporté par H. Naas avec un record du tour à 104,12 km/h.

**LES CADRES EN TUBES, LES 500 TYPE B, C, D ET M**

Gnome & Rhône présente la première vraie moto de sa conception en 1921. Oubliés les excès technologiques de l'ABC, la 500 Type B, avec son moteur monocylindre maison à quatre temps et soupapes latérales, se veut simple, fiable et d'un entretien aisé. Même le carburateur est de fabrication Gnome & Rhône. Le réservoir est entre-tubes. La transmission s'effectue par courroie et les freins à tambour de l'ABC

sont oubliés au profit d'un premier frein sur la poulie jante accouplée à la roue arrière et d'un second agissant sur le volant moteur. La rusticité de la machine ne l'empêche pas de réaliser quelques beaux exploits sportifs dont une victoire au Tour de France 1922 et un record du tour à 122 km/h de moyenne sur le difficile circuit de Monza. Devenu le plus gros constructeur français de motos en 1923, le constructeur parisien fait constamment évoluer sa 500 cm<sup>3</sup> qui se transforme en 500 Type C en 1924 toujours à transmission par courroie. En 1923, apparaît aussi la 500 Type D, la première d'une longue série de variations qui ne se terminera qu'avec la Seconde Guerre mondiale. Le concept reste le même que pour

► **1. Toutes les motos produites par Gnome & Rhône voient la cylindrée de leur moteur systématiquement mentionnée dans leur désignation.**



Yamaha, fabricant japonais de pianos et d'orgues, doit ses débuts dans l'industrie aéronautique et mécanique à l'achat d'une licence d'hélices à pas variables à Gnome & Rhône.

1930



G. Bernard au début des Années trente sur une Gnome & Rhône 500 D 4 version course à double échappement.

1931



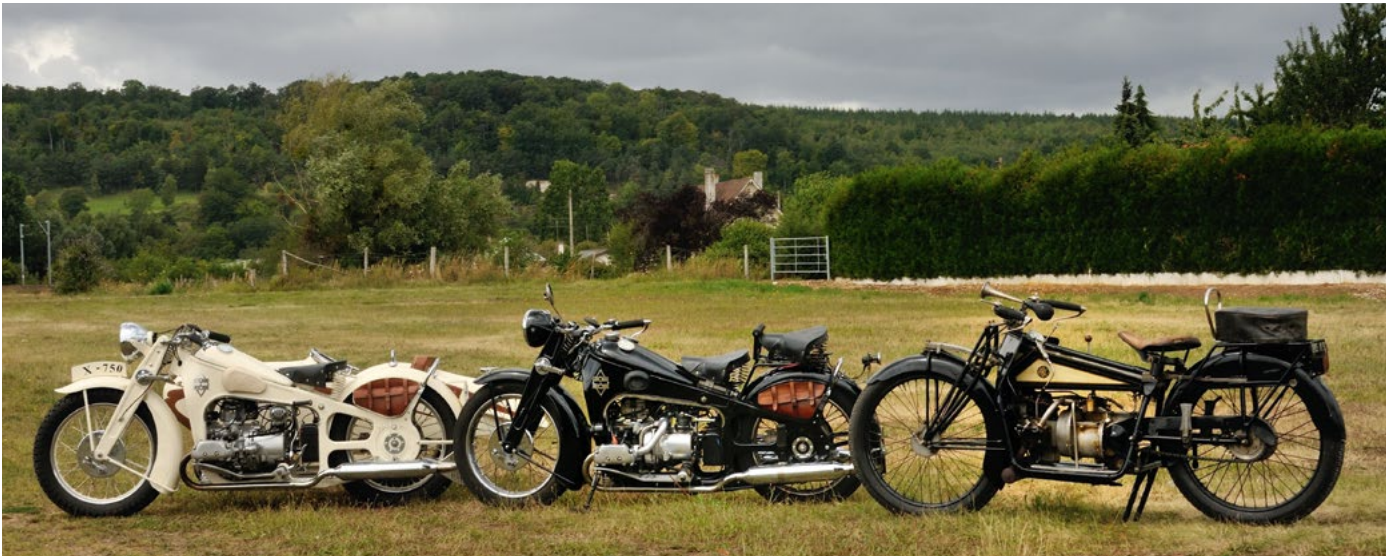
Débuts des cadres en tôle emboutie avec la 500 V 2 en 1931 ici aux mains de G. Bernard lors de son raid Paris-Madrid-Paris couvert en 45 heures.

1934



En side-car dans les Années trente, le champion de la marque est René Amort qui court sur une 500 CV 2 portée à 600 cm<sup>3</sup>.

© Archives Bernard Salvat



Les trois générations de flat-twins Gnome & Rhône.  
De gauche à droite, une 750 X de 1937, une 500 CV 2 de 1933 et une ABC 400 de 1922.

» les 500 Type B et Type C, soit des monocylindres à soupapes latérales ou culbutées avec une boîte séparée à trois rapports et, cette fois, une transmission secondaire par chaîne. Cette mécanique est logée dans une partie cycle à cadre tubulaire classique avec un simple berceau et une suspension avant à parallélogramme. Comme toutes les motos de l'époque peut-on penser ? Pas tout à fait car, fidèle à sa tradition, Gnome & Rhône vise le haut de gamme dans toutes les catégories. Plus cher, certes, mais avec des performances et une fiabilité sans faille. Produite jusqu'en 1928 la 500 Type D à soupapes latérales est déjà capable d'un bon 100 km/h. Bonne moto utilitaire, elle s'illustre aussi aux mains de ses pilotes

d'usine Gustave Bernard et H. Naas dans les grands rallyes si populaires à cette époque. Elle termine première et deuxième au Tour de France 1924 et 1925. Elle est aussi victorieuse au Paris-Les Pyrénées-Paris, aux Six Jours d'Hiver, etc. Encouragé par ces succès, Gnome & Rhône lance en 1926 sa 500 D 2 à moteur culbuté. C'est la première moto sportive de la marque capable d'atteindre 120 km/h à l'essence ou même 140 km/h avec un arbre à cames course et un carburateur Amal TT alimenté à l'alcool-benzol. Sa partie cycle empruntée à la 500 Type D ne suit malheureusement pas le rythme. La 500 Type D et la 500 D 2 sont respectivement remplacées au salon 1927 par la 500 D 3 et la 500 D 4 qui allient à des performances exceptionnelles une remarquable homogénéité. Le cadre simple berceau se distingue cette fois par une triple fourche arrière qui lui apporte toute la rigidité qui lui manquait. Les freins sont des tambours latéraux de 171 mm. La 500 D 3 à soupapes latérales annonce déjà 12 ch au modeste régime de 2800 tr/mn et 100 km/h. La 500 D 4, forte de 18 ch, frise les 120 km/h à l'essence. Le palmarès de cette dernière aux mains de G. Bernard et H. Naas est impressionnant avec par exemple des victoires au Paris-

Les Pyrénées-Paris en 1928, 1930 et 1931. Elles sont remplacées en 1930 et 1931 par la 500 V 2 latérale et la 500 CV 2 culbutée à cadre en tôle emboutie. Pour écouler les stocks sans pénaliser ces nouvelles productions, les 500 D 3 et 500 D 4 finissent leur carrière en 1933 équipées d'un side-car Bernardet et vendues au prix des motos solo de 1930. Gnome & Rhône n'abandonne cependant pas totalement les cadres tubulaires et commercialise en 1929 la 306 M 1 à soupapes latérales. Elle devient en 1930 la 350 M 2 et se double d'une version à soupapes culbutées, la 350 CM 1. Cette dernière évolue en 1932 pour donner naissance à la 350 CM 2. Ces trois modèles inaugurent le bloc moteur-boîte quatre-temps auquel le constructeur parisien restera désormais fidèle.

## LES DEUX TEMPS D'AVANT-GUERRE

Concurremment à ses 500 cm<sup>3</sup> à quatre temps, Gnome & Rhône s'essaye à la moto populaire avec des petits deux-temps à partir du Salon de 1923 lorsqu'est présentée la 250 Type E. Cette motocyclette est réalisée à partir d'un démarreur de moteur d'avion Gnome & Rhône. Le graissage automatique s'effectue par pompe méca-



Une 125 R 4 préparée par Roger Klimt en 1950 pour le motocross alors très en vogue.

1935



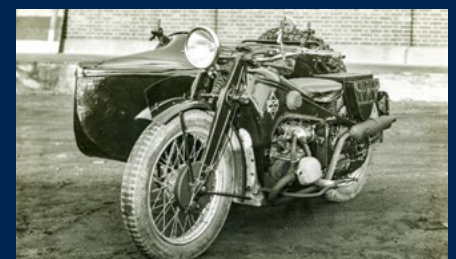
Les catalogues Gnome & Rhône des Années trente sont les plus luxueux. Cette 250 Junior de 1936 arbore le nouveau logo en hélice apparu en 1935.

1936

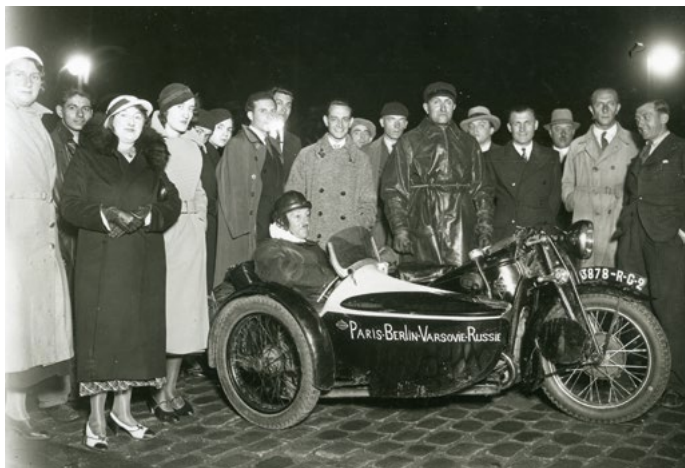


Chère et peu performante, la 350 Super Major de 1936, de présentation identique aux 250 Junior et 500 V 2, 500 CV 2 et 750 X, n'a pas le même succès.

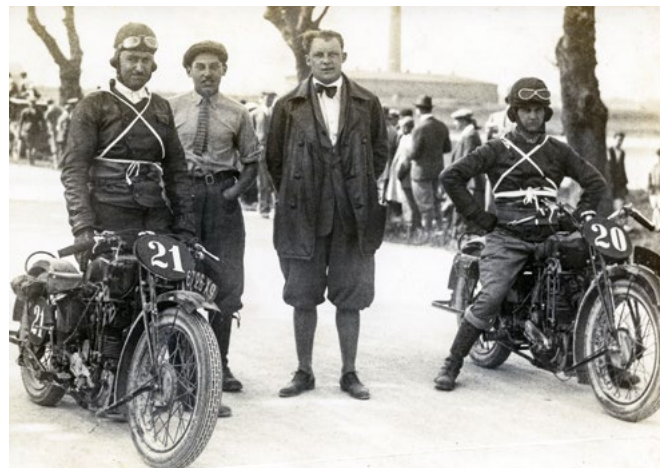
1936



Modèle militaire dérivé de la 750 X, la 750 XA de 1936 ne développe que 21 ch. Elle est attelée à un side-car Bernardet de type Dragons Portés.



Raid Paris-Berlin-Varsovie-Russie en 500 CV 2 et side Bernardet en 1933. G. Bernard est le pilote et Marcel Violet le passager.



Les Gnome & Rhône brillent aussi à l'étranger. Ici à Vienne, avec G. Bernard à gauche, le 12 septembre 1927 pour l'une des premières courses de la 500 D 4.

nique et pompe « coup de poing ». En 1927, avec l'élégante 250 Type E 2, la boîte de vitesse est séparée et la transmission par courroie des premières versions laisse place à une chaîne. Elle adopte aussi un double échappement, une boîte à trois rapports en fin de carrière ainsi que des freins à tambour qui remplacent les deux freins sur la poulie jante arrière empruntés à la 500 Type D. Une nouveauté plus intéressante techniquement arrive en 1925 avec la 175 Type H. La plus petite cylindrée que produira Gnome & Rhône. C'est le premier bloc moteur-boîte de la marque, très compact, avec un cylindre borgne, un embiellage en porte-à-faux, deux rapports et une transmission finale par chaîne. Le graissage est automatique. Elle évolue en 1927 et devient la 175 Type H 2. Ces modèles H à moteur de 175 cm<sup>3</sup> sont produits à 1500 exemplaires de 1925 à 1929.

### LES FAMEUX CADRES EN TÔLE EMBOUTIE

Révolution en 1930, Gnome & Rhône adopte le cadre en tôle emboutie, une coque monobloc soudée et rivetée qui assure une parfaite rigidité. Les premiers modèles à bénéficier de cette technologie sont tout aussi révolutionnaires par leur moteur, un tout nouveau bicylindre à plat transversal de 500 cm<sup>3</sup> avec transmission par arbre.

La 500 V 2 sortie en 1930 reçoit la version à soupapes latérales et la 500 CV 2, apparue l'année suivante, reçoit la version culbutée. La concurrence est écrasée par ces motos à la pointe du modernisme qui ne tardent pas à démontrer leurs performances en course comme dans les grands rallyes d'endurance. Mal desservie par une boîte à trois rapports récalcitrante, la 500 CV 2 ne trouve sa pleine efficacité qu'en 1936 avec l'adoption sur tous les *flat-twins* d'une boîte à quatre rapports. Elle n'est surpassée que par la 750 X, de conception identique, mise sur le marché en 1935. C'est la moto de tous les superlatifs ! Elle développe 33 ch et atteint 140 km/h en solo et 110 avec un side-car... de préférence le

sublime Bernardet type Avion ! C'est aussi la moto des records. Aussi rapide que fiable, la 750 X signe vingt records mondiaux en 1937 dont celui des 24 heures à 136,56 km/h. Elle réaffirme sa supériorité en 1939 en établissant 24 nouveaux records mondiaux dont celui des 50 000 km en 19 jours à 109,4 km/h de moyenne. Non content d'avoir ainsi créé les plus prestigieuses motos françaises, Gnome & Rhône attaque le marché des moyennes cylindrées en 1934 avec la 250 Junior, une petite quatre-temps à soupapes latérales logé dans une version à échelle réduite du fameux cadre en tôle. Elle est suivie »

### IL NE LUI MANQUAIT QU'UN COMPRESSEUR...

Comme tout constructeur, Gnome & Rhône élabore des prototypes qui ne voient jamais le jour. La 350 WM présentée au salon 1946 a de quoi étonner. Moteur deux-temps avec deux doubles pistons face à la route et largement séparés. Sa production est même annoncée. Gaston Durand, responsable technique moto, et le prince russe Igor Troubetzkoy, fin technicien, se sont laissés aller sur ce projet supposé faire plus simple avec moins de pièces. Deux arbres et deux paires de roulements



seulement avec à chaque extrémité de l'arbre un embiellage en porte-à-faux. La partie entre les cylindres sert d'arbre de primaire à la boîte qui est même prévue électromagnétique ! « On aurait aussi pu monter un compresseur ! » avouera le prince.

1937



Ascension du Pic du Midi en 1937 par G. Bernard au guidon de cette Gnome & Rhône 750 X légèrement préparée.

1940



Une 800 AX 2 de 1940 avec la très lourde caisse Bernardet. La Wehrmacht lui préférera la caisse plus légère conçue pour Gillet Herstal.

1941



A la fin de l'année 1941, Gnome & Rhône réalise la 750 X 40 à la demande du maréchal Pétain pour remplacer les René Gillet 1000 de son escorte.

© Archives Daniel David

» en 1935 par la 350 Major puis, l'année suivante, par la 350 Super Major. De même cylindrée, celle-ci reçoit un moteur culbuté et sa vitesse annoncée est de 120 km/h.

## GNOME & RHÔNE ET L'ARMÉE FRANÇAISE

La réputation de fiabilité des Gnome & Rhône et la transmission par arbre des *flat-twins* séduisent d'autant plus l'armée que l'avionneur figure déjà parmi ses fournisseurs de moteurs d'avions. Gnome & Rhône vend dès 1935 aux militaires la 750 XA dérivée de la 750 X, mais bien moins puissante avec seulement 21 ch. C'est une solution d'attente car le constructeur parisien entreprend en 1936 l'étude de la célèbre 800 AX 2. Cette moto exclusivement militaire, de conception relativement simple en comparaison des modèles allemands BMW et Zündapp, a pour but de remplacer la 750 XA avec un *side-car* dont la roue motrice est débrayable. Pour ses premiers essais en 1938, quatre 800 AX 2 attelées de *sides* Bernardet rallient Paris à Dakar. Un exploit sans précédent ! Il sera produit près de 20 000 exemplaires de 800 AX 2 principalement utilisées par la Wehrmacht. Certains



La Gnome & Rhône 750 X de 1937 avec son superbe *side-car* Bernardet type Avion. Un attelage qui a battu nombre de records.

seront assemblés dans les usines Terrot de Dijon. La 500 D 5 A, équipée d'un monocylindre de 500 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales, est également étudiée spécialement pour l'armée en 1936. Elle est construite jusqu'en 1939 et se double en 1938 et 1939 d'une version civilisée, la 500 D 5 C. Produite à environ 120 exemplaires, elle est l'un des modèles les plus rares aujourd'hui.

Enfin, en 1941, Gnome & Rhône réalise la 750 X 40 à la demande du maréchal Pétain pour remplacer les René Gillet 1000 de son escorte. C'est un curieux hybride mêlant le bas moteur de la 800 AX 2, le haut moteur culbuté de la 750 X, le tout logé dans un cadre de 750 XA 2...

## L'APRÈS-GUERRE...

Gnome & Rhône n'attend pas la Libération pour faire son retour. La 100 R, une petite moto utilitaire, créée durant L'Occupation est présentée dès 1941. Elle est animée par un tout nouveau petit bloc-moteur deux-temps avec une boîte de vitesse à trois rapports. Le cadre allie tôle emboutie et éléments boulonnés, et la suspension classique est de type parallélogramme suspendue sur anneaux Neiman. La 100 R devient la 100 R 1 puis, nouvelle réglementation oblige, elle voit sa cylindrée augmenter de 25 cm<sup>3</sup> et sa puissance passer de 2,8 à 4,5 ch en 1946 pour devenir la 125 R 2.

La 125 R 3 apparaît en 1948. Elle revient au cadre tubulaire, adopte une fourche télescopique (sans hydraulique) et sa commande de boîte de vitesse reste au réservoir. Sur celui-ci l'on trouve parfois le logo de la marque Avions Voisin que Gnome & Rhône vient d'absorber. Capable



1937, lors des records sur 48 heures à Montlhéry, arrêté au stand de la Gnome & Rhône 750 X avec un pneu avant déjà bien dégradé. Le frein avant est de type *poulie-jante*.

1941



Gnome & Rhône revient sous L'Occupation avec un 100 cm<sup>3</sup> dès 1941 qui évoluera pour donner cette 125 R 4 B en 1952.

1953



Pour suivre la mode des scooters et des motos carrossées, Gnome & Rhône présente au Salon de Paris 1953 cette 175 LC 531 très « habillée ».

1954



Gnome & Rhône invente le trail moderne en 1954 avec cette 200 LX Trial dont une version spécifique équipera l'armée française.



Efficace, fiable et sans sophistication technique, la 800 AX 2, utilisée de 1938 à 1946, s'est affirmée comme l'un des attelages militaires les plus homogènes.



La 175 n° 40 de R. Court et A. Dagan remporte le Bol d'Or 1956 en catégorie 175 Course avec 2298,8 km parcourus à la moyenne de 95,78 km/h.

d'un bon 75 km/h, la 125 R 3 se distingue lors d'un raid Paris-New Delhi. La 125 R 4 qui en est très étroitement dérivée, est lancée en 1949. Elle marque le retour de Gnome & Rhône à la compétition. Son moteur de 125 cm<sup>3</sup> préparé reçoit une culasse Maucourant et un plus gros carburateur pour atteindre 8 ch. L'évolution continue en 1953 avec la 125 R 4 C dotée de roues à broche et, enfin, d'une suspension arrière coulissante. Le vrai changement arrive à l'été 1953 avec la commercialisation longtemps attendue de la 175 L 53 équipée d'un nouveau bloc-moteur avec une boîte de vitesse à quatre rapports. Le modèle se double de la 175 L 53I dotée de flancs carénés, de marchepieds et d'un large tablier de protection. Cet habillage est aussi dès lors disponible sur les autres modèles. Mais le succès n'est guère au rendez-vous...

En revanche, le passage de 175 à 200 cm<sup>3</sup> en 1954 avec la 200 LX est plus apprécié. La version 200 LX Trial préfigure tous les trails des années à venir et séduira l'armée qui l'adopte à partir de 1956. La 175 L 53 est aussi appréciée des sportifs et son moteur préparé par l'usine développera jusqu'à 15 ch à 5 500 tr/mn. Celle-ci se double d'une version économique en 1955, la 175 L 5 puis d'une version 125 en 1956, la 125 R 5. La 175 L 53 fait ses preuves en course comme aux deux heures de Montlhéry en 1955. Mais c'est au Bol d'Or 1956 que sa version usine, dotée d'une suspension arrière oscillante et habillée d'un très volumineux carénage enveloppant en alumi-

nium, apporte à Gnome & Rhône toutes ses lettres de noblesse. La course est remportée avec brio par l'équipage Roger Court et Alain Dagan, avec 2298,8 km parcourus à la moyenne de 95,78 km/h. Les cinq machines engagées par Gnome & Rhône terminent première, troisième et cinquième en catégorie Course et première et deuxième en catégorie Série. L'année suivante, au Bol d'Or 1957, Gnome & Rhône se classera troisième et quatrième.

### DE MOTAVIA À LA HAUTE TECHNOLOGIE DE SAFRAN

En dépit de ses efforts, avec la création de la sous-marque Motavia et une implication soutenue à l'exportation, Gnome & Rhône subit de plein fouet la crise qui touche le marché de la moto en France. Les ultimes Gnome & Rhône, la 125 R 4 D et la 125 R 4 F lancées en 1955 ainsi que la 125 R 4 S lancée en 1956 sont construites

par la marque lyonnaise Follis qui les commercialise également sous son nom. Elle propose aussi la 175 L 53, mais dans une version totalement remaniée. Nationalisé le 29 mai 1945, Gnome & Rhône était devenue la Snecma (Société Nationale d'Études et de Construction de Moteurs d'Aviation), un nom qui deviendra bientôt mondialement célèbre pour ses réacteurs équipant Mirage et Rafale ainsi que pour ses propulseurs des fusées Ariane. En 2005, un nouveau groupe constitué de la Snecma et de la Sagem, créée en 1925, prend le relais sous le nom de Safran et motorise Boeing comme Airbus. Mais le passé motocycliste n'est pas oublié. Le musée aéronautique et spatial de Safran à Villaroche présente aujourd'hui une collection très complète des deux-roues Gnome & Rhône parmi tous les moteurs d'avions et de fusées qui font l'histoire de la marque. ■

### 500 SUPERSTAR, L'ÉTOILE FILANTE

La 500 Superstar présentée au Salon de Paris 1950 fait encore rêver à ce qu'aurait pu devenir la moto française. Ce beau moteur bicylindre quatre-temps culbuté logé dans une partie cycle très moderne a été développé par Giuseppe Remondini, le père des Jonghi, et non par Gabriel Voisin, comme peut le laisser penser le logo apposé sur le réservoir.



Promise pour 150 km/h en version sport, la Superstar n'a malheureusement vécu que le temps d'un salon.

1956



Conçue avec Follis et construite à Lyon, cette 175 Rallye de 1956 à moteur Gnome & Rhône rebadgé peut être considérée comme la dernière Gnome & Rhône.

1959



Gnome & Rhône remporte de beaux succès après-guerre, en particulier en Endurance, avec la 175 L 53, ici confié à Louis Picache au Bol d'Or 1959.

1959



En 1959, Gnome & Rhône étudie pour l'armée ce prototype 125 P parachutable avec roues de 16 pouces et suspension arrière à bloc caoutchouc.



Retrouvez les plus belles pièces du musée lors de l'exposition dédiée à la marque à Rétromobile du 6 au 10 février

## GNOME & RHÔNE, PASSÉ PRÉSERVÉ UN CONSTRUCTEUR EN MÉMOIRE CHEZ SAFRAN

**Deux associations font aujourd'hui vivre le passé du groupe Safran, l'Amicale des Motos Gnome & Rhône, pour les motocyclettes, et l'Association des Amis du Musée Safran, pour l'ensemble de la production depuis les origines jusqu'à aujourd'hui.**

PAR JEAN-CLAUDE CONCHARD ET JEAN-CLAUDE DUFLOUX, PHOTOGRAPHIES DES AUTEURS ET OLIVIER PANIER DES TOUCHES - SAFRAN

**E**n 1985, l'idée d'un club consacré à la marque Gnome & Rhône commence à germer dans l'esprit d'une bande de motards amateur d'anciennes au sein de la Snecma. Quand on travaille dans une entreprise au passé aussi glorieux, il est évident de vouloir faire revivre certaines pages de son histoire. En 1986, c'est chose faite avec la création de l'Amicale des Motos Gnome & Rhône, ou AMGR, ouverte aux amateurs de toutes nationalités. Au-delà de la mécanique, des conseils techniques et de la refabrication de pièces détachées, celle-ci s'attache à retrouver la mémoire des hommes qui ont construit la légende de cette entreprise, qu'ils aient été dirigeants, concepteurs, ouvriers, techniciens ou coureurs. Tous ces témoignages ont été rassemblés et relatés dans un livre intitulé *Gnome & Rhône, l'histoire des motocyclettes* et édité par l'AMGR elle-même. En plus de son rassemblement annuel, l'Amicale organise cette année à Rétromobile une exposition réunissant 22 modèles Gnome & Rhône pour célébrer le centenaire de sa première moto, la fameuse ABC. Dans le cadre de cette exposition, le Musée Safran présente quant à lui deux moteurs rotatifs des débuts de l'aviation et un moteur de fusée actuel.

La seconde entité impliquée dans la préservation du passé du constructeur Gnome & Rhône est l'Association des Amis du Musée Safran, ou AAMS, dont le but est de préserver le patrimoine historique de Safran. Les motos ne sont en fait qu'une petite partie de son activité. Une cinquantaine de machines, toutes en excellent état, est actuellement exposée dans ses locaux de Réau en Seine-et-Marne. Par ailleurs, au cours des trente dernières années, l'AAMS a restauré près d'une centaine de moteurs d'avions à pistons, des dizaines de réacteurs et autres équipements pour fusées, hélicoptères, etc. Tous ces matériels appartenant à l'histoire de Safran, ont été remis en parfait état

grâce aux compétences et au savoir-faire de ses passionnés. Ce bras armé qu'est l'AAMS dans sa relation fusionnelle avec Safran, perpétue, et pour longtemps encore, l'histoire d'une poignée d'hommes qui, en 1985, s'est lancé le défi de la préservation du patrimoine historique du groupe aéronautique. Forte aujourd'hui de 180 membres, elle a pour but d'apporter aide et soutien au Musée Aéronautique et Spatial Safran, de restaurer, d'entretenir et de développer ses collections et d'assurer son animation. Aujourd'hui, l'Association des Amis du Musée Safran, est régulièrement sollicitée pour être présente dans de nombreuses manifestations d'envergures nationales et internationales. ■



Rallye de l'Amicale des Motos Gnome & Rhône organisé en 2018 en Provence avec, vu depuis le col de Perty, un mont Ventoux nuageux en toile de fond.



**AMICALE DES MOTOS GNOME & RHÔNE**

Safran Aircraft Engines  
BP 81, 91003 Evry Cedex  
Tél. : 01 69 87 97 74

Site : [www.amicalegnomerhone.net](http://www.amicalegnomerhone.net)



# 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

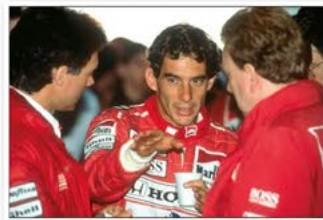
bdg@nikoja.com

www.nikoja.com

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



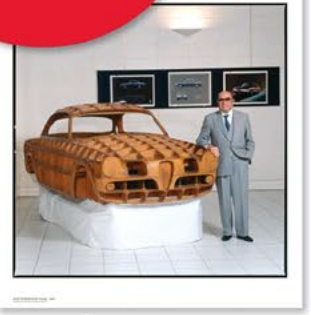
> john surtees - goodwood 2000



> ayrton senna - 1991

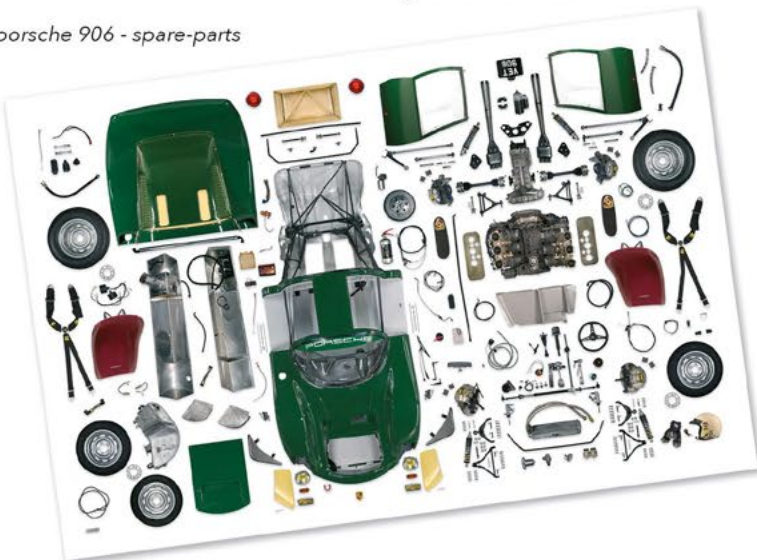


> guy ligier - 1993



> nuccio bertone - paris

> porsche 906 - spare-parts



> nascar



> ferrari f310b



> le mans classic



© DPP/panoramia

Prologue du Dakar 1989 à Barcelone, Ari part en tonneau avant d'arriver en Afrique et de... gagner à Dakar!

# ARI VATANEN

## LE FINLANDAIS VIOLENT

**Avec sa gueule d'ange, le grand blond au visage d'éternel d'adolescent est d'un naturel paisible. Il lui suffisait cependant de coiffer un casque et de s'installer derrière un volant pour libérer une énergie dévastatrice. Le « Finlandais volant » n'a eu alors de cesse de casser la baraque. Au propre comme au figuré.**

PAR JEAN-PAUL RENVOIZÉ, PHOTOGRAPHIES MOTORSPORT IMAGES/PANORAMIC SAUF MENTION CONTRAIRE

**D'**un commerce agréable, Ari Vatanen a toujours pris soin de s'exprimer en usant d'une extrême pondération face à ses interlocuteurs. Que ce soit dans son finnois

maternel, son suédois scolaire, son anglais de nécessité ou son français d'adoption aux « r » roulés, il n'a jamais pu se départir de ce tic qui lui fait fermer les paupières au milieu de chaque phrase, comme pour

donner un poids supplémentaire à ses analyses et ses convictions. La famille, la religion, les principes moraux, le respect de la nature, les vertus du sport ou encore le tabagisme reviennent régulièrement parmi les thèmes qu'il prend plaisir à développer.

Lorsqu'il s'agit de s'exprimer aux commandes d'une mécanique de compétition sur un chemin pavé de mauvaises intentions ou sur une piste défoncée, le bonhomme a toujours été autrement moins urbain. Finalement, les seuls excès dont il s'est rendu coupable ont découlé de sa propension à écraser l'accélérateur comme un damné et, en corollaire, à retarder systématiquement l'activation de la pédale de frein ! Le regard concentré sur l'objectif, les yeux rivés sur la prochaine difficulté à surmonter, les mains et les pieds agités d'une invraisemblable frénésie, Vatanen a bousculé les limites du raisonnable dès qu'il s'est confronté à



© DPP/panoramia

Les grands débuts internationaux au volant de la Ford Escort RS. Ici au RAC Rally 1976, l'année de son premier titre en Grande-Bretagne.



Un titre mondial en championnat du Monde des rallyes décroché de haute lutte en 1981 en compagnie du Britannique David Richards.



Une moisson de succès avec la Peugeot 205 T 16 Groupe B, comme ici au Rallye de Suède 1985, quelques mois avant son accident en Argentine.

l'élite, collectionnant en alternance coups d'éclat et violentes sorties de route.

Depuis son grave accident au Rallye d'Argentine 1985, l'enfant terrible du rallye a traversé les pires épreuves, le combat contre la mort, la menace de l'infirmité, les cauchemars suicidaires, la hantise du Sida après tant et tant de transfusions sanguines, et la dépression nerveuse. Revenu de l'enfer, il a finalement gagné son combat. Il s'est reconstruit, a fait la part des choses et s'est lancé de nouveaux défis en apprenant à apprivoiser ses impulsions et à relativiser sa quête d'absolu.

## LE POINT DE DÉPART D'UNE PRODIGIEUSE CARRIÈRE

A la veille de disputer ce fameux Rallye d'Argentine qui faillit lui être fatal, Ari se souvient avoir eu cette réflexion, « *je ne veux pas risquer ce qui m'est cher. Le succès a son importance, pas au point cependant de mettre en danger sa santé ou le bien-être de sa famille.* ». Un vœu pieux... Quelques mois plus tard, dans le témoignage qu'il a souhaité publier, il écrit, « *le risque inhérent à la conduite n'est pas une fin en soi (.../...), pourtant, le risque enlève à la vie tout ce qu'elle a de banal. Lorsque les enjeux augmentent,*

*on essaye d'être à la hauteur. Pendant longtemps, je n'ai pas compris combien j'ai été proche de la mort et je ne sais pas si je saurai remercier Dieu comme il le faut. Je suis maintenant au début d'une nouvelle vie. Au départ d'un nouveau voyage.* »

Un nouveau voyage... Le premier a véritablement commencé un jour d'octobre 1974, lorsque Hannu Mikkola, héritier majeur du « *Flying Finn* » de référence, Timo Mäkinen, et champion bien en place, se met à attendre les temps réalisés par un nouveau rival âgé de tout juste vingt-

deux ans. Ce jeune inconnu, au volant d'une modeste Opel Ascona s'impose alors au Nortti Rally au nez et à la barbe de spécialistes nettement mieux armés et aguerris. C'est le point de départ de la prodigieuse carrière d'Ari Pieti Uolevi Vatanen, aîné d'une fratrie de quatre enfants originaire de Tuupovaara, un gros village proche de Joensuu, en Carélie du Nord, à l'est de la Finlande.

Ari a huit ans lorsqu'il a le malheur de perdre son père dans un accident de la route. Il doit à sa mère, Hertta, de pouvoir réaliser son rêve d'enfant, de pouvoir >>



Entamée avec Peugeot en 1987 puis chez Citroën en 1991, l'aventure dans les sables africains, sera particulièrement riche en succès.



## NEUF ANS APRÈS, RETOUR SUR LA MÊME SPECIALE EN ARGENTINE...

L'une des toutes dernières apparitions d'Ari Vatanen dans un rallye mondial a lieu au Rallye d'Argentine 1994. Neuf ans après son terrible accident, le Finlandais a de nouveau emprunté, sur Ford Escort RS Cosworth, la portion de spéciale où il s'était fait surprendre avec la Peugeot 205 Turbo 16.

« *Je suis resté pied au plancher. Il n'y avait plus, comme en 1985, les saignées qui avaient été creusées par les pluies et, par*

*conséquent, pas la moindre difficulté. Je me souviens avoir regardé le compte-tours. J'étais à 6000 tr/mn sur le septième rapport. Au bout, il y a un long virage rapide à droite. Je l'ai négocié en quatrième dans une large dérive, parfaite, calée par un contact avec le talus à l'extérieur. Pas question de laisser le moindre centimètre de piste inutilisée! C'est cela la pureté du pilotage à la limite.* »



© DPPPI/Panoramia

En 1989, aux commandes la Peugeot 405 Turbo 16, le Finlandais établit avec panache le record de la course de côte de Pikes Peak aux Etats Unis.



Couronné, honoré, Ari devient député européen pour deux mandats jusqu'en 2009. Il se présente face à son ancien patron, Jean Todt, à la présidence de la FIA.

» vivre sa passion. Loin d'entraver ses aspirations, celle-ci met en effet tout en œuvre pour lui permettre de s'épanouir dans cette voie. « Elle attendait parfois par -25° C que j'aie fini de boucler mes tours sur un lac gelé avec sa voiture avant de me reconduire à la maison, à l'époque où je n'avais pas l'âge légal de le faire. »

### « CHAUD OU FROID, JAMAIS TIÈDE ! »

Déterminé, motivé comme personne, il est évident qu'Ari Vatanen a un don hors du commun au volant. La suite s'enchaîne rapidement, avec les coups de pouce successifs des copains de Tuupovaara, de Kikkola Helander, responsable de la compagnie de lubrifiants Teboil qui lui offre son premier contrat, d'Hannu Mikkola qui le conseille, du journaliste Gerry Phillips à l'origine de sa première participation à l'étranger et de Stuart Turner, patron de Ford Motorsport, qui lui confie une Escort RS officielle au RAC Rally 1975. « Je suis parti avec la copie des notes de Timo Mäkinen » se souvient-il. « Elles étaient

en anglais, je ne comprenais pas tout et m'en suis passé dès la fin du premier chrono. Après quelques spéciales, j'étais en tête lorsque je suis sorti de la route... ». Une entrée écourtée, mais prometteuse parmi l'élite.

Il n'empêche, sa réputation dans le milieu ne tarde pas à se faire. Ça passe fort ou ça casse... aussi fort ! « Ce gamin sort plus souvent de la route qu'il ne termine ses rallies », lit-on à son sujet. C'est tellement vrai que, deux années plus tard, le jeune prodige est à deux doigts de se faire éjecter de chez Ford. Il doit son salut à son sponsor, Rothmans, qui assure le financement de son programme grâce à l'intervention de David Richards devenu son coéquipier. De coups d'éclat en catastrophes, le premier étranger à avoir décroché le titre britannique, en 1976, parvient enfin à signer son premier succès

en Championnat du Monde à l'occasion du Rallye Acropole 1980. Dans la foulée, la même année, il décroche la couronne en Grande-Bretagne pour la seconde fois ! Passé dans le giron de l'écurie de David Sutton après le retrait officiel du team Ford, mais toujours avec l'Escort RS 1800, toujours avec Rothmans et toujours en compagnie de David Richards, Ari Vatanen continue de détruire pas mal de matériel. Cependant, l'année suivante, il aligne trois victoires décisives à l'Acropole, au Brésil et en Finlande. En concluant sa saison 1981 au Rallye de Côte d'Ivoire avec une véritable épave qui franchit l'arrivée on ne sait par quel miracle, le Finlandais marque les quelques derniers points nécessaires pour distancer définitivement la Talbot Sunbeam Lotus de l'équipage Fréquelin-Todt. « J'aurais pu m'assurer le championnat bien avant, en employant une tactique plus judicieuse. Mais, quand je participe à la compétition, je m'y livre à fond. Chaud ou froid, jamais tiède ! ». C'est la consécration. Vatanen devient Champion du Monde...

### UN CHAMPION EN TRANSIT

Mais un champion désormais sans volant, faute de la reconduction du programme qui lui a permis de régler leur compte aux formations d'usines. Hormis une victoire de raccroc au Safari Rally 1983 aux commandes d'une Opel Ascona 400, il végète ainsi deux saisons avant de pouvoir enfin rebondir à l'avènement des Groupe B, monstres routiers surpuissants venus mettre au rencart les anciennes Groupe 4. Devenu patron de Peugeot Sport, Jean Todt fait appel à lui pour devenir le fer de lance de l'équipe officielle dès le début. Dévoilée fin 1983 et alignée en Championnat du Monde à partir du Tour de Corse 1984, la 205 Turbo 16 se montre d'emblée compétitive (trop peut-être

#### ARI VATANEN, EN BREF

- Né le 27 avril 1952 en Finlande à Tuupovaara
- Marié à Rita dont il a quatre enfants, Kim, Ria, Tua et Max
- Habite Oraison dans les Alpes-de-Haute-Provence
- Première compétition au Hanki Rally 1971
- Première victoire au Savo Rally 1973
- Champion de Grande-Bretagne des rallies 1976 et 1980
- 100 participations en Championnat du Monde des rallies, 10 victoires, 27 podiums, 54 abandons
- Champion du Monde des rallies 1981
- 20 victoires en rallies-raids dont quatre au Dakar



- Champion du Monde des rallies tout-terrain 1997
- Député européen, Finlande puis France, de 1999 à 2009



Coéquipier de son fils cadet Max, né l'année de son terrible accident en Argentine, Ari Vatanen reprend du service en tant que conseiller particulier.

puisque cette première tentative se solde par un méchant vol plané!). En parfaite osmose avec sa nouvelle formation, Ari Vatanen a également retrouvé un matériel de premier plan. Il accumule ensuite les succès avec les 1000 Lacs à domicile, le Sanremo, le RAC Rally puis le Monte-Carlo et la Suède. En seulement six mois, il enchaîne cinq victoires consécutives, autant que lors des quatre années précédentes ! Sa performance réalisée lors de la manche d'ouverture de la saison 1985 reste dans les annales. Par poignées de secondes, au prix d'une attaque de dément, il parvient, à quelques encablures de la Principauté, à effacer les huit minutes de pénalité routière ascendées à mi-parcours pour prendre l'ascendante sur un Walter Röhrl médusé. On l'imagine alors rééditer son titre de 1981 lorsque, en Argentine, une monumentale cabriolet met un point final à cette perspective. Il en réchappe mais sombre psychologiquement. Au terme de sa longue convalescence, où il a touché le fond, affirmant avoir carrément perdu le goût de la vie, Jean Todt est toujours là pour le soutenir. Cependant,

pendant cette période, le paysage sportif subit de profonds bouleversements. Fin 1986, après l'accident mortel d'Henri Toivonen et Sergio Cresto au Tour de Corse, les voitures du Groupe B, jugées trop puissantes et trop dangereuses, sont bannies de la compétition routière.

### UNE RAZZIA EN RALLYE-RAID

Peugeot quitte alors le rallye pour se tourner vers le rallye-raid. Vatanen suit Todt sur les pistes africaines. En 1987, associé au journaliste Bernard Giroux, le miraculé entame ainsi sa sortie du désert au volant de la 205 Turbo 16 Grand Raid par la première de ses quatre victoires au Paris-Dakar. Pendant une dizaine d'années, avec Peugeot puis avec Citroën et la ZX Rallye-Raid, le Finlandais multiplie les succès, Pharaons, Atlas, Tunisie, Baja Aragon, Baja Portugal Master Rally, Abu Dhabi Desert Challenge... Une razzia récompensée en 1997 par un second titre mondial, cette fois-ci en rallyes tout-terrain, et une saga émaillée de quelques savoureux épisodes comme le « vol » de sa 405 Turbo 16 à Bamako en 1988 et le tirage à pile ou face de sa victoire face à Jacky Ickx l'année suivante.

Dans l'intervalle, Vatanen qui ne s'était pas résolu à tirer un trait définitif sur les rallyes traditionnels, trouve quelques opportunités pour repiquer aux sprints en forêt. Avec Mitsubishi, avec Subaru, l'écurie de son complice David Richards, puis avec Ford à nouveau, Ari tente son *come-back* en Championnat du Monde. Rattrapé par ses vieux démons, il accumule alors les échecs dans des sorties de route qui ont pour effet de condamner le renouvellement de ses contrats. Cela est bien évidemment une grosse désillusion en même temps qu'un rappel aux réalités. Il admet, lucide, « J'ai sous-estimé les effets du manque d'entraînement. Je n'ai »



© François Baudin / Austral

Ari est devenu l'ambassadeur exclusif de BMW. Il participe à de nombreux événements historiques, ici au Circuit des Remparts à Angoulême en 2018.

### 1981, SUR FORD ESCORT



En championnat du Monde avec l'Escort Groupe 4, Vatanen et Richards alternent coups d'éclats et sorties de route en 1981.

### 1985, PEUGEOT 205 T 16 !



© DPP/panoramia

1985, dernière saison en rallye avec Peugeot. Deux victoires au volant de la 205 T 16 Groupe B dont une au Rallye Monte Carlo.

### 1988, L'HOMME DES SABLES...



© DPP/panoramia

Un des nombreux podiums. Ici au Dakar 1988 en compagnie de Jean Todt et Juha Kankkunen, avec son traditionnel verre de lait à la main.

### 1990, VICTOIRE EN 405 T 16



© DPP/panoramia

Troisième victoire au rallye Paris-Dakar 1990 en compagnie de son copilote Suédois Bruno Berglund avec la Peugeot 405 T 16.

## 1990, FIDÈLE DE JEAN TODT



Ari Vatanen a suivi Jean Todt, le directeur de Peugeot Sport, du championnat du Monde des rallyes à celui des rallyes-raids avec succès.

## 1991, DE PEUGEOT À CITROËN



Après Peugeot, Ari Vatanen passe à la conquête des sables sous la casaque Citroën à partir de 1991 avec la ZX.

## 2003, VERS L'EGYPTE EN PICK-UP



L'Afrique en pick-up au sein du Team Nissan Dessoude. Ici au Dakar 2003 reliant Marseille à Charm el-Cheikh en Egypte.

## 2006, UN HOMME ET UNE FEMME



Avec l'Italienne Fabrizia Pons à bord d'une VW TDI au UAE Desert Challenge en 2006. La victoire reviendra à Luc Alphand et Gilles Picard.



Max Vatanen au Rallye des Mille Lacs en Finlande en juillet 2017 sur Ford Fiesta R5. Bon sang ne saurait mentir !

» plus jamais obtenu de programme complet. De nos jours, la seule façon d'être compétitif en rallye est d'être au départ partout, pour avoir le rythme...» Comme une parenthèse à ces escapades de longue haleine, le grand blond à la chaussure lourde s'essaye également au périlleux exercice de la course de côte où l'influx nerveux et la puissance de la mécanique sont deux paramètres déterminants. En 1988, au volant d'une Peugeot 405 Turbo 16 survitaminée, Ari Vatanen parvient à battre le record de l'épreuve de Pikes Peak établi l'année précédente par Walter Röhrl sur Audi Quattro.

## DÉPUTÉ EUROPÉEN ET CANDIDAT À LA FIA

Installé depuis 1990 dans les Alpes-de-Haute-Provence, Ari Vatanen y exploite une ferme et un vignoble près d'Oraison. Cette activité ne l'empêche pas de s'investir dans d'autres domaines, comme par exemple celui de la politique. Élu une première fois député européen en 1999 sur la liste Kokoomus de coalition nationale finlandaise, puis réélu en France sur la liste

UMP jusqu'en 2009, Vatanen brigue également cette année-là la présidence de la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile), comme adversaire de... Jean Todt, son ancien patron chez Peugeot Sport ! Largement battu dans la course à la succession du Britannique Max Mosley avec 135 voix pour Todt, 49 pour Vatanen et 12 abstentions, le candidat malheureux, soutenu par l'association des pilotes de Formule 1 qui prônait « *changement, démocratie et transparence* », regrette le verdict du scrutin, estimant que « *la grande famille de la FIA méritait mieux* ». Supporteur de son plus jeune fils, Max, qui tente à son tour une carrière de pilote, Ari Vatanen n'hésite pas à faire équipage avec lui comme ouvrier de certaines épreuves VHC comme, notamment, aux Legend Boucles de Spa en 2010 et 2011. Il n'hésite pas non plus à participer, toujours en tant qu'ouvrier, au Tour Auto Optic 2000. Pilote un jour, pilote toujours. Mais, c'est juré, le fougueux « *Finlandais volant* » assure être rentré dans le rang. En quelque sorte, il est désormais redevenu un simple « *Finlandais au volant* ». ■



Père et fils en équipage à bord d'une Peugeot 207 du réseau des concessionnaires. La relève semble assurée en rallye...

PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE

# ENTRETENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET



DEPUIS 1900 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES

LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES\*

6000 CENTRES PARTENAIRES  
& MONTAGE À DOMICILE

CONDITIONS CLUBS

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



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

0 892 460 900

Service 0,40 € / min  
+ prix d'appel

**allopneus.com**  
VENTE ET MONTAGE DE PNEUS

Fédération Française des Véhicules d'Époque



Présente la  
3<sup>e</sup> édition de la JNVE

**En route  
le 28 avril 2019**

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



Renseignements, manifestations,  
photos et médias :

[www.jnve-ffve.org](http://www.jnve-ffve.org)

# 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.







80

# LES GRANDS EVENEMENTS DU VÉHICULE DE COLLECTION

74 - 1<sup>er</sup> Salon Auto Moto Classic de Metz

78 - 20<sup>e</sup> Salon Moto Légende

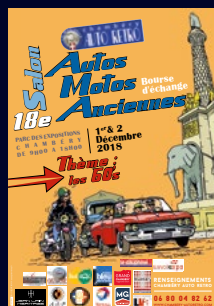
80 - 18<sup>e</sup> Chambéry Auto Rétro



78



74





23-25  
NOVEMBRE  
GRAND EST

## SALON AUTO MOTO CLASSIC, UNE PREMIERE A METZ UN SUCCES EN APPELLE D'AUTRES

Après Strasbourg et Toulouse, GL Events lance un nouveau salon à Metz en Lorraine. Au carrefour de la France, de la Belgique, du Luxembourg et de l'Allemagne, ce rendez-vous régional a pris un bon départ avec plusieurs expositions thématiques fortes.

PAR MAXIMILIEN ROUSSELLE, DELEGUE JEUNESSE FFVE, PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR ET CLUB LORRAINE-DIETRICH

**D**ès cette première édition à Metz, les organisateurs ont mis la barre très haut avec un plateau exceptionnel de véhicules anciens, une bourse

d'échanges et des stands clubs. Les trois halls d'une surface de 22 000 m<sup>2</sup> ont accueilli 10 000 visiteurs durant ces trois jours. Parmi les expositions thématiques, l'on

trouvait la plus importante concentration de Lorraine Dietrich jamais réalisée (voir encadré). La célébration des 70 ans de la marque Honda avec une belle exposition



Splendide évocation du Berliet GBC 8 6 x 6 Gazelle utilisée dans le film 100 000 Dollars Au Soleil. Cette restauration a été menée de main de maître par Raymond Spreder.



Au cœur du plateau présentant les marques françaises disparues, cette Talbot T 23 Major cabriolet de 1938. Elle est équipée d'un moteur six cylindres de quatre litres.

de voitures regroupant par exemple une N 600 de 1969 et une S 800 ainsi qu'une large palette de motocyclettes allant du cyclo aux grosses cylindrées à deux, quatre ou six cylindres dont une CBX six cylindres de 1978, une VFR 750 R, une CBR 250 de 1990 et quelques belles machines de course avec quelques répliques clairement identifiées comme telles.

Plus loin, un plateau de motocyclettes de course rassemblait de nombreux modèles ayant couru au Bol d'Or tels une Kawasaki Performante 1000 de 1979, une Yamaha 750 TZ de 1979 et une Honda 1000 RCB de 1979.

Dans le hall A, un espace de 400 m<sup>2</sup> est dédié aux véhicules militaires avec la présentation en situation des traditionnels Jeep, Dodge et GMC, sans oublier un blindé léger sur roues Ford M 8, entourés d'amateurs en costume d'époque recréant une ambiance de camp militaire.

Les voitures italiennes étaient aussi bien représentées avec des marques telles que des Ferrari, Lancia et Abarth. Les connaisseurs ont particulièrement admiré la rarissime barquette Stanguellini 1100 cm<sup>3</sup> de 1957 construite pour les Mille Miglia 1958 qui n'eurent pas lieu.

Afin de plaire aux plus jeunes, quelques Youngtimers (Porsche 911, Renault 5 Turbo 2) s'étaient glissés sur certains stands. Cependant pour garder une certaine homogénéité à cet événement, un âge minimum requis de 20 ans serait souhaitable pour tous les véhicules exposés. Au détour des allées, quelques utilitaires sont exposés tels un autocar Mercedes-Benz Type O 3500 de 1953 qui as- ➤

### LORRAINE-DIETRICH, LES SPÉCIALITÉS RÉGIONALES.

A quelques kilomètres de Lunéville, berceau de Lorraine-Dietrich, ce premier salon Auto Moto Classic de Metz était le lieu tout désigné pour accueillir une superbe exposition de ses productions automobiles. Ayant pris contact avec le club dirigé par Philippe Leroux, les organisateurs ont ainsi pu réunir 27 des 162 véhicules de la marque recensés dans le monde à ce jour. Ils étaient regroupés en six plateaux chronologiques. 1898-1904, De Dietrich (licences Amédée Bollée fils & Ettore Bugatti) – 1905-1914 (licence Turcat-Méry) Stand du Salon de Paris 1906 – 1921-1928, les 15 CV six cylindres (B2-6 et B3-6) licence Marius Barbarou – 1925-1926, les B3-6 Le Mans d'usine n° 4, n° 5 (1925) et n° 6 (1926) – 1923-1938, 10 CV quatre cylindres (A1-4), 20 CV Type 311 et Type 72 licence Tatra – le stand du Club avec les moteurs d'aviation et les vitrines. Saluons la remarquable B3-6 maraîchère en strict état d'origine dont le propriétaire a eu la clairvoyance et la sagesse de ne pas la transformer en fausse voiture des 24 Heures du Mans.



1906, stand Salon de Paris entourant le fameux totem.



1921-1928, le plateau des 15 CV B2-6 à B3-6 avec pas moins de neuf voitures exposées.



Le plateau 24 Heures du Mans avec trois voitures qui ont participé à l'épreuve en 1925 et en 1926.



1932-1938, Type 72, véhicules tout terrain militaires 6 x 4 à six roues indépendantes, licence Tatra.



Célébrant les 70 ans de la marque, cette Honda 1000 RCB usine de 1977 a été pilotée par Jean-Claude Chemarin et Christian Léon.

» sure des excursions touristiques au Luxembourg, une fidèle reproduction du Berliet GBC 8 6 x 6 Gazelle qui a servi dans le film *100 000 Dollars Au Soleil*, et encore un Peugeot Q 3 A aux couleurs du constructeur de Sochaux...

Pour cette première édition, 17 clubs régionaux ont répondu présent à l'invitation des organisateurs. C'est une belle occasion de présenter leurs activités et leurs projets, mais aussi d'assurer la promotion de leurs actions.

Les organisateurs ont déjà donné rendez-vous aux amateurs pour la deuxième édition du 22 au 24 novembre 2019. Si vous avez manqué la première, voilà une bonne occasion de vous rattraper ! ■



Au cœur du village des amateurs de véhicules militaires, cette limousine Dodge 1941 décorée aux couleurs de la 2<sup>e</sup> DB et du général Leclerc.

SALON  
**AUTO-MOTO  
CLASSIC**  
METZ  
SARRE-LOR-LUX

Le nouveau rendez-vous des passionnés  
de véhicules de collection  
(Lorraine, Luxembourg, Sarre, Wallonie...).

du vendredi  
au dimanche  
**23-25  
novembre  
2018**


**Metz**  
Centre Foires et Conventions  
de Metz Métropole

[www.automoto-classic.com](http://www.automoto-classic.com)

METZ  
EVENEMENTS

**METZ EXPO EVENEMENTS**

Rue de La Grange aux Bois  
BP 45059  
57072 METZ CEDEX  
Tél. : 03 87 55 66 00  
Site : [www.metz-expo.com](http://www.metz-expo.com)



**“Et si c'était  
la route qui  
chauffait  
ma piscine”**



23-25  
NOVEMBRE  
ILE-DE-  
FRANCE

# SALON MOTO LEGENDE AU PARC FLORAL DE PARIS L'ÉDITION DES 20 ANS

**Les salons de motocyclettes de dimension nationale ou internationale ne sont pas légion. Cependant, le Salon Moto Légende qui vient de fêter ses 20 ans, s'est imposé comme un événement de très grande qualité dans le monde du deux-roues de collection.**

PAR ROLAND CARLIER, ADMINISTRATEUR FFVE, PHOTOGRAPHIES NICOLAS GENEROSO, PATRICK LE PARC, ADMINISTRATEURS FFVE, ET COURTOISIE THIERRY DUBOIS

Chaque année depuis vingt ans, les amateurs de motocyclettes anciennes se retrouvent au Parc Floral de Paris-Vincennes pour le Salon Moto Légende, référence en la matière, organisé par les Editions LVA. Pour marquer l'événement, les organisateurs ont invité Giacomo Agostini, « le roi Ago », disponible pour ses fans tout au long des trois jours. Pour 2018, et afin de célébrer ce vingtième anniversaire en fanfare, le plateau principal a fait la part belle à la marque britannique Triumph. Grâce aux collections de Dick Shepherd et du National Motorcycle Museum de Birmingham, la présentation des motos Triumph a tenu toutes ses promesses avec des exemplaires retraçant l'histoire du constructeur d'Hinckley depuis les Années dix jusqu'à aujourd'hui. Parmi les perles présentées, l'on trouvait la fabuleuse 6 T Thunderbird, le pro-

TOTYPE 500 GP de 1946 ou une authentique TR 6 R utilisée par Steve MacQueen dans le film *La Grande Évasion*. Cette exposition a aussi été l'occasion pour les visiteurs de constater que Triumph résiste plutôt bien à la concurrence nipponne avec des modèles adaptés aux contraintes du XXI<sup>e</sup> siècle. Le concours des clubs, animé par les administrateurs FFVE du collège motocyclettes, reconnaissables à leurs gilets rouges, a été un des temps forts de ce salon. Merci à tous les clubs pour les efforts faits en matière de décoration de stand et de présentation d'exemplaires aussi variés que rares. Il était aussi difficile pour les jurés de ne pas se laisser influencer par les représentants des clubs tant la convivialité et les petites attentions gustatives étaient nombreuses... Cette année, les suffrages ont désigné à



Cette Triumph 3,5 ch de 1911 offre la possibilité de démarrer et de s'arrêter sans en descendre grâce à un embrayage installé dans le moyeu arrière.

l'unanimité le XS 1100 Club de France qui, sous la houlette de son président Lionel Raviscioni, évoquait la mémoire de Jean-Claude Olivier au Paris-Dakar. La deuxième coupe est revenue au Rétro Enduro Club de France qui fêtait lui aussi ses 20 ans. Le très british Club 59, club multimarques créé en 1959 en Grande-Bretagne, a reçu le troisième prix. Il exposait cette année des motos italiennes de marques Benelli et Morini. Gary Hall, son président, et son épouse Sandra, venus spécialement de Londres, étaient ravis par cette distinction internationale. La remise des prix et coupes a eu lieu le samedi après-midi, sur le stand de la FFVE, dans une ambiance conviviale propice à de nombreux échanges entre passionnés. Cette année encore, la Fondation du Patrimoine soutenue par Motul a présenté un projet de restauration de motocyclette financée par ses soins. Il s'agit d'une rarissime BCR, ou Béchir Collin Raynal, de 1932 présentée par Clément Brouzes. On ne connaît aujourd'hui que trois exemplaires survivants de cette belle machine. Elle dormait depuis de nombreuses années chez un plombier...

Gageons qu'avec ce soutien financier, elle reviendra au salon Moto Légende pour se montrer sous ses plus beaux atours !

Du côté des enchères, une Münch Mammüt 1200 TTS de 1972 a été adjugée à 105 000 euros hors frais. En attendant la prochaine édition du Salon Moto Légende qui se déroulera en décembre prochain, les éditions LVA vous donnent rendez-vous aux Coupes Moto Légende qui auront lieu sur le circuit de Dijon-Prenois les 1<sup>er</sup> et 2 juin 2019. ■



Triumph Thunderbird 650 cm<sup>3</sup> 1955-1957 équipée d'un carénage Avon Streamliner, d'arceaux Britax et de sacoches Rodark. Il n'en resterait que trois exemplaires !



Retrouvée chez un fermier britannique, cette Triumph TR 6 R de 1961 utilisée par Steve Mac Queen dans La Grande Evasion a été entièrement restaurée.

#### EDITIONS LVA - SALON MOTO LEGENDE

BP 40419  
77309 Fontainebleau Cedex  
Tél. : 01 60 39 69 69, taper 2  
Site : [www.salon-moto-legende.fr](http://www.salon-moto-legende.fr)



Parmi les nombreux marchands présents sur le salon, Legend Motorcycles proposait à la vente de belles machines anglaises restaurées.



**1er-2  
DECEMBRE**  
AUVERGNE -  
RHÔNE-ALPES

# NOUVEAU DEPART POUR LE SALON SAVOYARD 18<sup>e</sup> CHAMBERY AUTO RETRO

**Avec les Années soixante pour thème, la dernière édition du salon de Chambéry a accueilli près de 8000 visiteurs, plus de 100 professionnels, 30 clubs, 70 véhicules et quelque 80 deux-roues.**

ADAPTATION ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES PATRICK STURTZER

**P**our sa vingtième année d'existence le salon Chambéry Auto Rétro a fait peau neuve. Dans des locaux entièrement rénovés et avec une surface d'exposition augmentée, ses organisateurs ont voulu proposer une édition privilégiant la qualité sans que cela se fasse au détriment de son côté convivial et bon enfant qui fait son succès depuis toujours. Une décoration soignée,

des allées plus larges et une exposition plus aérée ont donné un nouveau départ à cet événement déjà renommé. Sa longévité est entièrement due à l'investissement des membres du club organisateur, La Manivelle, et à un solide partenariat mis en place avec la ville de Chambéry, son agglomération et avec Savoie Expo le gestionnaire du site. Le thème retenu pour cette édition 2018, les

Années soixante, a permis d'exposer de nombreux véhicules, populaires ou de prestige, qui restent aujourd'hui des références pour toutes les générations. Parmi les visiteurs, mais aussi parmi les exposants et les organisateurs, ils ont en effet réveillé bien des souvenirs, tant d'enfance que de jeunesse.

Dès que l'on pénétrait dans le salon, le ton était donné avec l'exposition dans la galerie d'entrée d'une belle brochette de voitures des Années cinquante à vendre. Mercedes SL, et Jaguar cabriolet côtoient Chevrolet Corvette et Ford Thunderbird.

Outre les Années soixante, cette édition 2018 mettait aussi à l'honneur le constructeur du Quai de Javel célébrant son centenaire avec un peu d'anticipation. Sur un plateau spécialement dédié, étaient ainsi exposés divers modèles emblématiques depuis la fameuse Type A des débuts jusqu'à l'institutionnelle CX encore dans toutes les mémoires. Les sportives et les Youngtimers n'étaient pas non plus oubliées avec des voitures de rallye, une monoplace de Formule 1 et quelques GT mythiques. Au milieu des ancêtres, trônait un châssis-moteur de Delage restauré de main de maître. Il a été la véritable



*Les stands de pièces et accessoires, ou de Youngtimers, particulièrement bien achalandés ont fait le bonheur de nombreux collectionneurs et connaisseurs.*



attraction de ce secteur de l'exposition.

Le plateau Delahaye a lui aussi été très remarqué. Il offrait un éventail très varié de la production du constructeur de la rue du Banquier, depuis l'autobus découverte jusqu'à la Type 135 M élégamment carrossée par Figoni et Falaschi l'éventail de ce qu'était capable de produire cette marque fondée à Tours en 1895 par Emile Delahaye.

Enfin les deux-roues n'étaient pas oubliés avec notamment une exposition de cyclos des plus fournies et, bien sûr, nombre de motos couvrant l'ensemble de la production mondiale toutes époques confondues.

Les amateurs de pièces et d'automobilia avaient de quoi largement trouver leur bonheur au salon Chambéry Auto Rétro. Plus de 100 marchands venus de toute la France, et même de l'étranger, avaient fait le déplacement jusqu'en Savoie pour proposer une très grande richesse d'articles et d'objets d'époque à des prix particulièrement raisonnables.

Cette année les clubs étaient à l'honneur avec plus de trente stands de marque et multimarques. Ils ont été les premiers à jouer le jeu quant au thème des Années soixante en mettant en scène voitures et motos dans des décors qui ont enchanté un public de connaisseurs et de curieux venu nombreux. Cette édition nouvelle formule du salon savoyard donne le ton pour ses prochaines éditions. La volonté des organisateurs est d'être toujours plus proche des collectionneurs et des simples amateurs dans une ambiance avant tout conviviale. Ils comptent aussi continuer à privilégier tout autant la qualité que la diversité. Rendez-vous les 7 et 8 décembre 2019 ! ■



Les clubs de deux roues ont cette année encore été très créatifs dans leurs mises en scènes comme ici avec ces scooters italiens Piaggio et Rumi.



La majestueuse Delahaye 135 M Roadster de 1947 habillée par la carrosserie Figoni et Falaschi, un modèle absolument unique..

Salon  
18<sup>e</sup>  
Autos  
Motos  
Anciennes  
Bourse d'échange

PARC DES EXPOSITIONS  
CHAMBERY  
DE 9H00 À 18H00

1<sup>er</sup> & 2  
Décembre  
2018

Thème :  
les 60s

le disqu'inné savoiexpo

RENSEIGNEMENTS  
CHAMBERY AUTO RETRO  
06 80 04 82 62  
WWW.CHAMBERY-AUTORETRO.COM

#### CHAMBERY AUTO RETRO

1725, avenue du Grand Ariétaz

73000 Chambéry

Tél. : 06 80 04 82 62

Site : [www.chambery-autoretro.com](http://www.chambery-autoretro.com)



Le plateau consacré aux productions britanniques avec une belle sélection de voitures et de motos portant la marque Triumph!

# ABONNEMENT

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

## DEUX FORMULES

### . 1 an (4 numéros)

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

### . 2 ans (8 numéros + 1 hors-série)

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

POUR VOUS ABONNER, 2 POSSIBILITÉS :

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

ou

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



# EZ-VOUS



## ABONNEMENTS ET ANCIENS NUMÉROS

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€)

Merci de remplir les champs suivants (EN LETTRES CAPITALES) :

. Civilité :  Mlle  Mme  M.  
. Prénom : .....  
. Nom : .....  
. Adresse : .....  
. Ville : .....  
. Code postal : .....  
. Email : .....  
. Téléphone : .....

IMPORTANT :

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

à : .....

le : .....

Signature :

### ANCIENS NUMÉROS

(merci de cocher le n° choisi)



N°1 : 10 €  
frais de port inclus



N°2 : 10 €  
frais de port inclus



N°3 : 10 €  
frais de port inclus



N°4 : 10 €  
frais de port inclus

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



# AU CŒUR DES STATIONS THERMALES LE CLUB AUTO RETRO VOSGIEN

**Présent sur la Plaine des Vosges depuis juin 1981, le Carv, ou Club Auto Rétro Vosgien, poursuit depuis son petit bonhomme de chemin. Il compte aujourd'hui près de 90 membres.**

ADAPTATION ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES JANINE SPREDER, CLAUDE GUILLOT ET CARV

**E**mployés à la Société des Eaux de Contrexéville, Daniel Morlot et Claude Guillot décident au début des Années quatre-vingt de mettre en commun leurs compétences en matière de restauration de véhicules anciens. Ils créent ainsi le Carv à Contrexéville, dans les Vosges, le 19 juin 1981. Celui-ci a pour but d'organiser des manifestations, des balades touristiques, des présentations de véhicules anciens et

de rechercher les pièces et équipements nécessaires à leur remise en état. Daniel Morlot en est le premier président, puis Georges Aymonier, Pascal Millot et Claude Guillot lui succèdent à ce poste. Epaulé par un bureau disponible et compétent, Claude Guillot est la tête du club depuis janvier 2018. Celui-ci compte alors plus de 80 adhérents, propriétaires de véhicules très divers et de toutes marques,

de la voiture populaire à la voiture de prestige. Les constructeurs français tels que Bugatti, Citroën, Panhard, Peugeot, Renault et Simca sont bien représentés, mais l'on trouve aussi de nombreux constructeurs étrangers à l'instar d'AC Bristol, de Ford et de Porsche. En matière de camions de collection, civils et militaires, l'on peut aussi citer Berliet, Mercedes et Willème. Un panel de plus de 300 voitures et ca-



Visite d'un jeune collectionneur au rendez-vous mensuel du Carv avec cette exceptionnelle Siata sur base Fiat 500 entièrement restaurée par ses soins.



Participation du Carv aux manifestations patriotiques dans les villes thermales de Vittel et Contrexéville avec des véhicules militaires de collection.



Six rassemblements mensuels ont lieu tout au long de l'année avec différents thèmes dont, ici, la mise à l'honneur de la section camions du Carv.



Fleuron automobile du club, cette très belle Jaguar 3L5 Saloon de 1946 est toujours très appréciée. Elle est ici photographiée lors d'une sortie interclubs.

mions de construction française, allemande, anglaise, italienne et américaine peut être ainsi régulièrement présenté dans le cadre de diverses manifestations régionales et nationales.

D'avril à septembre, le club se réunit le dernier dimanche de chaque mois à l'espace des Thermes à Contrexéville permettant à chacun d'échanger des conseils et de passer un bon moment ensemble. Ce rendez-vous est suivi d'un repas et d'une petite promenade en anciennes dans les environs. Plusieurs fois par an, des rallyes-promenades sont organisés. A chaque fois, une trentaine de voitures au minimum y participe effectuant un parcours d'environ 100 à 200 kilomètres parsemé de pauses culturelles. Quatorze sorties ont ponctué l'année 2018. Le Carv a aussi pris part à l'organisation du premier Tour de Lorraine avec le concours de huit autres clubs. Pendant quatre jours, cent vingt voitures ont ainsi sillonné la région selon un circuit de 650 km de Contrexéville à Nancy via Verdun, Longuyon, Metz, Sarreguemines et Pont-à-Mousson. Devant le succès de cette première édition, le second Tour de Lorraine est déjà programmé pour le week-end de la Pentecôte 2019.

Depuis peu, le Carv loue aussi un hangar sécurisé afin de le mettre à la disposition de ses adhérents et de disposer d'un lieu de vie convivial. Claude Guillot,

actuel président, travaille au rapprochement avec d'autres clubs locaux. Pour le Carv, l'année 2019 sera marquée par une entente cordiale et un partage des compétences de chacun. Des événements seront organisés à tour de rôle. Et, comme il le dit lui-même, «*Etre membre, c'est se retrouver avec d'autres personnes avec qui l'on partage une passion, une vision, dans le strict respect des règles et des valeurs communes*».

En 2021, le Carv aura 40 ans. Une fête à la hauteur de cet anniversaire est d'ores-et-déjà programmée. D'ici là, d'autres manifestations et événements viendront évidemment s'inscrire à son calendrier. ■



#### CLUB AUTO RÉTRO VOSGIEN

Chez Claude Guillot  
72, allée René Fonck  
88140 CONTREXÉVILLE  
Tél. : 06 09 05 45 99  
Site : [www.clubautoretrovosgien.com](http://www.clubautoretrovosgien.com)



#### LE CARV À LA MAISON DE RETRAITE POUR LA BONNE CAUSE

Chaque année, en septembre, six voitures du Carv spécialement choisies se rendent à l'éhpad de Mandres-sur-Vair proche de Contrexéville. Organisée par l'animatrice de la maison de retraite, cette journée est très attendue par ses résidents. Après le repas pris avec les collectionneurs, les six voitures emmènent à tour de rôle les retraités pour une balade d'une petite heure dans les environs. Une quinzaine de volontaires s'installent ainsi successi-

vement à bord non sans mal. Une dame, très hardie, se verrait bien encore prendre le volant et conte sa vie de commerçante bien remplie. Les passagers d'un jour se rappellent ainsi avoir possédé ou conduit tel ou tel modèle. Heureux et fiers, ils félicitent les collectionneurs de préserver ce Patrimoine. Le plus ancien, âgé de presque 100 ans, ne manquerait pour rien au monde ce rendez-vous avec sa jeunesse !



Le Carv participe à La Traversée de Paris depuis six ans, comme ici avec cette gouddronneuse Mercedes de 1956 aux couleurs de l'entreprise Cochery.



# LE MUSEE HISTO BUS DAUPHINOIS A GRENOBLE UNE BELLE HISTOIRE D'AMITIE

Une poignée de passionnés d'autocars et d'autobus fonde le 10 mars 1989, à Grenoble, une association connue aujourd'hui sous le nom de Standard 216 - Histo Bus Grenoblois. Le 4 octobre 2006, le musée Histo Bus Dauphinois, géré par cette dernière, est inauguré au Pont-de-Claix (Isère).

PAR JEAN-MARIE GUETAT

Comme tout musée qui se doit d'être intransigeant quant à la présentation de l'Histoire, celui du Histo Bus Dauphinois ne fait pas exception. Il y a presque trente ans est née cette collection de véhicules qui couvre une

période allant de 1937 à 2003. A part un exemplaire, tous sont issus d'entreprises de transports du Dauphiné, ou sont des reconstitutions à l'identique. Ce choix délibéré a été motivé par la volonté de ne pas doubler avec les collections

exposées par les autres musées français d'autocars et d'autobus. De plus, il est toujours plus intéressant pour les visiteurs locaux de découvrir ou de redécouvrir des véhicules ayant sillonné les rues et les routes de leur région !

## TOUT POUR RESTAURER

Les principales marques françaises de véhicules de transport en commun sont bien sûr ici représentées, telles Berliet, Chausson, Gruau, Heuliez, Renault VI, Rochet-Schneider, Saviem, Saviem-LRS (Latil-Renault-Somua) et Vétra. Le reste de l'Europe n'est pas non plus oublié avec l'italien Breda Menarini Bus, les Allemands Man, Mercedes et Setra et le Suisse Saurer. Chaque restauration est menée dans le plus strict respect de l'état d'origine. Grâce à ses archives historiques et iconographiques, l'association iséroise peut reconstituer les éléments décoratifs et les inscriptions de ses véhicules ainsi que les logos des transporteurs parfois très élaborés. Le chantier de restauration qui



A sa demande, Paul Berliet était venu le 10 janvier 2003 visiter la collection du musée Histo Bus Grenoblois. Il pose ici devant le Berliet PCM-U.



Les autobus de la période 1949-1974. De gauche à droite, deux Chausson, un APH-1 et un APH-2/522, et deux Berliet, un PCM-U et un PR 100-B.

a demandé le plus de temps est celui de l'autocar Saurer 3 CT 3 D carrossé en 1952 par les Etablissements Belle-Clot de Grenoble. Commencé le 28 septembre 2008, il est maintenant presque terminé... plus de dix ans après ! Celui-ci étant particulièrement dégradé, près de 4200 heures et un peu plus de 40 000 euros ont déjà été nécessaires... La somme est particulièrement importante, surtout si l'on considère que les visites du musée ont toujours été gratuites !

## PLUSIEURS ESPACES

Depuis la rénovation du premier véhicule en 1996, un Berliet PCM-U, jusqu'au 19 décembre dernier, pas moins de 17 219 heures ont été consacrées par des bénévoles pour la restauration de dix véhicules.

Le musée comporte des espaces d'exposition spécifiques dédiés aux moteurs thermiques à essence et Diesel, aux moteurs électriques et leurs accessoires (perches, ligne aérienne, aiguillages, système complet de résistances, etc.), aux sièges et banquettes (retracant leur évolution plus d'un siècle), aux girouettes de destinations ainsi qu'aux oblitérateurs et valideurs. Sont aussi exposés au fil du musée plusieurs centaines de photographies agrandies, des posters, des horaires, des graphiques de lignes et des objets d'époque couvrant une période allant de 1865 jusqu'au milieu des années 2000. Tout ce matériel muséographique permet aux visiteurs de parfaitement appréhender l'évolution des véhicules de transport en commun à travers le temps. Entre son ouverture en 2006 et la fin de l'année 2018, le ➤



## UN HALL ET QUATRE SALLES D'EXPOSITION

L'association Standard 216 - Histo Bus Grenoblois dispose d'un immense hall de 3 000 m<sup>2</sup> qui a été mis à sa disposition par la Métropole Grenobloise avec le soutien du Syndicat Mixte des Transports en Commun, du Conseil Départemental de l'Isère, de la Ville du Pont de Claix et de la Sémitag. Elle gère ce bâtiment et l'a transformé en un lieu d'exposition accueillant 39 véhicules. Ce dernier est composé de trois espaces spécifiques consacrés aux autocars, aux trolleybus et aux autobus plus un quatrième dédié à la restauration des véhicules. En annexe, l'on trouve quatre salles d'exposition toutes consacrées aux tramways depuis les premiers à traction hippomobile jusqu'aux tramways électriques en passant par les tramways à vapeur. Maquettes, dioramas, accessoires et vidéos y sont présentés dans un but purement didactique. L'une de ces salles est aussi spécifiquement dédiée à la ligne locale de la SGLM.

## UN VÉTÉRAN GRENOBLOIS



Grenoble a exploité des trolleybus entre 1947 et 1999 dont ce Vétra VBF et ce Vétra VBR-h. A gauche, le Saviem JP 11 d'entretien des lignes aériennes.

## LA RECONTRE DE DEUX ÉPOQUES



Sur le très long axe traversant toute l'agglomération Grenobloise du Nord au Sud, un trolleybus Berliet ER 100 double un Chausson APH-2/50.

## LES AUTOBUS SAVIEM



A l'entrée de la galerie, de gauche à droite, un Saviem-LRS R 4191 de 1954, un Saviem S 53-M de 1976 et un Saviem S 53-R de 1979.

## EN FILE INDIENNE



Un cortège d'autocars et autobus anciens ne passe pas inaperçu. De gauche à droite, RVI FR 1, Setra S 208-H, Saviem SC 10-PF, Berliet ER 100 et Chausson APH-2/50.



De gauche à droite, 2008, 2011 et 2017. Cet autocar Saurer 3 CT 3 D a été carrossé en 1952 par Belle-Clot à Grenoble. Sa restauration menée depuis 2008 est sur le point de s'achever après plus de dix ans de travaux.

» musée Histo Bus Dauphinois a organisé 25 opérations portes ouvertes et plusieurs centaines de visites de groupe guidées. Depuis sa création en 1989, l'association Standard 2016 - Histo Bus Grenoblois a aussi pris part à une quarantaine de grandes manifestations culturelles et d'expositions. Celle-ci ont été organisées de sa propre initiative, mais aussi en partenariat, soit avec les collectivités locales et des transporteurs locaux, soit avec RVI (Renault Véhicules Industriels) devenu Irisbus-Iveco Bus. Pour tout le travail qu'elle a accompli, elle a été reconnue d'intérêt public par l'administration fiscale et elle a été intégrée par la FFVE à son Collège des musées sous le numéro MU-1121.

## UN PROCHAIN DON POUR COMPLÉTER LA COLLECTION

L'avenir du musée se présente aujourd'hui sous les meilleurs auspices. Afin de présenter au musée tous les modes de propulsion, le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) de l'agglomération Grenobloise et l'exploitant du réseau Sémitag vont d'ici le printemps 2019 lui

faire don d'un autobus standard RVI Agora-S fonctionnant au GNV (gaz naturel pour véhicules). Cette pièce permettra ainsi de compléter le panorama des motorisations, essence, Diesel, électrique et Diesel-électrique, présentées dans sa collection. Par ailleurs, de nombreux mécènes ont soutenu ou soutiennent le musée dont La Fondation du Patrimoine, les Huiles Motul, le Crédit Agricole du Sud-Est, l'Académie Delphinale, Monsieur Émile Dutal, la Famille Huillier, l'Écomusée d'Alsace, les Autocars Eyraud, les Autocars Maisonneuve, les Autocars Malaganne-Morel et le Groupe des Autocars Perraud. Afin de toujours améliorer l'accueil de ses visiteurs, le musée consacre un budget et un quota non négligeable d'heures à l'aménagement et l'embellissement de son vaste bâtiment, tant pour la galerie d'exposition des autobus, trolleybus et autocars, que pour les salles présen-

tant les collections d'accessoires et de maquettes de tramways ainsi que les dioramas.

## BIENVENUE À GRENOBLE

Aujourd'hui, 39 véhicules sont préservés par le musée Histo Bus Dauphinois dont trois trolleybus, onze autobus, deux midibus, un minibus PMR (personnes à mobilité réduite), deux autobus articulés, dix-neuf autocars, dont quatre sont la propriété de membres de l'association, et un camion-échelle d'entretien des lignes aériennes de trolleybus et tramways. Nous ne pouvons que vous inviter à aller découvrir sur place cette collection particulièrement éclectique. ■



## MUSEE HISTO BUS DAUPHINOIS

2, avenue Charles de Gaulle  
38800 Le Pont-de-Claix  
Tél. : 06 15 58 65 55

Ouvert du 2 janvier au 30 décembre, visites gratuites et uniquement sur rendez-vous à partir de cinq personnes.

### Journées portes ouvertes

- Les 19 et 20 mai 2019 pour La Nuit des Musées et Musées en Fête en Isère, de 13h30 à 22h et de 13h30 à 20h ;
- Du 20 au 22 septembre pour Les Journées Européennes du Patrimoine, de 13h30 à 20h.

Pendant les journées portes ouvertes, des navettes d'autobus, gratuites jusqu'à 15 ans, sont proposées aux visiteurs pour un voyage d'une vingtaine de minutes à travers le temps dans Le Pont-de-Claix.

Plus d'informations sur Internet :  
[www.standard216.com](http://www.standard216.com)





**CHEZ SANEF,  
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.**



 **sanef**  
une société d'Abertis



Rétromobile 2018, sur le stand de l'Aventure Peugeot Citroën DS pour le lancement de la nouvelle gamme de produits Mirror Bright.

## MEGUIAR'S L'ÉCLAT DE LA PASSION

**1901, Franck Meguiar Jr commercialise sa première bouteille de cire pour meubles. Il est alors installé dans l'Indiana et travaille la nuit dans un apprentis attendant à sa maison. Pour réaliser son mélange, il utilise alors un simple batteur à œufs...**

PAR ANTOINE DEMETZ, ARCHIVES ET PHOTOGRAPHIES MEGUIAR'S

**A**vec les premiers succès, toute sa famille se mobilise pour l'aider dans sa production. Il est important de pouvoir répondre aux commandes enregistrées au quotidien, mais aussi de pouvoir acheter tous les ingrédients en

quantités nécessaires pour la production du lendemain. La qualité de la cire Meguiar's est telle qu'elle est aussi très appréciée des propriétaires de voitures hippomobiles construites entièrement en bois. Au début des Années dix, l'automobile est en plein

essor aux Etats-Unis. Tout de suite, elle suscite chez Frank Meguiar Jr un intérêt qui ne se démentira jamais. A cette époque, les automobiles, si elles possèdent un châssis métallique, reçoivent encore des carrosseries en bois laqué dont le procédé de fabrication est directement hérité de la construction hippomobile. Là encore la cire Meguiar's fait des merveilles et conquiert une nouvelle clientèle.

Avec Henry Ford qui, dès septembre 1908, commence à produire sa légendaire Ford T à la chaîne, l'automobile entre de plain-pied dans sa phase industrielle. Considérée jusque-là comme objet de luxe, elle va dès lors se démocratiser inexorablement. Toujours menée par son fondateur Frank Meguiar Jr, l'entreprise Meguiar's connaît alors une transition qui est à l'origine de sa prééminence plus d'un siècle plus tard dans le secteur des cires automobiles. Avec l'augmentation de son activité, Meguiar's grandit et déménage pour aller s'installer dès 1913 en Californie du Sud. Là, elle se consacre dès lors à la fabrication de cires destinées au marché professionnel.



Meguiar's lors de ses débuts à partir de 1901 est une petite entreprise artisanale où chaque membre de la famille participe à la production.



Les démonstrations promotionnelles sont une tradition ancienne chez Meguiar's comme ici à la fin des Années Quarante avec cette Buick Eight 1940.



Maurice Meguiar, fils du fondateur et directeur des ventes pose ici avec sa voiture de service, une Ford Custom Deluxe Station Wagon 1949.

Plus que jamais Frank Meguiar Jr met en application un de ses grands principes qui consiste à ne jamais commercialiser un produit tant que l'on n'a pas la certitude que celui-ci sera le meilleur du marché. Lorsqu'il décède en 1950 à Altadena au nord de Los Angeles, ses trois fils avec qui il s'était associé, donnent un nouvel élan à l'entreprise familiale. Maurice, l'aîné, est directeur des ventes tandis que Kenneth, le benjamin, est en charge de la production. Malcom, le cadet, qui partage la passion de son père pour la recherche de nouvelles formulations, crée à lui de nombreux produits encore commercialisés aujourd'hui. Avec le développement des salons automobiles aux Etats Unis dans le courant des Années soixante, le grand public commence à s'intéresser aux produits qui permettent d'obtenir des carrosseries à la finition particulièrement brillante et lustrée. De plus en plus d'automobilistes voudraient pouvoir acheter eux aussi le fameux Mirror Glaze de Meguiar's réservé aux professionnels. C'est chose faite en 1969 lorsque Barry Meguiar, fils de Malcolm et petit-fils de Frank Jr, se charge de leur commercialisation auprès du grand public. C'est aussi à son initiative que Meguiar's lance sa première gamme spécifiquement destinée à ce dernier. La Liquid Cleaner Wax, ou cire liquide nettoyante, est ainsi présentée pour la première fois en 1973 lors du Salon de Chicago organisé par l'Automotive Parts and Accessories Association. L'entreprise familiale connaît alors un développement qui, dès les Années quatre-vingt, lui permet d'acquérir une véritable dimension internationale. La décennie suivante voit le lancement de la fameuse gamme de

produits Gold Class. Entre-temps, Barry Meguiar succède à son père Malcolm et à ses deux oncles Maurice et Kenneth. Mais le produit phare de l'entreprise familiale est la fameuse Liquid Cleaner Wax. Produit trois en un, elle ravive, lustre et protège la peinture. Emblématique aux Etats Unis, mais aussi très populaire auprès des collectionneurs dans le Monde entier, elle voit sa formule sans cesse améliorer au fil des ans afin, toujours, d'augmenter ses performances et accroître sa simplicité d'utilisation. Ainsi, en 2019, elle évoluera encore pour obtenir un meilleur traitement des défauts. Cette année s'annonce d'ailleurs particulièrement riche en nouveautés avec, par

exemple, la présentation à Rétromobile d'un produit qui sera commercialisé au début du printemps. Baptisé Hybrid Ceramic Wax dans sa version américaine, il permettra de répondre à la demande de tout collectionneur en offrant rapidité et simplicité. Utilisant une nouvelle technologie, il permet de protéger la peinture et d'obtenir un effet déperlant bien meilleur. S'appliquant juste après le lavage et particulièrement efficace, son résultat est visuellement immédiat. L'enseigne française de Meguiar's a été créée il y a presque trente ans au début des Années quatre-vingt-dix. A l'origine, il s'agit d'un importateur indépendant. La filiale en tant que telle voit le jour en 2002. Les produits Meguiar's font rapidement >>>



Présence de Meguiar's en tant que partenaire lors de la sortie du Porsche Club Atlantique sur l'île de Ré en décembre 2016.

» des adeptes parmi les collectionneurs français. L'entreprise n'hésite pas à se faire connaître auprès d'eux et de leurs représentants. Dès ses débuts, elle est ainsi présente dans le cadre du salon Rétromobile, premier événement auquel elle participe, et met en place son premier partenariat officiel avec la FFVE.

Aujourd'hui Meguiar's est en France un acteur incontournable du milieu du Véhicule d'Epoque. L'entreprise compte en effet plus de mille points de vente permanents en France, essentiellement des centres autos. Elle est systématiquement présente sur tous les plus grands salons de véhicules anciens que sont Avignon Motor Festival, Le Salon Champenois de Reims, Automédon, Epoqu'Auto, Le Mans Classic, etc. Ayant toujours entretenu une relation de fidélité très particulière avec sa clientèle de passionnés, elle a systématiquement fait en sorte de répondre à ses attentes afin de lui permettre de découvrir toute sa gamme de produits et leur efficacité. Pour cela, des journées d'animations tous publics sont organisées une vingtaine de fois par an, sur simple demande, chez les distributeurs. Dans ses locaux de Noisy-Le-Roi (Yvelines), Meguiar's accueille aussi les clubs pour des journées de formation gratuites. Là encore, il suffit d'en faire la demande (voir coordonnées). Celles-ci se déroulent une quarantaine de fois par an, le week-end, dans une ambiance conviviale autour de la voiture de l'un des participants. Enfin, sur le même principe, des ateliers privés individuels peuvent aussi être organisés.



Les ateliers didactiques pour les clubs organisés dans les locaux de Meguiar's à Noisy-Le-Roi sont toujours des moments très conviviaux.

Toujours gratuits, ceux-ci sont destinés à apporter un conseil personnalisé à un passionné et sa voiture. Un reportage vidéo est alors tourné tout au long de la journée et mise en ligne sur la chaîne Youtube de Meguiar's et sur ses comptes Facebook et Instagram.

Aujourd'hui, le grand pari de Meguiar's à travers le Monde est de s'adresser à quatre générations de collectionneurs et donc, pour cela, de mettre en place une communication adaptée pour chacune. Certains, généralement les aînés, seront en effet des adeptes exclusifs de la presse traditionnelle tandis qu'à l'opposé, les plus jeunes n'utilisent plus qu'internet et les réseaux sociaux. A cet effet, Meguiar's

se tourne aussi vers le marketing digital, et une de ses actions principales pour l'année 2019 sera justement de renforcer encore sa présence sur Youtube aux travers de nouvelles vidéos.



**MEGUIAR'S FRANCE**

3, rue de Verdun, Bât. D  
78590 Noisy-Le-Roi  
Tél : 08 00 80 01 93  
Appel gratuit de 10 à 17 h du lundi au vendredi.  
Site : [www.meguiars.fr](http://www.meguiars.fr)



Meguiar's est aussi partenaire des grands salons français de véhicules de collection comme ici à l'Avignon Motor Festival en 2018.



Photo : COLAS-Hervé DOURIS

Imaginez une route capable de capter l'énergie solaire et de produire de l'électricité. Une trentaine 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



[wattwaybycolas.com](http://wattwaybycolas.com)



# LA FEDERATION EN PLEINE MUTATION

## UN DEMENAGEMENT ET DES SIMPLIFICATIONS

**Le lundi 17 décembre 2018, après de nombreuses péripéties, la FFVE a signé l'achat de nouveaux locaux afin de lui permettre d'accueillir dans de bonnes conditions toutes les personnes nouvellement recrutées dans le but de faire face à l'explosion des demandes d'attestations.**

PAR ALAIN GUILLAUME, PRÉSIDENT FFVE, PHOTOGRAPHIE FFVE

Ces nouveaux locaux, géographiquement proches des anciens, vont lui permettre de s'agrandir sans changer d'adresse postale puisqu'elle reste sur Boulogne-Billancourt. C'est un point important qui évitera bien des soucis aux demandeurs d'attestations et ne changera rien pour son personnel qui, chaque jour, se rend au bureau en utilisant majoritairement les transports publics. L'équipe du siège se composait il y a trois ans de quatre personnes. Aujourd'hui, elle en compte dix et bientôt onze. Que s'est-il passé ? La décision prise en mai 2017 par le ministère des Transports de rendre l'attestation obligatoire pour passer de carte grise normale en carte grise Collection, puis, en mai 2018, la mise en place du nouveau contrôle technique ont eu pour effet de faire affluer les demandes d'attestation

dans des proportions inhabituelles. Elles ont été pratiquement multipliées par trois en quelques semaines ! La FFVE a donc dû embaucher et former une nouvelle équipe qui est maintenant totalement opérationnelle. Elle a ainsi commencé à réduire notablement le délai de délivrance des attestations. Avant l'été prochain, celui-ci devrait être ramené à deux mois maximum. L'équipe est aujourd'hui composée de neuf secrétaires avec, par ordre d'ancienneté, Nathalie Lainé, Sophie Coudrel, Alexandra Boterel, Macha Leder, Fanny Filmotte, Charmaine Lalaquit, Patricia Ettori, Suzie Martins et Carole Matic. Afin d'encadrer cette équipe, de plus en plus conséquente, la FFVE a également lancé le recrutement d'un cadre administratif pour seconder Laurent Hériou dans sa fonction de directeur général. Idéalement, ce nouveau venu entrera en

fonction au début du mois de mars 2019, lors de l'emménagement dans les nouveaux locaux. Ceux-ci, actuellement en cours d'aménagement, ont été conçus pour le bien-être de l'équipe de la FFVE. Bien sûr, ils serviront aussi de lien avec ses clubs membres, ses partenaires et les instances officielles avec lesquelles elle communique régulièrement telles les ministères des Transports, de l'Intérieur, de la Culture, etc. La FFVE a prévu aussi la mise en place d'un système de vidéoconférence qui lui permettra de faire participer un plus grand nombre d'intervenants lors de réunions à distance, comme par exemple avec ses Délégués Régionaux. La Fédération évolue sans cesse pour le bien des collectionneurs. Auparavant elle adressait par la Poste les attestations qu'elle délivrait. Depuis l'été 2018, elle privilégie l'envoi par mail d'un fichier

numérique au format PDF que le collectionneur, après en avoir gardé un double, peut adresser directement à l'ANTS<sup>1</sup> avec les autres pièces demandées pour obtenir sa carte grise Collection. C'est plus rapide, cela évite d'avoir à scanner le document papier, et tout est calibré au bon format. Que des avantages en somme ! Pour ceux qui n'ont pas d'adresses mail, la FFVE conserve la possibilité de leur envoyer leur attestation par voie postale.

Dès l'été 2019, elle proposera la dématérialisation complète des attestations. Ainsi, il suffira alors aux collectionneurs de faire leur demande en ligne, avec tous les avantages que cela représente pour eux comme pour la Fédération. Aujourd'hui, la FFVE constate, hélas, que trente pour cent des demandes qui lui parviennent sont incomplètes. Cela fait perdre beaucoup de temps à son équipe, entraîne des retours de dossiers avec, bien sûr, des risques de pertes et allonge d'autant la délivrance de l'attestation. Demain, avec la demande en ligne, une case non remplie bloquera la demande jusqu'à ce que le renseignement requis soit fourni. Là encore, la FFVE conservera dans un premier temps la possibilité de traiter les dossiers « papier ». Toute cette évolution est évidemment réalisée avec le concours du ministère de l'Intérieur afin que les documents fournis soient parfaitement compatibles avec leurs propres logiciels. A ce sujet, la FFVE assistait depuis quelques mois à une recrudescence de fausses attestations émises par des personnes indécates. Ce petit jeu est heureusement terminé. Depuis décembre 2018, la FFVE a mis à disposition de l'ANTS et des différents CERT<sup>2</sup>, un site sécurisé où ils peuvent vérifier instantanément la validité de l'attestation présentée.

Enfin, la dernière étape, que la FFVE souhaite la plus rapide possible, consisterait à ce qu'elle puisse être reliée à l'ANTS et ainsi proposer d'aller jusqu'à la délivrance de la carte grise Collection. Le dossier est actuellement en cours de discussion, et elle a bon espoir de le voir aboutir positivement. ■

1. Agence Nationale des Titres Sécurisés  
2. Centre d'Expertise de Ressources et des Titres



De haut en bas, simulation par image de synthèse de l'aménagement des futurs locaux de la FFVE.

#### FÉDÉRATION FRANÇAISE DES VÉHICULES D'ÉPOQUE

BP 40068  
92100 Boulogne-Billancourt  
Fax : 01 46 21 94 99  
Site : [www.ffve.org](http://www.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

n° 1563  
CLUB RN 20 - LA FERTE-SAINT-AUBIN  
13, rue des Acacias  
45240 LA FERTE-SAINT-AUBIN  
Patrick NAUDINET  
Tél. : 06 22 63 09 87 et 02 38 76 58 13  
Email : ampat.naudinet@hotmail.fr

### Automobiles

n° 1564  
LES ANCIENNES DE L'ANGLIN  
27, route du Stade  
36170 LA CHÂTRE-LANGLIN  
Ludovic BARISSET  
Tél. : 06 85 25 54 23 et 06 77 60 31 88  
Email : lbarisset@free.fr

### Automobiles

n° 1567  
ATLANTIC OLDTIMER.COM  
55, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny  
33700 MERIGNAC  
Didier BONNET  
Tél. : 06 69 94 09 30  
Email : didier.atlanticoldtimer@gmail.com

### Automobiles

n° 1568  
LES SACRES QUI PÉTILIENT  
21, cours Anatole France  
51100 REIMS  
Danielle COURTY  
Tél. : 06 08 77 11 96  
Email : dominique.courty@hotmail.fr

### Musées

n° 1565  
PALAIS DES BONBONS ET DU NOUGAT  
100, route de Valence  
26200 MONTEILMAR  
Guy SPACCIABELLI  
Tél. : 04 75 50 62 66 et 06 77 76 83 38  
Email : direction@palaisbonbons.fr

## NOUVELLES ADHESIONS CLUBS DE MARQUE

### Automobiles

n° 1566  
JAGUAR EXCLUSIVE XK  
New Castel  
21, rue de Metz  
62520 LE TOUQUET  
Thierry CENTNER  
Tél. : 03 21 05 34 81 et 06 07 95 12 91  
Email : tcentner.jaguarexclusivexk@gmail.com  
Site : www.jaguarexclusivexk.net

## NOUVELLES ADHESIONS PROFESSIONNELLS

### Mécanique Générale

n° 9481  
SAGA CLASSIC  
Actipôle Ouest  
La Flotterie CS 10070  
85170 LE PAIRE-SUR-VIE  
Christophe RELANDEAU  
Tél. : 02 52 59 55 00 et 06 10 01 62 81  
Email : christophe.relandeau@saga-classic.com  
Site : www.saga-classic.com

### Mécanique Générale

n° 9483  
CMSE  
80, boulevard National  
13003 MARSEILLE  
Jean-Philippe FAES  
Tél. : 04 91 62 56 61 et 06 12 51 13 82  
Email : garagecmse@free.fr

### Mécanique Générale

n° 9485  
SAS IFBB  
53, grand rue du Faubourg Saint Michel  
21250 SEURRE  
Frédéric ARY  
Tél. : 03 80 20 34 35 et 06 84 95 59 71  
Email : sasifbb@orange.fr

### Mécanique Générale

n° 9488  
ATELIER 46  
9, rue Paul Napoléon Roinard  
92400 COURBEVOIE  
Olivier POELAERT  
Tél. : 06 30 35 02 34  
Email : maxime.poelaert@atelier46.fr  
Site : www.atelier46.fr

### Spécialiste Anglaises

n° 9487  
GARAGE AUDRA - AJG  
4, avenue Audra  
92700 COLOMBES  
Philippe JOUBIN  
Tél. : 01 47 81 96 05  
Email : garage.audra@orange.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9482  
OLDTIMER CAR  
327, route de La Garenne  
27560 GIVERVILLE  
Léna DESNOIS  
Tél. : 06 68 98 23 19  
Email : lena-94400@hotmail.fr  
Site : www.oldtimerstreet.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9484  
MOTO DETENTE.NET  
2, rue des Champs  
68220 HESINGUE  
Christophe HERRGOTT  
Tél. : 03 89 89 47 40 et 06 76 82 77 26  
Email : contact@moto-detente.net  
Site : www.moto-detente.net

### Achat, Vente, Négoce

n° 9486  
NTRADE  
29, rue de Gouesnou  
29200 BREST  
Anthony LE LONG  
Tél. : 02 98 38 80 70 et 06 58 33 94 35  
Email : brest@cartegrise-cafe.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9489  
VB PASSION  
32, rue Fillette Nicolas Philibert  
92500 RUEIL-MALMAISON  
Victor BASTIN  
Tél. : 07 77 31 12 21  
Email : victor.bastin@hotmail.fr  
Site : www.vbpassion.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9491  
ROSSETTO  
36 bis, boulevard Carnot  
78110 LE VESINET  
René ROSSETTO  
Tél. : 06 07 94 66 33  
Email : renerossetto@gmail.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9493  
JC COMBI  
14, chemin de Saint Fiacre  
77163 TIGEAUX  
Jean-Claude ZAFFIRO  
Tél. : 06 10 34 36 67  
Email : taz356@hotmail.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9494  
SL AUTOMOBILES  
19, rue de La Tuilerie  
28700 LE GUE-DE-LONGROI  
Serge LENOIR  
Tél. : 02 37 35 41 51 et 06 22 30 14 60  
Email : contact@slautomobiles.com  
Site : www.slautomobiles.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9495  
CLASSIC CAR LEGEND  
78, rue des Colombes  
62710 COURRIERES  
Christophe LEMAIRE  
Tél. : 03 21 20 10 10 et 06 75 38 67 38  
Email : contact@classiccarlegend.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9497  
L'ATELIER DES ANGLAISES  
Rue du Château  
85710 CHATEAUNEUF  
Lydie CHEVRIER  
Tél. : 02 28 10 75 93 et 06 86 23 98 31

### Achat, Vente, Négoce

n° 9501  
CDI SPEED CLASSIC  
61, rue Ferdinand Buisson  
47240 CASTELCULIER  
Didier CRUVELIER  
Tél. : 05 53 99 74 26 et 06 07 61 79 00  
Email : passion911@hotmail.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9502  
VINTAGE MECANIQUE  
1, voie Héraclès  
ZI Lavigne  
31190 AUTERIVE  
Jean-Jacques DEZ  
Tél. : 05 61 78 95 92 et 06 32 49 57 30  
Email : dez.entreprise@gmail.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9504  
S 3  
8, rue Escoussières Montgaillard  
31000 TOULOUSE  
Bruno CARION  
Tél. : 06 14 72 06 57  
Email : bruno.s3@orange.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9505  
KESSOUATE EL-MOKHTAR  
18, rue du 75e Régiment d'Infanterie  
26300 BOURG-DE-PEAGE  
Kessouate EL-MOKHTAR  
Tél. : 06 84 99 70 50  
Email : bamer.b@yahoo.com

### Accessoires Divers (Plaques, Insignes...)

n° 9496  
REVIVAL MOTORS  
1, Grande Rue  
78170 LA CELLE-SAINT-CLOUD  
Sophie THEURIOT  
Tél. : 01 30 82 66 93 et 06 70 20 83 42  
Email : jptheuriot@free.fr  
Site : www.revival-motors.com

### Accessoires Divers (Plaques, Insignes...)

n° 9499  
1886 AUTOS - AUTO CLASSIC PASSION  
30, avenue de Verdun  
59703 MARCO-EN-BAROEUL  
Jean-Baptiste LE BIGOT  
Tél. : 06 33 62 51 99  
Email : jeanbaptistelebigot@gmail.com  
Site : www.1886autos.fr

### Circuits, Écoles de Pilotage, Stages de Conduite

n° 9498  
AUTOMOBILE CLUB DU SUD-OUEST  
8, place des Quinconces  
33000 BORDEAUX  
Yves ALBERT  
Tél. : 05 56 44 22 92 et 06 70 62 53 45  
Email : direction@automobileclub-sudouest.com  
Site : www.automobileclub-sudouest.com

### Carrossiers-Restaurateurs

n° 9500  
CARROSSERIE VINOIS  
349, avenue de Floha  
62680 MERICOURT  
Patrick VINOIS  
Tél. : 03 21 40 61 52  
Email : christelle.vinois@orange.fr  
Site : www.carrosserie-vinois.fr

### Organisation Événementiel

n° 9503  
Com' d'Anciennes  
33, route de Maraye-en-Othe  
Le Valdreux  
10190 CHENNEGY  
Benjamin PETTE  
Tél. : 06 66 80 06 25  
Email : contact@newsdancienness.com

## CLUBS, MUSÉES, PROFESSIONNELLS, 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](http://www.ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE)





Méhari  
Dyane  
2cv

## LA REFERENCE DE TOUS LES PASSIONNES DE 2CV ET MEHARI

- > 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](http://www.2cvclub.com)

☎ 04 42 01 07 68



# ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE



## LE BUREAU



**Alain Guillaume**  
Président de La FFVE  
[secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)



**Céline Poussard**  
Vice-Présidente,  
Affaires Économiques  
et Financières  
[celine.poussard@ffve.org](mailto:celine.poussard@ffve.org)



**Pascal Rousselle**  
Vice-Président,  
Secrétaire  
[pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)



**Michel Clin**  
Vice-Président,  
Manifestations  
[michel.clin@ffve.org](mailto:michel.clin@ffve.org)



**Patrick Le Parc**  
Vice-Président, Motos  
[patrick.le.parc@ffve.org](mailto:patrick.le.parc@ffve.org)



**Christian Simonetti**  
Secrétaire adjoint  
[christian.simonetti@ffve.org](mailto:christian.simonetti@ffve.org)



**Valy Giron**  
En charge des Musées  
[valy.giron@ffve.org](mailto:valy.giron@ffve.org)



**Bruno Tabare**  
En charge des Utilitaires,  
Militaires et Agricoles  
[bruno.tabare@ffve.org](mailto:bruno.tabare@ffve.org)

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Titulaires

### Collège Marques

Étienne Anglade (*Club Delahaye*)  
Arnaud Blanc  
(*Les Doyennes de Panhard & Levasor*)  
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 Desfossez (*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 - Rauccà*)  
Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

### Collège Motocyclettes

Nicolas Generoso (*Les Bielles de Jadis*)  
Alain Grare  
(*Vincent Owners Club France*)  
Patrick Le Parc  
(*Vieilles Japonaises Deux-Temps*)

### Collège Musées

Valy Giron  
(*Musée Automobile de Vendée*)  
Patrick-André Laubie (*Musée Montolza*)

### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Bernard Postaire (*Association Normande d'Anciens Utilitaires*)  
Daniel Sauvogere (*Amicale SFV*)  
Bruno Tabare (*Musée des Blindés et Véhicules Militaires*)

### Collège Professionnels

Eric Decellières (*Restom SA*)  
Hubert Haberbush (*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 (*Fordenco Club France*)

### 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 Beauce*)

### 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/Amalfi*)

### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Philippe Beauissier (*Car Histo Bus*)

Alain Quemener (*FFMVCG*)

Jean-Pierre Saulet

(*Camion Club de France*)

### Collège Professionnels

Pierre Maquet (*Piquermal Classique*)

Stéphane Pavot (*Etude Osenat*)

## LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

### Champagne - Ardennes

#### Coordinateur des délégués régionaux

Daniel Paleni [daniel.paleni@ffve.org](mailto:daniel.paleni@ffve.org)

### Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Fabrice Reithofer [fabrice.reithofer@ffve.org](mailto:fabrice.reithofer@ffve.org)

### Antilles

Philippe Dorvilma [philippe.dorvilma@ffve.org](mailto:philippe.dorvilma@ffve.org)

### Aquitaine

Francis Etienne [francis.etienne@ffve.org](mailto:francis.etienne@ffve.org)

### Auvergne

Bernard Faucher [bernard.fraucher@ffve.org](mailto:bernard.fraucher@ffve.org)

### Bourgogne

Pierre Skrotzky [pierre.skrotzky@ffve.org](mailto:pierre.skrotzky@ffve.org)

### Bretagne

François Ravary [francois.ravary@ffve.org](mailto:francois.ravary@ffve.org)

### Centre

Guy Taton [guy.taton@ffve.org](mailto:guy.taton@ffve.org)

### Ile-de-France

Maxime Lépiessier [maxime.lepiessier@ffve.org](mailto:maxime.lepiessier@ffve.org)

### Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Xavier Nicod [xavier.nicod@ffve.org](mailto:xavier.nicod@ffve.org)

**Ile-de-La-Réunion** Jacques Cosserat

[jacques.cosserat@ffve.org](mailto:jacques.cosserat@ffve.org)

### Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoin [yvon.gascoin@ffve.org](mailto:yvon.gascoin@ffve.org)

### Limousin

Yves Claval [yves.claval@ffve.org](mailto:yves.claval@ffve.org)

**Maine** Francis Piquera

[francis.piquera@ffve.org](mailto:francis.piquera@ffve.org)

### Midi-Pyrénées

Bernadette Mesplet

[bernadette.mesplet@ffve.org](mailto:bernadette.mesplet@ffve.org)

### Nord - Artois - Picardie

Pascal Rousselle [pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)

### Normandie

Bernard Postaire

[bernard.postaire@ffve.org](mailto:bernard.postaire@ffve.org)

### Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante

[jean-claude.carobolante@ffve.org](mailto:jean-claude.carobolante@ffve.org)

### Poitou - Charentes - Vendée

Jean-Yves Barre

[jean-yves.barre@ffve.org](mailto:jean-yves.barre@ffve.org)

### Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer

[regis.deweer@ffve.org](mailto:regis.deweer@ffve.org)

### Rhône-Alpes

Christian Simonetti

[christian.simonetti@ffve.org](mailto:christian.simonetti@ffve.org)

## LES MEMBRES COOPTÉS

### Affaires juridiques

Jean-Pierre Antoine

### Développement des musées

Patrick de Dumast

### Dossier Unesco

Guillaume Kozubski

### Affaires administratives

Louis Lamiré

### Chargé de mission :

"enseignement technologique"

Jean-Paul Le Buzith

### Ouverture sur la Jeunesse

Maximilien Rousselle

### Carte identité Fiva

Jean-François Ruchaud

## LES COMMISSAIRES

### TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche de chez vous, contactez :

Jean-François Ruchaud

[jean-francois.ruchaud@ffve.org](mailto:jean-francois.ruchaud@ffve.org)





SALON  
**RETRO  
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

**06-10**  
**FÉVRIER**  
**2019**

**PARIS**  
**PORTE DE VERSAILLES**

VENTE AUX ENCHÈRES

**ARTCURIAL**

// *Motorcars*

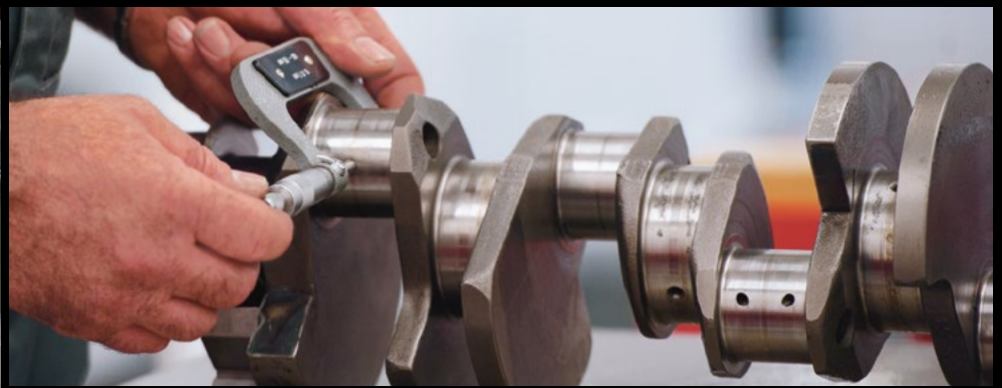
**08 FÉVRIER**

retromobile.fr  
#RETROMOBILE



# Trident

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



Distributeur agréé MASERATI  
Réparateur agréé FERRARI - MASERATI  
Carrossier agréé FERRARI - MASERATI  
Certification FERRARI CLASSICHE

## SHOWROOM MASERATI - NANTES

Carré La Fayette - 5, place Aristide Briand  
44000 NANTES  
TEL. 02 51 41 41 00

## CONCESSION TRIDENT - LA ROCHE SUR YON

76, rue de la Croisée - Beauvuy 3 - Mouilleron le Captif  
85000 LA ROCHE SUR YON  
TEL. 02 51 24 43 85 - [www.groupe-trident.com](http://www.groupe-trident.com)