



TRIMESTRIEL  
N° 6

# l'Authentique

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



## GRAND DU SPORT

René Arnoux,  
12 saisons en Formule 1

## HISTOIRE DE MARQUE

Moto BFG,  
une aventure française

## INSOLITE

Authentique ou non ?  
L'échelle de Jenkinson

## INTERVIEW

Jean-Louis Blanc,  
Président de la FFVE



# 300 SL

L'ICÔNE DE MERCEDES

## LOI ET RÈGLEMENTS

Bien s'assurer pour remorquer

L 16034 - 6 - F: 7,00 € - RD



alcyon  
media

MAI, JUIN, JUILLET 2019



# ÉLIXIR DE LÉGENDE POUR VÉHICULES D'EXCEPTION.

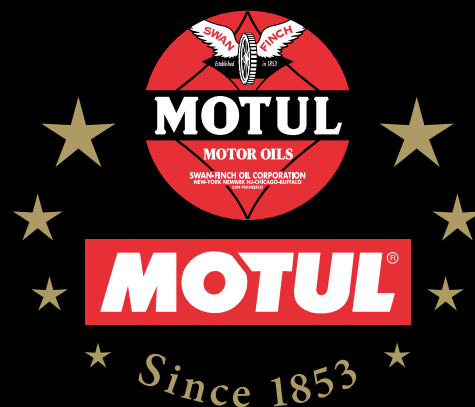
ÉDITION LIMITÉE  
**TOUR AUTO**  
49,90€



Parce que les véhicules classiques méritent un entretien d'excellence, Motul a développé une gamme complète de produits dédiés au moteur et aux pièces mécaniques quelque soit l'époque.

RETROUVEZ NOS PRODUITS  
DANS LA BOUTIQUE OFFICIELLE MOTUL ET  
SUR [MOTULCLASSIC.COM](http://MOTULCLASSIC.COM)

f MOTUL FRANCE    @MOTUL    MOTULCLASSIC



**MOTUL**

Since 1853





# EDITORIAL

## « L'AUTHENTIQUE, UNE BELLE AVENTURE ! »

**V**ous avez dans les mains le numéro six de la nouvelle version de *L'Authentique*, la revue officielle de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque. Lorsqu'il y a deux ans, Alain Guillaume, alors Président de la FFVE, m'a demandé si je voulais reprendre la direction du Comité Editorial de *L'Authentique*, j'ai tout d'abord été honoré que l'on pense à moi. Puis j'ai eu quelques réticences parce que l'équipe précédente avait fait du bon travail. Mais j'ai finalement accepté le défi car, justement, c'en était un. Il fallait en quelques semaines choisir un nouvel éditeur délégué, définir une nouvelle maquette, effectuer toutes les démarches administratives et constituer un Comité Editorial qui assurerait le travail dans la durée. Les échéances étaient courtes, il nous fallait alors sortir deux numéros en quelques semaines, le numéro habituel plus le numéro spécial des 50 ans de la FFVE. Ce

dernier clôturait cette année 2017 riche de nombreux événements marquant ce premier demi-siècle au service de notre passion. Mission accomplie, et je remercie ici tous ceux qui ont contribué à cette réussite !

Nous avons aussi pris la décision de diffuser *L'Authentique* en kiosque et par abonnement afin de répondre aux attentes des collectionneurs sur le terrain qui souhaitent pouvoir le lire.

Par rapport à la publication d'une revue interne à la Fédération, cette nouvelle aventure implique des contraintes fortes en terme de qualité, de contenu et de rigueur.

Collectionneur amateur depuis 1980, cette mission me fait faire de belles rencontres, découvertes et expériences dans tous les domaines. Avec le Comité Editorial, nous tenons à mettre en avant chaque composante de notre passion commune pour le patrimoine roulant tout en veillant à un maillage équilibré des régions. Automobiles, motocyclettes, utilitaires, militaires, agricoles, musées et professionnels, tous ont naturellement leur place dans *L'Authentique* !

Nous veillons aussi à ce que le contenu soit informatif. Dossier droits et devoirs, histoire d'une marque, histoire d'un modèle, grand du sport automobile, rencontre avec ceux qui font notre petit mouvement, notre actualité, etc., tous les thèmes ont ici leur place.

Les nombreux sujets d'inquiétude sur l'avenir de notre mouvement ne sont pas non plus oubliés tels que les restrictions de circulation en ville, l'évolution des goûts et des besoins des collectionneurs, les répliques et kit-cars, ou encore la difficulté de fédérer les jeunes vivant leur passion au travers des réseaux sociaux... Chaque jour, les retours que nous recevons des amateurs nous incitent à poursuivre notre mission afin que la fameuse devise de la Fiva « *sauvegarder les véhicules d'hier en les utilisant sur les routes d'aujourd'hui en prévision des contraintes de demain* » soit aussi la nôtre !

Je suis toutefois confiant sur l'avenir de notre mouvement grâce à la mobilisation de tous, grâce au capital sympathie dont bénéficient nos véhicules et grâce au poids économique qu'ils représentent. Le dimanche 28 avril prochain, profitons tous de la 3<sup>e</sup> Journée Nationale des Véhicules d'Epoque pour poursuivre nos efforts dans ce sens.

Longue vie à notre passion !

**Pascal ROUSSELLE**

Vice-Président de la FFVE et  
Président du Comité Editorial de *L'Authentique*

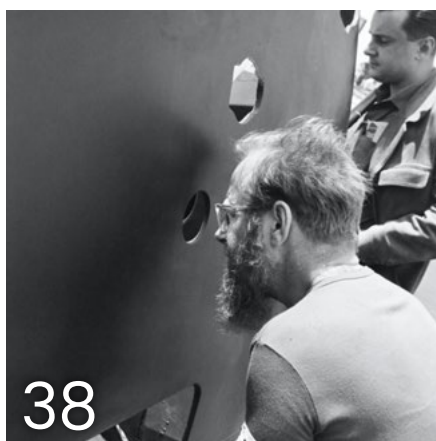




# SOMMAIRE

N° 6 – MAI, JUIN, JUILLET 2019

54



## 3 · Éditorial

Le mot du Vice-président Pascal Rousselle

## 6 · Façon Puzzle

La Williams-Renault FW17 de 1995

## 8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

## 12 · La FFVE sur le terrain

L'assemblée générale annuelle 2019

## 14 · En Vitrine

Idées-cadeaux pour elle et lui

## 16 · L'Humeur de...

Philippe Brossette

## 18 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

## 20 · Lois et Règlements

Comment bien s'assurer pour transporter

## 22 · Grand Témoin

Jean-Louis Blanc, président de la FFVE

## 26 · Modèle

La Mercedes-Benz 300 SL

## 36 · Club

Club Mercedes-Benz France

## 38 · Insolite

L'échelle de Jenkinson

## 44 · Histoire des Marques

Moto BFG, une aventure pourtant prometteuse

## 52 · Club

Moto Club BFG

## 54 · Grand du Sport

René Arnoux, l'opiniâtre

## 63 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

## 86 · Abonnement

*L'Authentique* chez vous à chaque parution

## 88 · Club

ACSO Classic





## 90 · Musée

MM Park France

## 94 · Professionnel

Glasuret, la mémoire et les savoirs

## 98 · Agenda

Vos rendez-vous du week-end

## 104 · Nouveaux Adhérents

Ils rejoignent la FFVE

## 106 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

**L'Authentique** est le magazine trimestriel de la FFVE - BP 40068  
92105 Boulogne-Billancourt Cédex

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

**Directeur de la publication :**

Jean-Louis Blanc

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

**Président du Comité Éditorial :**

Pascal Rousselle

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

**Éditeur Délégué :**

Alcyon Media Groupe

14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris

Tél : 01 45 00 01 60

**Directeur de la Rédaction :**

François Granet

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

**Directeur de la Création :**

Charles Guénant

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

**Rédacteur en Chef :**

Antoine Demetz

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

**Directrice Artistique :**

Valentine du Réau

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

**Secrétaire de Rédaction :**

Nathalie Bourinet

**Rédacteur Permanent :**

Jean-Baptiste Berthon

[jberthon@alcyon-media.com](mailto:jberthon@alcyon-media.com)

**Ont collaboré à ce numéro :**

Archives Fonds Fouqueville d'Orgebrune,

Archives Granet-Tegler, Jean-Jacques

Aucher, Luc Augier, Yves Baillot d'Estivaux,

Philippe Beauossier, Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise Boissard de Beaufort, Mélanie Bronsart - Glasurit, Citroën Communication, Club Mercedes-Benz France, Daimler AG, Antoine Demetz, Des Voitures & des Hommes, François Fouqueville, Alain Fournigault, Yvon Gascoin, Bruno des Gayets, François Gomis, François Granet, Gilles Grégoire - Auto Passionantes, Charles Guénant, Pascal Haussy, Philippe Hébert, Laurent Hériou, Guillaume Hugonnot, Thierry Jouanny, Renaud Joubert - *La Charente Libre*, L'Atelier Précision, Frederick Llorens, César Maillard, Me Grégoire Marchac, Moto Club BFG, Loïc Onillon, Motorsport Images, Philippe Perelle, Jean-François Pornin, Valentine du Réau, Fabrice Reithofer, Denise Rousselle, Maximilien Rousselle, Pascal Rousselle, Dominique Soulier, DR.

**Remerciements :**

Daniel André et les piliers de BFG La Ravoire, Patrick Barrabès, Jean Berger, Francis Boutet, Jacques Bussillet, Thierry Cazenabe, Citroën Communication en la personne de Nathalie Roussel, Le Club des Anciennes de L'Automobile Club du Loiret en la personne de Jean-François Pornin, Le Club Mercedes-Benz France en la personne d'Alain Fournigault, David Cunier, Thierry Dubois, Bruno des Gayets, François Gomis, Glasurit-BASF France en la personne de Patricia Brisset et Erwan Baudimant, Philippe Hébert, Charles

Hervouët, David Hrteam, *La Charente Libre* en la personne de Renaud Joubert, *La Vie de L'Auto* en la personne de Julie Guillemet et Etienne Ripet, L'Association Célébration Centenaire Citroën en la personne d'Alain Thuret et Frédéric Guyot, L'Association Des Voitures & des Hommes en la personne d'Olivier Masi et Frédéric Kim, L'Atelier Précision, L'Automobile Club de Nice, L'Aventure Peugeot Citroën DS en la personne de Xavier Crespin et Denis Huille, Claude de La Chapelle, La Course au Ralentir de Montmartre en la personne de Corinne Cérède, La Grange Rétro en la personne de Gérard Veignal, moto.org en la personne de François-Marie Dumas, Loïc Onillon, Orléans Val de Loire Événement en la personne de Barbara Crus et Laura Nys, Photo Flou en la personne d'Henri Auriacombe, Bernard Salvat, Bertrand Sanlaville, Vivre aux Champs Philippe 92 en la personne de Thierry Jouanny.

**Régie publicitaire :**

Alcyon Media Groupe

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


**Impression :** Imprimerie PB Tisk

**Distribution :** MLP - ISSN : en cours

**CPPAP :** en cours

**Copyright :** Alcyon Media Groupe

Tous Droits réservés 2019.

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



# FAÇON PUZZLE PAR BRUNO DES GAYETS







**Williams-Renault FW17  
(Damon Hill) - 1995**

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) (cliché réalisé avec la collaboration de Gérard Planchenault)



# ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



## La FFVE pour l'Ordre de Malte

Le 6 février, à Rétromobile, Alain Guillaume et Laurent Hériou, respectivement président et secrétaire général de la FFVE, ont remis à l'Ordre de Malte France, représenté ici par Patrick Guerrier de Dumast, un chèque de 15 000 euros. Cette somme, collectée grâce à la vente des plaques de rallye de la Journée du Patrimoine 2018, a été versée au bénéfice de la Maison Notre-Dame de Philèrme situé à Sallanches en Haute-Savoie.



## Bidons Motul collectors

A l'occasion des éditions 2019 du Tour Auto Optic 2000 et de Goodwood Revival, Motul a édité deux bidons d'huile collector de deux litres. Le premier, numéroté de 1 à 2000 et rempli de 15 W 50 300 V Compétition, arbore une livrée de type alu bouchonné tandis que le second, contenant de la 20 W 50, a été offert à 50 clients Motul pour tout achat égal ou supérieur à 100 euros via son site [www.motulclassic.com](http://www.motulclassic.com).



## Lenteur, la classique parisienne

Créée en 1924, la Course de Lenteur de la rue Lepic, à Paris dans le 18<sup>e</sup> arrondissement, doit son existence à l'ascension de cette dernière par Louis Renault à la veille de Noël 1898. Interrompue avec sa 74<sup>e</sup> édition en 1998, celle-ci a été relancée en 2016 sous le nom de Course au Ralenti de Montmartre. Sa 76<sup>e</sup> édition se déroulera le dimanche 15 septembre 2019, mais ne tardez pas à vous inscrire si

vous souhaitez prendre part à cette grande classique parisienne. Seuls trente équipages à bord de voitures construites entre 1896 et 1939, répartis en trois plateaux, pourront en prendre le départ. Pour en savoir plus, les organisateurs sont joignables par téléphone au 06 12 11 47 41 et par mail à [ccerede@finaxy.com](mailto:ccerede@finaxy.com). Vous pouvez aussi consulter la page Facebook de la Course au Ralenti de Montmartre.

# 132 000

**C'est le nombre de visiteurs officiellement enregistrés au cours des cinq jours qu'a duré l'édition 2019 du salon Rétromobile. Le précédent record de fréquentation de 121 884 visiteurs établi en 2015 est ainsi largement battu !**

## La revanche du Contal Mototri

Seul concurrent sur les cinq engagés à n'avoir pas pu terminer le célèbre rallye Pékin-Paris organisé en 1907 par le journal *Le Matin*, Auguste Pons s'était engagé sur un Mototri construit par la société Contal de Levallois. 112 ans plus tard, l'architecte belge Anton Gonnissen

a construit une réplique de ce tricycle. Du 2 juin au 7 juillet 2019, il compte bien lui donner une chance de prendre sa revanche lors de la prochaine édition du Peking to Paris Motor Challenge. Il sera pour l'occasion associé à son compatriote et confrère Herman Gelan.



## Jacques Dayez

Figure du Club Delahaye, Jacques Dayez est décédé le 9 mai 2019. Les habitués des concours d'élégance le connaissaient bien. En compagnie de son épouse Anne-Sophie et à bord de leurs deux cabriolets Delahaye 135, ils avaient reçu de nombreux prix. Ses amis de la FFVE et la rédaction de L'Authentique adressent ici leurs sincères condoléances à sa famille et à ses proches.



## Programme du centenaire

Le programme du Rassemblement du Siècle, la manifestation du centenaire Citroën qui se déroulera du 19 au 21 juillet 2019 sur le site de La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir), a été dévoilé. Celui-ci comprendra entre autres un roulage sur le circuit historique du centre d'essais Citroën, des rencontres avec des invités d'honneur, une vente aux enchères du siècle, deux musées éphémères occupant un total de 3 000 m<sup>2</sup>, une soirée son et lumière, et le plus grand dîner de gala Citroën jamais organisé. Plus de détails sur le site [www.citroënc.com](http://www.citroënc.com) ou en écrivant à [contact@citroënc.com](mailto:contact@citroënc.com).





## Les pièces de L'Aventure

Figurant parmi ses actions prioritaires pour l'année 2019, l'Aventure Peugeot Citroën DS vient de mettre en ligne le nouveau site Internet de Néo Rétro Classic. Au travers de celui-ci, il est désormais possible de se procurer des pièces de rechange pour les véhicules anciens

des Années cinquante à soixante-dix des marques Peugeot, Citroën, Simca, Talbot... et même Renault ! 15 000 références labellisées par L'Aventure Peugeot Classic et Citroën Heritage Classic sont disponibles. Plus d'informations sur le site [www.neoretroclassic.com](http://www.neoretroclassic.com)

# 6 semaines

**Tel est le délai maximum pour la délivrance d'une attestation FFVE à l'heure où paraissent ces lignes. Les dossiers traités sont ceux reçus entre le 8 et le 12 avril 2019. Les choses s'améliorent sûrement et vont continuer en ce sens ! Si cela peut paraître encore long, sachez que ce délai était monté à plus de seize semaines au printemps 2018...**



## 60 ans pour la Floride

Pour célébrer les soixante ans de la Renault Floride lancée en 1959, le Floride Caravelle Club de France organise pendant quinze jours, du samedi 11 au dimanche 26 mai, un grand périple baptisé Rout'2 France au départ du Mans. Totalisant quelque 2800 kilomètres de trajets touristiques, celui-ci longera la côte atlantique, depuis l'île de Noirmoutier jusqu'au Pays Basque, puis traversera les Pyrénées, les Cévennes, le Forez et le Morvan pour finalement rejoindre la Bourgogne. Site : <http://fccdf.free.fr>

© Kym Ilman - Sutton Images



## Niki Lauda, l'aigle est parti

L'ordinateur, l'aigle, l'égoïste, le hautain... Peu importait à Andreas Nikolaus «Niki» Lauda les nombreux surnoms dont on l'affublait. Et l'histoire retiendra plutôt de lui son total engagement au service de la performance et un résultat : trois titres mondiaux, avec Ferrari en 1975 et 1977, puis avec McLaren en 1984. Et ce quatrième qu'il a manqué en 1976, victime de ce terrible accident à mi-saison lors du Grand Prix d'Allemagne sur le Nürburgring alors qu'il était en tête du championnat. Secouru après être resté des dizaines de secondes prisonnier de son cockpit en flammes, les médecins pensaient qu'il allait

mourir. Un prêtre lui avait administré les derniers sacrements. Il sera pourtant de retour au volant pour le Grand Prix d'Italie quarante jours plus tard, peau à vif et greffes non cicatrisées. Il n'échoue finalement qu'à un point du titre. Après l'arrêt de sa carrière en 1985, Lauda c'était aussi un entrepreneur à succès, créateur de quatre compagnies aériennes (dont trois revendues avec de confortables profits). Il était revenu en F1 en 1993 comme conseiller de Ferrari. Depuis 2012, il était le président non exécutif, mais très influent, de l'écurie Mercedes. Il avait eu 70 ans le 22 février et nous a quittés le 20 mai dernier.

## Trois événements pour le Solex



Le premier est organisé par le Solex Club Spirales pour ses 25 ans d'existence à Calais dans le Pas-de-Calais (site : [www.solexclubspirales.free.fr](http://www.solexclubspirales.free.fr)). Le deuxième, du 14 au 16 juin, célébrera quant à lui les dix ans du week-end annuel du club Fa Si La Solex à Wailly-Beaucamp dans le même département (site : [www.fasila.wixsite.com/123solex](http://www.fasila.wixsite.com/123solex)). Enfin, le troisième, organisé par le club Les Vieilles Soupapes de La Vie, est la seconde édition de la Trans'Solex Atlantique qui, en 500 kilomètres, reliera Brest et le Finistère à Saint-Hilaire-de-Riez et la Vendée (site : [www.vieillesoupapesdelavie.fr](http://www.vieillesoupapesdelavie.fr)).

## LES CULS TANNÉS AU FORT

La seconde édition des Culs Tannés au Fort de Seclin se déroulera le dimanche 15 septembre 2019. Ce rassemblement organisé par La Confrérie des Vieux Clous est réservé à tous les véhicules construits jusqu'en 1945 inclus. Un parking pour les véhicules antérieurs à 1989 est cependant prévu. Sur place, il sera possible de faire tourner les moteurs et une bourse d'échange sera mise en place. Deux balades avec livret de route sont aussi au programme. Mail : [confvieuxclous@gmail.com](mailto:confvieuxclous@gmail.com)



## GÉNÉRATION SIX VOLTS



La onzième édition de la Sortie 2 CV Génération 6 Volts sera organisée du 5 au 7 juillet 2019 par le Club des Amis de La 2 CV. Cet événement pour les 2 CV produites entre 1949 et 1970 aura lieu en Auvergne dans le petit village de Saint-Gervais-d'Auvergne (Puy-de-Dôme). Balades, dégustations de produits régionaux, visites touristiques et bourse d'échanges sont prévus. Site : [www.clubamis2cv.org](http://www.clubamis2cv.org)

## LOCOMOTION 2019



Désormais domiciliée sur le site de Melun-Villaroche (Seine-et-Marne), la 25<sup>e</sup> édition de la Locomotion en Fête célébrera cette année les cent ans de Citroën ainsi que les soixante-dix ans du Berliet GLR produit de 1949 à 1977. L'animation du centenaire est confiée au C 4 - C 6 Vintage Club, mais tous les clubs Citroën sont les bienvenus. La «Loco» 2019 se déroulera du 21 au 23 juin et fera la part belle aux chineurs ainsi qu'aux collectionneurs. Site : [www.locomotionenfete.com](http://www.locomotionenfete.com)

## RALLYSTORY 2019, DEMANDEZ LE PROGRAMME



Après la 10<sup>e</sup> Ice Driving Experience en janvier et le 26<sup>e</sup> Rallye de Paris en mars, Rallystory organisera quatre autres événements majeurs cette année, le 1<sup>er</sup> Alpine Rallye du 8 au 12 mai, la 30<sup>e</sup> Coupe des Dames du 13 au 15 juin, le 1<sup>er</sup> Island Rally du 21 au 27 septembre et le 27<sup>e</sup> Trophée en Corse du 17 au 20 octobre. Par ailleurs, sachez que sept autres dates sont déjà programmées pour 2020 ! Site : [www.rallystory.com](http://www.rallystory.com)



# Offrez-vous le Livre Officiel du

3 volumes  
d'anthologie  
historique

+ de 1000 pages  
de contenu inédit !  
(photos, plans, dessins)

1 volume  
d'annexes

## CHAQUE VOLUME TRAITE L'HISTOIRE DE CITROËN ANNÉE PAR ANNÉE, DE FAÇON CHRONOLOGIQUE ET THÉMATIQUE.

L'histoire de Citroën est riche, plurielle, complexe. Pour la comprendre, il faut en découvrir tous les aspects. Le Livre du Centenaire raconte à la fois la grande comme la petite histoire de la marque car les deux sont souvent liées...



### UN CHAPITRE = UNE ANNÉE

Chaque volume présente une période qu'il traite année après année. Elles forment ainsi autant de chapitre qui racontent la succession des événements humains, industriels et commerciaux qui ont forgé l'histoire de la marque. Lépopée du siècle !

### DES ARCHIVES INÉDITES

Photos, documents, objets, souvent inédits, accompagnent le texte et illustrent le récit de l'année.

### LE ROMAN DE CITROËN

Le texte principal raconte Citroën au fil du temps. Vous êtes plongé dans le présent de l'époque, partagez les événements, le travail des ingénieurs, la présentation des modèles, la vie de Citroën...

### LES PETITES HISTOIRES

Dans chaque chapitre, les encadrés traitent des points insolites qui méritent d'être mis en lumière. Une foule de petites histoires au cœur de la grande !

### SUIVEZ LA FRISE !

La frise chronologique traite l'actualité quotidienne de Citroën pendant chaque période et la replace dans le contexte mondial, au milieu des événements qui rythment la vie des Hommes.



### • L'HISTOIRE DU SIÈCLE EN 4 LIVRES

Chaque volume traite l'une des trois époques de la marque. 1 : le Citroën de Citroën ; 2 : le Citroën de Michelin ; 3 : le Citroën de PSA. Les documents rassemblés en annexes offrent une lecture augmentée.

### • LES ARCHIVES A LA SOURCE

Plus de 3000 documents, souvent inédits, tirés notamment des Archives de Terre Blanche, le fond documentaire de l'Aventure Peugeot Citroën DS.

### • UN AUTEUR D'EXCEPTION

Wouter Jansen est l'un des plus grands experts mondiaux de Citroën. Une érudition qui s'appuie sur un fonds d'archives constitué depuis plus de trente ans.

N'ATTENDEZ PAS !

Offre valable  
jusqu'au  
21 juillet 2019

Les Editions  
de Terre Blanche



# Centenaire Citroën !

OFFRE SPÉCIALE SOUSCRIPTION JUSQU'AU 21 JUILLET !!!

# 55€

PAR VOLUME  
(65 € APRES)



## 100 ANS DE CITROËN EN 4 VOLUMES\* ET 100 CHAPITRES

\* (dont un volume d'annexes)

- Le grand Livre Officiel du Centenaire Citroën
- L'histoire de la marque comme vous ne l'avez jamais lue
- Offre exceptionnelle en souscription jusqu'au 21 juillet

Le premier ouvrage rassemblant une telle somme d'informations. Textes et illustrations, souvent inédites, vous racontent dans le détail, au fil des trois tomes, tous les aspects du premier siècle de Citroën. Le tome d'annexes rassemble des reproductions de documents, d'images et de dessins complétant l'illustration de ce siècle d'histoire.

Les Editions  
de Terre Blanche

Offre d'achat en souscription valable jusqu'au 21 juillet 2019

Merci de nous renvoyer ce bon de commande sous enveloppe, complété, daté et signé, accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de Alcyon Media ou d'effectuer votre commande sur : <https://leseditionsdeterreblanche.fr/>

Je commande en souscription :

PRIX UNITAIRE : 55 €



Volume 1  
1919-1934



Volume 2  
1935-1975



Volume 3  
1976-2019



Annexes  
1919-2019

M.  Mlle  Mme

Nom : .....

Prénom : .....

Adresse détaillée : .....

Code Postal : .....

Ville : ..... Pays : .....

Adresse email : .....

Numéro de téléphone : .....  
(portable de préférence)

- J'autorise l'Aventure Peugeot Citroën DS - Les Éditions de Terre Blanche et Alcyon Media à me contacter dans le cadre de leurs activités d'édition, en particulier concernant le Grand Livre Officiel du Centenaire Citroën.

**IMPORTANT :** Mon chèque ne sera débité que lorsque mon livre sera prêt à m'être expédié.

### EXPÉDITION / LIVRAISON :

- J'ai bien pris compris que je devrai régler les frais d'expédition en supplément lorsque l'ouvrage sera prêt à m'être envoyé. Je serai prévenu par appel téléphonique ou message email.
- A mon choix, je pourrai aussi retirer l'ouvrage dans l'un des points qui me seront indiqués, en particulier lors de la manifestation du Centenaire Citroën organisé les 19, 20 et 21 Juillet 2019 à la Ferté Vidame.

Mon choix :  envoi postal  enlèvement à la Ferté Vidame

**IMPORTANT :** Ce bon de commande doit être intégralement complété pour être valable et que vous puissiez recevoir votre livre.

### POUR TOUTE INFORMATION :

Alcyon Media Groupe  
Les Éditions de Terre Blanche  
14, rue du Capitaine Ménard - 75015 PARIS  
tel. : 01 45 00 01 60 - email : [citroen100@alcyon-media.com](mailto:citroen100@alcyon-media.com)



# ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE FFVE 2019

A l'occasion du salon Rétromobile, les dirigeants de la FFVE ont organisé leur assemblée générale annuelle le samedi 9 février 2019 au matin. Devant une assistance nombreuse représentant les adhérents (clubs, musées et professionnels) et les médias, les administrateurs ont rendu compte de leurs activités 2018 et évoqué les questions d'actualité.

PAR PASCAL ROUSSELLE ADMINISTRATEUR FFVE

**L**e Président Alain Guillaume ouvre l'assemblée avec le bilan d'une année riche en actualités, événements et dossiers à traiter. Au cours de l'exercice écoulé, le principal dossier a porté sur la gestion de l'augmentation du nombre de demandes d'attestation pour le passage en carte grise Collection, soit plus soixante-dix pour cent par rapport à 2017. Celle-ci est due à l'application des nouvelles réglementations impliquant un durcissement du contrôle technique et l'obligation de fournir une attestation pour passer de la carte grise normale (CGN) à la carte grise Collection (CGC). Cette augmentation a provoqué pour la FFVE la nécessité de recruter de nouveaux collaborateurs. Elle a aussi pour cela dû acquérir des locaux plus vastes afin d'accueillir dans de meilleures conditions son équipe qui travaille au service des collectionneurs, clubs, musées et professionnels. Les nouveaux locaux sont opérationnels depuis mars 2019. Alain Guillaume souligne que, depuis le

début de l'année 2019, les délais de délivrance des attestations se réduisent de semaine en semaine avec un retour prévu à un délai d'un mois d'ici la fin juin 2019. Céline Poussard, vice-présidente en charge des finances, présente le bilan financier de l'année 2018 ainsi que le budget prévisionnel de l'année 2019 et sollicite le *quitus* pour la gestion financière de la Fédération.

## UNE ANNÉE DE TRAVAIL

Ensuite se succèdent différents administrateurs pour présenter les dossiers dont ils ont eu la charge.

- **Alain Guillaume** évoque ainsi les restrictions de circulation en ville, la vignette Crit-Air Or pour les véhicules en CGC, les contrôles techniques, les risques de détournement de la CGC, la taxe spéciale sur les véhicules routiers (TSVR), les manifestations et le projet d'obtention de la délivrance des CGC par la FFVE.
- **Pascal Rousselle** présente les statis-



tiques de la FFVE que l'on retrouve sur le site [www.ffve.org](http://www.ffve.org).

- **Michel Clin**, pour les manifestations, évoque les relations au beau fixe avec la FFSA (Fédération française du sport automobile) et les évolutions de la réglementation sur les manifestations (sujet déjà évoqué dans *L'Authentique*)
- **Patrick Le Parc** pour le collège motocyclettes.
- **Valy Giron** pour les musées qui rencontrent toujours des difficultés liées aux différences de traitement entre les musées privés et les musées publics.
- **Bruno Tabare** pour le collège Utilitaires, Militaires et Agricoles avec la victoire concernant la suppression de la fameuse TSVR ou taxe à l'essieu.
- **Hubert Haberbusch** pour le collège des professionnels dont il souligne le dynamisme avec l'arrivée de très nombreux adhérents en 2018.
- **Nicolas Generoso** annonce la grande enquête qui sera lancée en mars 2019 pour recueillir les attentes des







professionnels liés aux véhicules anciens.

- **Philippe Beaussier** pour La Cité de L'Automobiliste et de La Mobilité aux portes de Paris.
- **Christine Gauchy** pour la Journée Nationale des Véhicules d'Époque dont la troisième édition aura lieu le 28 avril 2019.
- **Pascal Rousselle** pour la communication de la FFVE avec ses sites Internet, le bulletin *Flash Infos* et la revue *L'Authentique*.
- **Daniel Paleni** pour les délégués régionaux.
- **Patrick Rollet** pour les activités de la Fiva (Fédération internationale des véhicules anciens).
- **Etienne Anglade** pour les cartes d'identité Fiva.
- Et à nouveau **Alain Guillaume** pour le bilan de l'opération Plaques du Patrimoine au profit des œuvres de l'Ordre de Malte France, et auquel un chèque de 15 000 euros a été remis quelques jours auparavant dans le cadre du salon Rétromobile.

Il est ensuite procédé aux élections des nouveaux administrateurs. Après dépouillement, les résultats sont proclamés par Maître Jean-Pierre Antoine<sup>1</sup>. Avant de répondre aux questions des participants et de clore cette assemblée générale, Alain Guillaume remercie Louis Lamiré et Jean-Claude Accio pour les services rendus à la FFVE pendant de très nombreuses années et propose à ce titre qu'ils soient faits membres d'honneur de cette dernière.

À l'issue du verre de l'amitié permettant les échanges entre les participants et les administrateurs, ces derniers se retrouvent pour un conseil d'administration dont l'ordre du jour est l'organisation de la FFVE pour 2019. Les Délégués Régionaux et les membres

cooptés sont ainsi nommés pour un nouvel exercice conformément à la carte jointe ici. Daniel Paleni reste le coordinateur de cette équipe.

## LE BUREAU VERSION 2019

Il est ensuite procédé à l'élection des huit membres du bureau de la FFVE avec Jean-Louis Blanc (président), Jean-Michel Charpentier (finances), Pascal Rousselle (vice-président, secrétaire), Michel Clin (vice-président, législation), Patrick Le Parc (vice-président, motos), Yvon Gascoïn (vice-président, manifestations), Hubert Haberschuh (professionnels, métiers, formation) et Bruno Tabare, (véhicules militaires, agricoles, poids lourds). En la personne

d'Alain Guillaume (président), Céline Poussard (vice-présidente en charge des finances), Christian Simonetti (secrétaire adjoint) et Valy Giron (membre en charge des musées), la nouvelle équipe en place remercie celles et ceux qui ont contribué à l'expansion de la FFVE et qui, pour raisons personnelles, ont choisi de se retirer du bureau.

Jean-Louis Blanc, nouveau président, expose alors sa vision du futur de la FFVE et de ses actions prioritaires pour 2019. Parmi celles-ci figurent la révision des statuts de la FFVE, la Transmission des savoirs, la Culture, l'avenir de la CGC, le cas des répliques, *kits-cars* et autres transformations ainsi que les Youngtimers. ■

**1. Voir à ce propos le détail de cette nouvelle composition à la page Organigramme de ce numéro.**





# EN VITRINE

## IDÉES-CADEAUX POUR L'ÉTÉ

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

### ST Dupont ARCHITECTURE HORLOGÈRE

Spécialisée dans les accessoires de luxe, la maison Dupont signe son arrivée dans le monde de l'horlogerie par la création de l'Hyperdome, une montre à quartz hors norme, au volume surprenant et déclinée dans six couleurs et matériaux. Son dôme de cristal minéral antireflet est présenté comme incassable et résistant aux rayures. Ces caractéristiques en font l'accessoire de conduite idéal pour vos balades en terrain accidenté.



ST Dupont,  
Hyperdome, Be Exceptional, 495 €  
Disponible au 10 rue de La Paix, 75002 Paris  
et sur [www.st-dupont.com](http://www.st-dupont.com)



### Optic 2000 x Prudensee BON ŒIL, BON PIED

Optic 2000 innove et présente en avant-première Prudensee, des lunettes connectées qui aident à prévenir l'endormissement au volant. Sept modèles certifiés Origine France Garantie sont disponibles. Connectées à votre smartphone, ces montures d'un nouveau genre détectent vos signes de fatigue. Elles vous alertent en cas de danger par un signal sonore et une notification sur votre téléphone ou sur celui de vos passagers.

Optic 2000 x Prudensee,  
Pantos noir, 289 €  
Disponible en exclusivité dans le réseau Optic 2000  
et bientôt sur [www.optic2000.com](http://www.optic2000.com)



### Chartreuse UN SECRET BIEN GARDÉ

130 plantes médicinales et aromatiques ainsi que 400 ans d'histoire constituent le secret de l'élaboration de l'Elixir Végétal de La Grande Chartreuse, la plus célèbre des liqueurs dauphinoises.

Sur un sucre, dans un grog ou en bitter dans un cocktail, quelques gouttes vous apporteront légèreté, tonus et, paraît-il, longue vie. Peut-être cela vous permettra-t-il de voir un jour la Renault Twizy devenir un «véhicule d'époque» ?

Chartreuse,  
L'Elixir Végétal, 11,70 €  
Disponible chez les meilleurs cavistes.  
*L'abus d'alcool est dangereux pour la santé. A consommer avec modération.*



### La Belle Mécanique BLEU DE VACANCES

Vous trouverez dans la gamme de la jeune marque française de prêt-à-porter masculin La Belle Mécanique de quoi afficher avec style votre amour pour l'automobile. L'Enjoliveur, un tee-shirt en coton bleu marine, disponible du M au XXL, donnera confort et aisance à votre look de l'été. Une petite griffe tricolore en bas rappelle discrètement, et non sans une certaine habileté, que l'article est de fabrication française.

La Belle Mécanique,  
Tee-shirt L'Enjoliveur, 75 €  
Disponible dans le réseau La Belle Mécanique  
et sur [www.labelle-mecanique.fr](http://www.labelle-mecanique.fr)





**Tod's**  
**NOUVEAU CLASSIQUE**

La maison italienne Tod's a bâti sa renommée avec ses souliers de conduite. Ce nouveau mocassin en cuir velours, évolution *sportswear* de l'icône Il Gommino, possède une semelle faite de corde tressée artisanalement et de gomme avec picots. Il est discrètement estampillé par le monogramme de la maison embossé dans le cuir de la languette. Offrant une ligne moderne, il apporte confort à votre conduite et élégance à vos tenues d'été.

Tod's,  
Mocassin en cuir velours, 390 €  
Disponible dans le réseau Tod's et sur [www.tods.com](http://www.tods.com)

**Kiwi Saint-Tropez**  
**UN COMBI DE PLONGÉE**

A l'approche de l'été, optez pour ce short de bain mi-cuisse. Ses imprimés bigarrés rendent hommage au célèbre Combi de Volkswagen, véhicule rétro préféré des surfeurs et icône de la culture des Années soixante et soixante-dix. De la Pointe de La Torche à Hossegor, soyez sûrs de faire des vagues en arborant ce maillot de bain Kiwi Saint-Tropez disponible en taille 38 à 46.



Kiwi Saint-Tropez,  
Maillot de bain homme rik combo blanc, 87€  
Disponible dans le réseau Kiwi et sur [www.kiwifr](http://www.kiwifr)



**Chapal**  
**L'ALLURE À TOUTE ALLURE**

Le serre-tête en cuir pour automobilistes de la maison Chapal vous protège du vent et de la pluie lors de vos sorties en cabriolet. Inspiré de l'aviation à l'instar des lunettes Goggles, ce couvre-chef en agneau glacé, souple et doublé de jersey de coton «*légèrement ouatiné*», est disponible dans sept coloris et en taille 55 à 62. Il vous donnera ainsi fière allure dans le plus pur style rétro.

Chapal,  
Casque automobiliste, bleu, 320 €  
Disponible au 244 rue de Rivoli, 75001 Paris  
et sur [www.chapal-shop.com](http://www.chapal-shop.com)



**24 Heures du Mans**  
**UNE PREMIÈRE HISTORIQUE**

Les 15 et 16 juin 2019, vibrez aux sons des moteurs en assistant à la 87<sup>e</sup> édition de la plus mythique des courses d'endurance automobile, les 24 Heures du Mans.

Pour la première fois, elles accueilleront la Super Finale du Championnat du Monde d'Endurance FIA-WEC. A l'arrivée, vous célébrerez ainsi des vainqueurs et des champions du Monde. Entre passionnés ou en famille, cet évènement promet de grands moments de sport et de plaisir.

24 Heures du Mans, à partir de 52 €  
Billets disponibles sur [www.ticketlemans.org](http://www.ticketlemans.org)



**Maison Berger**  
**CHANGEZ D'AIR !**

Oubliez sapins au rétroviseur et autres disgracieux diffuseurs d'odeur. La Maison Berger donne aux parfums d'auto un nouveau souffle. Discrets mais au style travaillé, les diffuseurs du fabricant français de lampes plus que centenaire apportent purification de l'air et suppression des odeurs désagréables dans l'habitacle de votre véhicule. Trois modèles de diffuseurs et 12 parfums sont disponibles.

Maison Berger,  
Diffuseurs pour voiture, 15€ - recharge, 6€  
Disponible dans le réseau Maison Berger  
et sur [www.maison-berger.fr](http://www.maison-berger.fr)



# L'HUMEUR DE...

PHILIPPE BROSSETTE



**Philippe Brossette a parcouru le monde, notamment pour la société Berliet créée par son grand-père Marius et dont il préside aujourd'hui la Fondation. Une carrière riche d'aventures, en particulier à Cuba avec Fidel Castro...**

**"C**uba, fin des Années soixante. Au pouvoir depuis 1959 dans la plus grande île des Caraïbes, Fidel Castro est, pour les uns un héros, pour les autres un démon. Pour le Général de Gaulle, peu soupçonnable de complaisance marxiste, il est le *leader* d'un pays ami dont la France veut devenir un partenaire technique et économique majeur. Pour moi, il est depuis 1964 un client de la société Berliet.

Jeune ingénieur diplômé de l'Ecole des Moteurs, je fais mon apprentissage de la vie active dans le groupe familial « à l'ancienne ». J'ai commencé mes humanités industrielles au Nigéria en vendant des matériaux de construction dans une société qui porte notre nom. Mission accomplie, on m'envoie en 1968 à Cuba pour honorer l'une des clauses d'un contrat signé trois ans plus tôt. Paul Berliet avait convenu en marge de la fourniture de 2500 camions destinés en particulier à la construction de barrages en terre pour l'irrigation, de créer à Holguin une usine de rénovation de moteurs, boîtes de vitesse et ponts ainsi que trois centres de formation à la technique

automobile et à la soudure, au sein desquels devaient être formés les personnels locaux. J'y arrive avec mon épouse et un groupe de dix coopérants et nous nous intégrons à la vie cubaine au milieu d'une population bienveillante de gens qui, je le crois encore aujourd'hui, étaient pour la plupart, malgré les difficultés de la vie de tous les jours, heureux de nous recevoir.

Après de longs mois d'une construction chaotique, le bâtiment peut être inauguré comme prévu le 14 juillet 1969 en présence de Paul Berliet. C'est un exploit.

Comme va le dire Fidel Castro « *Les Français ont construit cette usine malgré les Cubains!* ». Nous avons dû surmonter le manque récurrent de matériaux, de personnel et d'engins de travaux publics en troquant ce dont nous avons besoin contre des stylos Bic marqués Berliet, envoyés spécialement par nos bureaux de Lyon. Une boîte de vingt en échange du prêt d'un bulldozer – que nous ne rendions jamais, un paquet de cent contre quelques tonnes de ciment.

Tout cela est oublié en ce 14 juillet 1969. Le *Commandante*, que je n'avais jamais rencontré, arrive à Holguin en grand équipage, cigare aux lèvres et suivi par un cortège de fidèles en treillis parmi lesquels on peine à différencier les compagnons de route et les gardes du corps. Mains sur les hanches, il use comme à son

habitude les micros par un discours fleuve de quatre heures et demie pour lancer la grande récolte de 10 millions de tonnes de sucre ! Descendu de l'estrade, il passe en revue la gamme Berliet aligné sous le soleil. Soudain, son regard s'arrête sur la Méhari de mon épouse : « *Qu'est-ce que c'est ?* » demande-t-il, « *Une Citroën Méhari, Monsieur Le Président* », lui répond l'un d'entre nous. « *Je veux l'essayer* », lâche Castro qui s'installe d'autorité au volant et part pour excursion dans la campagne solidement escorté. Malgré une panne due à une

“ Je veux acheter 500 Méhari ”

essence de mauvaise qualité, Fidel revient à notre point de départ enchanté par son essai et lâche : « *J'en veux 500 ! Des vertes pour les fonctionnaires de l'agriculture, des jaunes*

*pour les médecins et des rouges pour les membres du parti.* ». Voilà comment, en plus de quelques milliers de camions Berliet, les Citroën Méhari ont commencé à rouler à Cuba dans le courant de l'année 1970 ! L'unité de rénovation a fonctionné de nombreuses années et des centaines de techniciens ont été formés. Une usine de fabrication d'autobus urbains a, elle, été construite aux environs de La Havane. Tous les projets imaginés avec Berliet n'ont pas abouti, mais des camions et des bus Berliet – qui ont tous fait plus d'un million de kilomètres – ainsi que des Méharis, roulent toujours à Cuba. ■





*Classic Car Colors*



A brand of  
BASF – We create chemistry

# 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).

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



Global Partner



# LECTURES

## POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

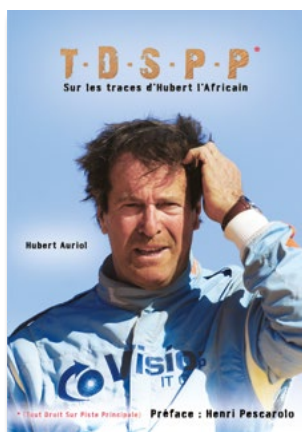
PAR ANTOINE DEMETZ - ADEMETZ@ALCYON-MEDIA.COM



### REIMS, 1925 - 1969

Situé au cœur de la Champagne, le mythique circuit de Reims est aujourd'hui inscrit dans la légende du sport automobile mondial. Depuis le premier Grand Prix de La Marne en 1925, jusqu'aux dernières courses de Formule 2, Formule 3, Formule France et R 8 Gordini courues en 1969, toute l'histoire du circuit rémois est ici retracée dans le détail, année par année, et accompagnée d'une iconographie choisie de très grande qualité.

Jean-Paul Delsaux et Dominique Pascal  
L'Autodrome Editions  
[www.homemell-magazines.com](http://www.homemell-magazines.com)  
264 x 287 mm, 208 pages  
300 illustrations, 42 €



### TDSPP, SUR LES TRACES D'HUBERT L'AFRICAIN

Héros du Paris-Dakar sur deux roues puis quatre roues, mais aussi organisateur de la célèbre épreuve africaine, Hubert Auriol retrace tout son parcours dans cet ouvrage autobiographique agrémenté des témoignages de Cyril Neveu, René Metge et Gérard Holtz. Il s'y raconte avec son goût du danger, sa passion pour l'aventure, tant humaine que mécanique, et ses amitiés forgées par les épreuves et les exploits mécaniques.

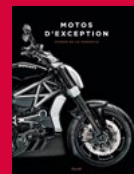
Hubert Auriol, préface d'Henri Pescarolo  
Le Voyageur Editions - [www.bedandhistoricismotors.com](http://www.bedandhistoricismotors.com)  
210 mm x 297 mm, 386 pages  
540 illustrations, 34 €



### 2, 3, 4 ROUES, LE GRAND PRIX DE PICARDIE 1913

12 et 13 juillet 1913, le 5<sup>e</sup> Grand Prix de l'Automobile Club de France est organisé dans la Somme près d'Amiens. Il accueille trois épreuves réservées respectivement aux voitures de Grand Prix, aux motocyclettes et aux cyclecars. Des préparatifs aux classements, en passant par les forces en présence, tout ce qui concerne cette édition historique a été rassemblé dans cet ouvrage, véritable référence sur le sujet.

Jehan-Charles de Penfentenyo  
Editions Michel de Maule - [www.micheldemaule.com](http://www.micheldemaule.com)  
227 x 280 mm, 288 pages  
366 illustrations, 60 €



### MOTOS D'EXCEPTION

Livre d'exception pour machines d'exception ! Allemandes, Américaines, Anglaises, Françaises, Italiennes et Japonaises, elles y sont toutes et en très grand format !

Claude de La Chapelle  
Gründ - [www.lisez.com](http://www.lisez.com)  
280 x 370 mm - 240 pages, 69 €



### 20 ANS DE COLLECTION PASSION

Les souvenirs de Jean Pisapia, collectionneur passionné, bénévole généreux et attachant, mais aussi créateur et pilier de la fameuse Locomotion en Fête.

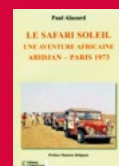
Jean Pisapia  
Réédition à compte d'auteur  
06 07 35 85 58  
[jean.pisapia@abmail.com](mailto:jean.pisapia@abmail.com)  
25 € (port compris)



### CITROËN, 100 ANS

Prestigieux ouvrage en coffret célébrant le premier siècle d'existence de la marque Citroën. Signé par des grands noms, spécialistes de l'histoire automobile française.

Serge Bellu, Olivier de Serres  
et Sylvain Reisser  
ETAI - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
240 x 290 mm - 400 pages, 89 €



### LE SAFARI SOLEIL, UNE AVENTURE AFRICAINE, ABIDJAN-PARIS 1973

1973, trois équipages français traversent l'Afrique de l'ouest et l'Espagne à bord de Citroën Baby-Brousse à mécanique de 2 CV construites à Abidjan.

Paul Alazard, préface de Maurice Delignon  
Editions Christian  
[akwabapaul@orange.fr](mailto:akwabapaul@orange.fr)  
160 x 240 mm - 126 pages, 25 €



# 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



## COMMENT BIEN S'ASSURER POUR TRANSPORTER

**Transporter un véhicule de collection sur une remorque en toute sécurité pour soi comme pour les autres n'est pas qu'affaire d'habileté ! L'apprentissage des bons gestes et leur prudente mise en œuvre autant que le scrupuleux respect de la réglementation sont évidemment essentiels. Mais souscrire la bonne assurance est un préalable tout aussi indispensable.**

PAR FRANÇOIS GRANET AVEC CHRISTIAN MARIELLE-TREHOUART (ICC CARENE ASSURANCES)

**P**eu d'automobilistes ne savent mieux tracter une remorque que les collectionneurs. Non pas qu'un véhicule de collection passe plus de temps sur une remorque que les deux, trois, quatre roues, ou plus... par terre. Mais un collectionneur a tout simplement plus d'occasions que la moyenne des conducteurs d'utiliser une remorque dans l'exercice de sa passion. De la découverte d'une épave non roulante dans une grange, aux voyages de longue distance, en passant par les visites aux différents restaurateurs ou la survenance de la panne (cela arrive), la remorque, la sienne ou celle d'un ami, fait partie de la boîte à outils. Mais on ne se jette pas sur une remorque comme on empoigne un marteau. Il faut se pencher sur le Code de La Route puis apprendre à maîtriser l'objet dans les règles. En marche avant et en ligne droite, l'animal fait à peu près ce qu'on lui demande. En marche arrière dans un parking étroit, c'est autre chose... Et pour reprendre la métaphore du marteau, en cas de maladresse les

conséquences dépassent de loin la douleur d'un doigt meurtri. Un pansement ne suffit pas à réparer les dégâts. La question de l'assurance, dont il est trop tard de se préoccuper « après », est donc essentielle. Mais reprenons dans l'ordre...

### LE CODE DE LA ROUTE

Quelles sont les obligations légales à respecter pour rouler avec une remorque ? Une assurance spécifique est-elle obligatoire, la remorque est-elle couverte par l'assurance de votre véhicule tracteur ? Comment fonctionne l'assurance remorque ? C'est ce que nous allons détailler ici !

Il en va de la remorque comme du véhicule qui la tracte, tout commence par ce que dit le Code de La Route de l'objet dont il est question !

Une remorque dont le poids total autorisé en charge, ou PTAC, est supérieur à 500 kg doit faire l'objet d'une immatriculation spécifique auprès de la Préfecture et donc posséder son propre certificat d'immatriculation

(article R317-8 du Code de La Route). Pour un PTAC inférieur à 500 kg, il n'y a pas de document exigé, mais l'immatriculation du véhicule tracteur doit obligatoirement être reportée sur une plaque réglementaire apposée à l'arrière de la remorque en respectant les normes en vigueur.

### Freinée et non freinée

Toute remorque dont le PTAC est supérieur à 750 kg doit disposer d'un système de freinage. Dans le cas d'une remorque non freinée, le PTAC de la remorque ne devra pas être supérieur à la moitié du poids à vide, ou PV, du véhicule tracteur. Une remorque non freinée de 750 kg devra être tractée par un véhicule dont le PV est au minimum de 1500 kg. Une remorque non freinée porte à l'arrière l'immatriculation du véhicule tracteur. Une remorque freinée possède sa propre immatriculation.



Pour tracter avec un véhicule léger, si le PTAC de la remorque ne dépasse pas 750 kg, le permis B est suffisant. Il l'est aussi pour les remorques bagagères et caravanes de plus de 750 kg, sous réserve que la somme des PTAC de la remorque et du véhicule tracteur ne dépasse pas 3500 kg. Et, bien sûr, cela vaut que vous rouliez avec votre remorque vide ou chargée.

Si la somme des PTAC du véhicule tracteur et de la remorque est comprise entre 3500 et 4250 kg (et bien sûr dans la limite du poids total roulant autorisé, ou PTR, du véhicule tracteur), le permis B complété de la formation B96 est exigé. La formation B96 s'obtient après un stage payant de sept heures, sans examen. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, seules les écoles de conduite et les associations ayant obtenu le label *Qualité des formations au sein des Écoles de conduite* délivré par le Ministère de l'intérieur peuvent délivrer la formation B96.

Lorsque la somme des PTAC du véhicule tracteur (de catégorie B) et de sa remorque dépasse 4250 kg, et quand le PTAC de la remorque excède 750 kg, vous devez passer un nouvel examen de conduite afin d'obtenir le permis BE. Ce permis est un véritable examen avec épreuves théoriques et pratiques. Par ailleurs, depuis la parution du décret 2016-723 au *Journal Officiel*, la visite médicale n'est plus nécessaire pour obtenir ou renouveler ce permis (sauf cas de maladies graves définies dans l'article R 226-1 du Code de La Route).

Bien sûr, si vous possédez le permis BE, vous êtes dispensé de la formation B96. Qui peut tracter le plus, peut tracter le moins !

## QUELLE ASSURANCE ?

L'assurance d'une remorque tractée est déterminée par son PTAC. S'il est inférieur ou égal à 750 kg, elle sera couverte gratuitement par l'assurance du véhicule tracteur

durant ses phases d'utilisation. Une remorque dont le PTAC est supérieur à 750 kg doit, elle, avoir une assurance propre. Au-delà de ce poids, il est en effet obligatoire de souscrire auprès d'un assureur une garantie spécifique qui prend en charge la Responsabilité Civile du propriétaire du véhicule. Cette garantie protège en effet ce dernier contre les dommages qu'il est susceptible de causer à un tiers par le biais de sa remorque ou de ce qu'elle transporte (ici le véhicule de collection).

D'autre part, en plus de cette garantie obligatoire, certains conducteurs peuvent opter pour une assurance remorque complète qui couvre les dégâts subis par la remorque elle-même et son contenu. Cette assurance propose aussi des indemnités en cas de vol, incendie, tempête, catastrophe naturelle, vandalisme...

## UNE SIMPLE MARCHANDISE

Attention ! Généralement, lorsqu'un véhicule est transporté sur une remorque-voiture pour se rendre par exemple à une manifestation, bon nombre de contrats d'assurance, même avec une formule Dommages tous accidents, ne couvrent plus le véhicule transporté car il cesse alors d'être un véhicule terrestre à moteur pour devenir une simple marchandise transportée. Vérifiez donc avec votre assureur, de manière systématique, les conditions accordées au contrat du véhicule tracteur. Il est fortement recommandé de souscrire un contrat « remorque » auprès de la même compagnie que celle qui assure votre véhicule tracteur. En effet, en cas d'accident impliquant votre remorque, la gestion du dossier de sinistre sera effectuée par l'assurance du véhicule tracteur. Et le temps de traitement sera donc rallongé si vous avez souscrit un contrat d'assurance pour votre remorque chez un assureur différent de celui du véhicule tracteur... ■

## SIX CONSEILS PRATIQUES

1. Surestimez toujours le poids de votre chargement de dix pour cent. Si vous pensez dépasser les limites autorisées, et si cela est possible, comme par exemple pour le transport d'une voiture en pièces détachées, déchargez une partie de ce que vous comptez emporter. Sinon, renoncez à partir avec votre remorque ou trouvez un autre moyen de transport. Ne jouez jamais avec les limites, c'est une question de sécurité. Et en cas de contrôle, vous risquez l'immobilisation.
2. Respectez les caractéristiques de vos pneumatiques, dimensions, pressions, indice de vitesse, suivez toujours scrupuleusement les prescriptions du manufacturier. L'éclatement d'un pneu sur une remorque peut avoir de graves conséquences. Souvent, au mieux, la destruction du chargement.
3. Soignez votre immatriculation. Une plaque d'immatriculation obéit à une réglementation très précise. Évitez les fantaisies dans ce domaine et, quels que soient votre cas de figure et votre type de remorque, faites réaliser chez un professionnel une plaque d'immatriculation réfléchissante homologuée.
4. Dans le cas d'une remorque freinée, faites régulièrement contrôler, et si besoin régler, le dispositif afin que le freinage soit parfaitement équilibré.
5. Vérifiez toujours avant de partir le bon état, le fonctionnement et la propreté des équipements de signalisation (catadioptrés, lanternes, feux de stop, clignotants, feux de position et antibrouillard). Faites-vous aider ! Emportez les ampoules de rechange correspondant aux feux de la remorque et, si besoin, le tournevis permettant de les ouvrir.
6. Effectuez les premiers mètres à très basse vitesse et testez votre freinage afin de vous assurer que le chargement est parfaitement arrimé et stable. Avec une remorque les distances de freinage augmentent. Tenez-en compte et adaptez votre vitesse en conséquence. Anticipez plus qu'à l'accoutumée ! Après une dizaine de kilomètres retendez vos sangles puis vérifiez-les à chaque arrêt.

## PETIT LEXIQUE DU REMORQUEUR



### PV OU PVN OU POIDS À VIDE NATIONAL

Il est mentionné en kilos sur les documents techniques du véhicule tracteur ou de la remorque à la rubrique « G1, Poids à vide national » de son certificat d'immatriculation. C'est le poids du véhicule en ordre de marche avec ses équipements, réservoirs remplis quand il y en a, mais sans ses passagers ou sa charge.

### PTAC OU POIDS TOTAL AUTORISÉ EN CHARGE

Il est mentionné en kilos sur les documents techniques de la remorque (comme sur ceux de tout véhicule), sur sa plaque châssis et à la rubrique « F2, Masse en charge maximale admissible du véhicule en service dans l'Etat membre d'immatriculation » du certificat d'immatriculation (quand la remorque en possède un). C'est le poids maximum à ne pas dépasser que peut totaliser la remorque avec sa charge.

### PTRA OU POIDS TOTAL ROULANT AUTORISÉ

Il est mentionné en kilos sur les documents techniques du véhicule tracteur ou de la remorque à la rubrique « F3, Masse en charge maximale admissible de l'ensemble en service dans l'Etat membre d'immatriculation » de son certificat d'immatriculation. Il s'agit du poids maximum à ne pas dépasser pour l'ensemble composé du véhicule tracteur et sa remorque. Il s'obtient en additionnant le PTRA du véhicule tracteur et le PTRA de la remorque.

### CU OU CHARGE UTILE

C'est tout simplement le poids de ce que vous pouvez charger sur votre remorque. Une valeur simple à calculer, c'est le PTAC (« F2 ») moins le PV (« G1 »).

### PMT OU POIDS MAXIMUM TRACTABLE

Le PMT n'est pas mentionné sur le certificat d'immatriculation. Pour connaître le PMT de votre véhicule tracteur, il suffit de faire l'opération simple suivante, PTRA du véhicule tracteur (« F3 ») moins PTAC du véhicule tracteur (« F2 ») égale PMT du véhicule tracteur. Le PMT du véhicule tracteur doit être supérieur au PTAC de la remorque même si elle est vide. Si la valeur du PMT obtenue est insuffisante pour ce que vous prévoyez de tractier, choisissez un véhicule tracteur au PTRA plus élevé.





# JEAN-LOUIS BLANC

## « AGIR AVEC FORCE POUR QUE VIVE NOTRE PASSION »

Haut fonctionnaire, grand dirigeant puis créateur d'entreprises, Jean-Louis Blanc est un homme de méthode et de défis. Ce collectionneur discret, nouveau Président de la FFVE, lève le voile sur son projet pour la Fédération.

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

**L'Authentique :** En février 2019, lors de l'Assemblée Générale de la FFVE, vous avez succédé à Alain Guillaume qui n'avait pas souhaité demander la reconduction de son mandat de Président. Voulez-vous ce poste pour lequel vous n'avez pas fait campagne ?

**Jean-Louis Blanc :** Lorsqu'Alain Guillaume a fait savoir fin 2018 qu'il ne souhaitait pas demander la reconduction de son mandat, des amis sont venus me proposer de me présenter à sa succession. J'ai accepté. Les instances de la FFVE ne m'étaient pas inconnues. Il y a plusieurs

années, j'avais été coopté comme administrateur par Claude Delagneau qui en était alors le président.

**L'A :** Autrefois, les fédérations étaient présidées par des dirigeants associatifs qui décrochaient là un peu leur bâton de maréchal. C'est leur destin moderne d'être désormais présidées par des hauts fonctionnaires ou des responsables de grandes entreprises ?

**J-LB :** La passion et l'engagement associatifs ne sont sanctionnés par aucun diplôme et il n'y a pas un profil type du

président de fédération. Il faut juste avoir du temps, de l'énergie, des compétences car les problèmes à gérer deviennent de plus en plus complexes, et une solide envie de servir. Ce qui est sûr, c'est que la passion pour la collection, pour le patrimoine automobile, a conquis des catégories de la population qui y prêtaient auparavant moins d'attention. Hier, on n'osait pas forcément avouer un amour de l'automobile ancienne qui pouvait être pris comme une passion ringarde pour les vieilles voitures. Aujourd'hui, la démarche est à la fois passionnelle et patrimoniale. A une époque où l'automobile



“ J’ai une passion pour le patrimoine historique automobile ”

est la cible de beaucoup de reproches, le véhicule ancien est un objet de plus en plus recherché. Et l’on trouve désormais des associations de collectionneurs, de passionnés, jusqu’au Parlement français ! En toute logique, les clubs voient maintenant arriver à leur tête des femmes et des hommes qui ont occupé ou occupent des fonctions managériales, et qui souhaitent mettre leur savoir et leur expérience au service de leur passion. Je crois que la mutation des profils de responsables associatifs vient tout simplement de là. C’est mon cas comme celui de beaucoup d’autres. Les clubs, les fédérations et tout le mouvement associatif s’enrichissent de cette diversité.

**L’A : Votre parcours professionnel est connu (voir encadré), mais on en sait moins sur votre trajectoire de collectionneur. Comment vivez-vous votre passion pour les mécaniques anciennes ?**

**J-LB :** Si j’aime tout ce qui roule, sous toutes ses formes, je suis un collectionneur de voitures. J’ai acheté ma première auto ancienne, une Renault 4 CV, en 1985. Elle a été rejointe dans mon garage par une Alfa Romeo Giulia Spider 1600, puis une Mercedes 230 « Pagode », une Renault R 8 Gordini et une Fiat Panda 4 x 4. Mais je suis avant tout amoureux de Facel Vega. Je suis tombé dedans en 1995. L’aventure de la marque, ses



« A une époque où l’automobile est la cible de beaucoup de reproches, le véhicule ancien est un objet de plus en plus noble. »

modèles et leur style extraordinaire me passionnent. Je roule beaucoup avec la Facel III Coupé de 1964 que j’ai eu la chance de pouvoir acquérir il y a plus de vingt ans. J’ai fait un peu plus de 100 000 km à son volant !



© FFVE – tout droit réservé

**L’A : Et côté engagement associatif ?**

**J-LB :** J’ai créé et organisé, de 2003 à 2013, deux rallyes de régularité historique, le *Cévennes Lozère Historique* et les *Boucles de Loire*, ainsi que le *Trophée Historique des Régions* aujourd’hui présidé par Yvon Gascoïn. Je préside l’association *Petites Routes de France* qui organise tous les ans une randonnée de 1000 km sans feu rouge sur de très belles petites routes des régions françaises. En tant qu’Administrateur de Culturespaces, concessionnaire du Musée de Mulhouse, j’ai pu également développer une passion pour le patrimoine historique automobile.

**L’A : Rejet de l’automobile vu comme un objet responsable de la dégradation de la qualité de vie, zones urbaines qui se referment à la mobilité individuelle, normes environnementales de plus en plus contraignantes, comment la FFVE peut-elle surmonter ces dangers qui menacent les collectionneurs de véhicules de toute nature, à commencer par la liberté de rouler quand et où ils le veulent ?**

**J-LB :** Je vais tout faire pour que nous puissions tous continuer à utiliser nos véhicules anciens au quotidien, parce que c’est ainsi que vit notre passion. Il faut agir. C’est l’un de nos grands défis ! Ce n’est pas mon chantier, mais celui de toute la Fédération. En ce domaine comme en d’autres, je veux associer le plus grand nombre possible d’Administrateurs, les responsabiliser. ➤

**JEAN-LOUIS BLANC EN BREF**  
Jean-Louis Blanc est né le 5 février 1949 à Antibes. Ingénieur agronome de formation, il est également diplômé de l’Institut d’Études Politiques de Paris (1972) et de l’École Nationale d’Administration (1976). Il a été successivement Administrateur Civil au ministère de l’Agriculture, chargé de mission au Cabinet du ministre du Commerce Extérieur, directeur du Cabinet du Secrétaire Général du Gouvernement, président du directoire des Domaines Cordier, président du directoire de la Compagnie Nationale d’Aménagement de la Région du Bas-Rhône et du Languedoc, président de la Société d’Études et de Promotion pour l’Aque-

duc Languedoc-Roussillon-Catalogne. Il a ensuite rejoint le Groupe Suez comme directeur des Ressources en Eau, puis occupé successivement les postes de directeur Commercial France, directeur du Développement France, puis directeur de la Direction Commerciale et Marketing du Groupe GDF Suez.



« Notre mission, c'est la transmission des savoirs... »

des savoirs et l'approfondissement, l'enrichissement perpétuel de ceux-ci. Chaque fois qu'une initiative va dans ce sens, nous devons l'encourager, l'accompagner voire nous en saisir pour la porter avec force et vigueur.

**L'A : A quels grands types d'actions pensez-vous et comment voulez-vous les développer ?**

**J-LB :** Ces actions vont être déterminées par sept commissions qui ont été créées au sein de la FFVE et qui vont travailler tout au long de cette année 2019 (voir encadré). Les thématiques clefs dont elles sont saisies sont le Patrimoine et la Culture – un atelier dans lequel je vais m'investir directement, la Carte Grise de Collection, la Transmission du Savoir, les Youngtimers, les Répliques, les Statuts de la FFVE et les Concours. Autour de chacune de ces thématiques vont se rassembler des groupes de travail composés d'Administrateurs et de personnes extérieures à la FFVE. Je souhaite qu'à l'Assemblée Générale 2020 nous présentions le résultat de ces travaux aux adhérents et révélions les premières actions que nous allons développer.



« Si, j'aime tout ce qui roule, sous toutes ses formes, je suis un collectionneur de voitures. »

**» L'A : En général et dans le détail, quelles sont vos priorités, votre programme d'actions ?**

**J-LB :** Mon objectif principal est de renforcer l'action patrimoniale et culturelle de notre Fédération et que cet engagement s'exprime à travers nos activités. Je pense que c'est le levier pour agir sur tout le reste. Nous sommes des personnes de passion et d'engagement. La passion

est une qualité très bien perçue dans le public. Qui dit passion dit sincérité, une valeur plus nécessaire que jamais. Elle force la sympathie et la bienveillance face à ce que nous pouvons développer. Nous devons travailler pour donner encore plus de sens à notre engagement, le faire partager en donnant un contenu historique et culturel plus riche. Notre mission, c'est la transmission



« Je vais tout faire pour que nous puissions tous continuer à utiliser nos véhicules anciens au quotidien, parce que c'est ainsi que vit notre passion. Il faut agir. C'est l'un de nos grands défis ! »





« Mon objectif principal est de renforcer l'action patrimoniale et culturelle de notre Fédération. »

**L'A : Pourquoi aller chercher des personnes extérieures à la FFVE pour contribuer à ces réflexions ? La FFVE est en panne d'analyse et d'idées ?**

**J-LB :** La FFVE n'est ni en déficit d'analyse, ni en manque d'idées. Notre Fédération et nos Clubs sont composés d'une myriade de profils et de compétences qui bouillonnent. Une richesse que bien des fédérations peuvent nous envier. Mais pourquoi se priver de croiser nos réflexions, nos travaux, avec des femmes et des hommes de tous horizons qui ont des compléments d'expérience et d'expertise à nous apporter ? Plus notre analyse sera pertinente, plus les idées seront riches, et plus nous aurons de chances de lancer des projets porteurs, des projets susceptibles de combler nos attentes et de remporter l'adhésion de tous.

**L'A : La FFVE est une grande fédération nationale, mais que pèse-t-elle au sein d'un monde qui se globalise, y compris en matière de réglementation – au moins en Europe ?**

**J-LB :** Nous vivons dans un monde qui s'organise internationalement. Nous n'irons pas contre le sens de l'histoire. Les règlements dans l'espace européen se rejoignent, voire s'imposent parfois à tous de la même manière. Nos actions, qui sont nationales, ne peuvent ignorer le cadre plus global. Et dans ces moments-là, il faut que les

entités nationales coordonnent leur action pour peser sur le débat international.

**L'A : L'union fait la force...**

**J-LB :** En tout cas, lorsqu'il faut négocier avec une institution, la désunion est toujours une faiblesse ! Patrick Rollet qui préside la Fédération Internationale des Véhicules Anciens, a mené une action remarquable ces dernières années pour que les entités nationales échangent, voire coordonnent leurs actions, chaque fois que possible et pèsent dans le débat. J'espère que Patrick acceptera de rejoindre la FFVE lorsqu'il quittera prochainement son poste à la Fiva.

**L'A : Vous êtes un homme très actif, toujours chef d'entreprise, qu'allez-vous devoir sacrifier pour mener à bien cet intense programme à la FFVE ?**

**PR :** Rien, je ne sacrifierai rien. Avant d'accepter d'être candidat à la présidence, j'ai regardé comment je devais réorganiser ma vie pour honorer le mandat s'il m'était confié. J'ai dit oui parce que c'était possible. Je continuerai à aller au rugby, à la chasse, au concert, je continuerai à aimer la vie ! Et tout en allant le plus possible à la rencontre des clubs qui sont les forces vives de la FFVE. ■

**SEPT GRANDS CHANTIERS DE RÉFLEXIONS**

Jean-Louis Blanc a initié depuis son entrée en fonction sept commissions confiées chacune à un responsable de la FFVE. Au fil de leurs travaux menés tout au long de l'année 2019, elles analyseront la situation du domaine dont elles ont la responsabilité puis proposeront un plan d'action qui sera présenté lors de l'Assemblée Générale 2020. Ces sept commissions et leurs responsables sont :

- Patrimoine et Culture, Jean-Louis Blanc
- Carte Grise de Collection, Michel Clin
- Transmission du Savoir, Hubert Habermus



- Youngtimers, Patrick Le Parc
- Répliques, Bruno Tabare
- Statuts de la FFVE, Jean-Michel Charpentier
- Concours d'Élégance, Yvon Gascoïn



# LA 300 SL

## L'ICÔNE DE MERCEDES

La 300 SL est la plus célèbre des Mercedes. Sa ligne et ses caractéristiques techniques représentent le summum du savoir-faire de Stuttgart dans les Années cinquante. Mais, sans l'acharnement d'un commerçant de génie et le talent d'un exceptionnel ingénieur, cette étoile à deux ailes n'aurait pas vu le jour...







PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES HISTORIQUES DAIMLER AG





Début 1952, à quelques kilomètres de Stuttgart sur l'autoroute A81, quatre membres de l'équipe technique du service compétition essaient une 300 SL W194. Elle n'est pas encore équipée de Dunlop SP Sport mais de pneus Englebert!

**L**a meilleure GT du Monde ! Lorsqu'elle apparaît samedi 6 février 1954 au Salon de l'Automobile de New York, la Mercedes-Benz 300 SL W198, sa référence officielle chez Mercedes, crée l'événement. Pas seulement chez ses voisins de stands (Jaguar), mais dans le monde automobile en général. L'auto est tout simplement sans rivale. Cette «petite» voiture de 2 400 mm d'em-

pattement, 1 265 mm de haut et qui pèse moins de 1 300 kg à sec, est équipée d'un six cylindres en ligne de trois litres délivrant 215 ch à 5 800 tr/mn qui l'emmène à plus de 225 km/h en pointe. Sur le papier ni Jaguar, ni Ferrari, ni Maserati, ni Aston Martin, ni aucun autre constructeur sportif, n'a de modèle de série capable de rivaliser avec la «Gullwing» (aile de mouette) comme vont l'appeler les

Américains. Un surnom qu'ils donnent à l'auto en raison de sa silhouette lorsque ses deux portes sont ouvertes (en France, on va l'appeler, plus poétiquement, la Mercedes «Papillon»). Ce dispositif original d'ouverture, breveté par l'ingénieur allemand Hans Trippel à qui Mercedes a racheté son invention, n'est pas une coquetterie mais une nécessité. Construit sur un châssis tubulaire recouvert d'une carrosserie en acier et en aluminium (pour les ouvrants), ce coupé tire sa rigidité de pontons très hauts. Le seul moyen de permettre à ses occupants de s'y installer puis d'en sortir sans trop de contorsion est donc de surdimensionner les ouvertures au niveau du toit, ce que n'auraient pas permis des portes à ouverture traditionnelle.

### UNE IDÉE DE MAX HOFFMAN

La foule se presse nombreuse sur le stand Mercedes pour admirer cette beauté curieuse. Même les vendeurs Jaguar ont fini par venir discrètement l'admirer. En retrait derrière les voitures à l'étoile, un homme élégant et discret, costume croisé impeccable, chemise blanche et pochette assortie, cheveux bien lissés en arrière, observe avec anxiété. Maximilian Edwin Hoffman, ou Max Hoffman, que ses amis appellent «Maxie», sait que du suc-



Mars 1950, la Mercedes 300 SL, châssis n°1. Pour le moment, la voiture est exclusivement destinée à la compétition. La découpe des portes s'arrête au ras des glaces.





18 mai 1952, Prix de Berne. Les Mercedes s'élancent en tête, Caracciola devant Kling (qui va remporter l'épreuve). Mercedes y signe son premier triplé.



Mercedes qui prépare le Mans teste en 1952 un dispositif aérodynamique qui se lève au freinage pour accentuer le ralentissement de la voiture et épargner les freins.

cès de cette voiture dépend son avenir. Max Hoffman est l'un des importateurs de la marque aux Etats-Unis. Son domaine est la Côte Est, en particulier New York. Mais il est surtout l'homme grâce à qui cette 300 SL existe. D'ailleurs, la voiture lui appartient un peu. On dit à Stuttgart qu'il a versé à Mercedes un acompte sur l'achat de mille d'entre elles. Un engagement de plusieurs centaines de milliers de dollars pour convaincre la marque de lancer la production d'une version de route de leur modèle de course baptisé, déjà, 300 SL. Pourtant, cette Mercedes 300 SL coupé n'est pas vraiment ce que voulait Hoffman. Il réclamait, lui, un cabriolet que Mercedes finira par produire en 1957, l'année où, justement, celui-ci renonce à distribuer la marque aux USA ! L'histoire a commencé en 1952. Cette année-là, pour renouer avec la compétition, Mercedes aligne en rallye comme sur circuit une nouvelle voiture. Elle

s'appelle 300 SL. 300 pour sa cylindrée (300 centilitres, c'est-à-dire trois litres), SL pour *Super Leicht* (super-légère) et, dans la numérotation des projets Mercedes, porte le nom de code W194 (pour Wagen 194, voiture n° 194).

### L'HÉRITIÈRE DES TITANS

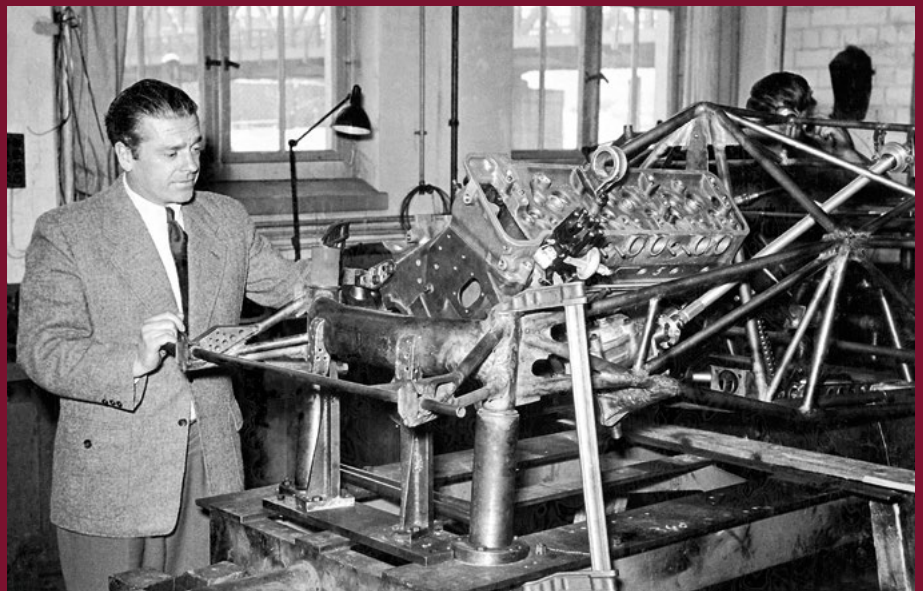
Ce coupé singulier, aux formes très aérodynamiques et équipées de *flügel-türen* (littéralement « portes-ailes »), a été conçu en quelques mois par l'équipe du nouveau responsable de la recherche et du développement automobile, Rudolf Uhlenhaut. L'ingénieur Uhlenhaut est un homme sur lequel Mercedes compte pour redevenir un grand constructeur. A titre personnel, il jouit dans les ateliers de Stuttgart d'un prestige acquis avant le conflit. Il a été l'un des concepteurs et pilote d'essais des monoplaces qui ont dominé

« L'Ère des Titans », dernières saisons du championnat des pilotes de Grand Prix d'avant-guerre ainsi appelées car elles ont vu s'affronter les pilotes au volant des monoplaces les plus démesurées jamais construites (lire dans *L'Authentique* n° 4 le sujet sur le Grand Prix de Tripoli).

A ses côtés, on trouve quelques-uns des ingénieurs qui œuvraient déjà avec lui quinze ans plus tôt. Dans une Allemagne en ruine, ils ont peu de moyens, mais sont plus compétents qu'ils ne l'ont jamais été. Pendant toutes les hostilités, ils ont été réquisitionnés ou volontaires pour travailler au service de l'industrie militaire nazie, disposant ainsi de ressources quasi illimitées. Dans de nombreux domaines, métallurgie, aérodynamique et carburant notamment, ils ont progressé comme ils n'auraient pu le faire en temps de paix. Au contraire des spécialistes allemands d'autres disciplines aux débouchés militaires directs, comme ➤

### RUDOLF UHLENHAUT, LE PÈRE DE LA MERCEDES 300 SL

A son arrivée au *Versuchsabteilung* (le département des essais) de Mercedes en 1931, l'ingénieur Uhlenhaut, 25 ans, se distingue autant par son coup de volant que par la justesse de ses analyses. En 1936, le voilà directeur technique du *Rennabteilung* (le service course). Avec Rudolf Caracciola, il forme un duo pilote-ingénieur imbattable qui permet à ce dernier, après son premier titre en 1935, de coiffer deux couronnes supplémentaires de champion d'Europe des Pilotes de Grand Prix en 1937 et 1938. En 1939, Uhlenhaut est réquisitionné par Mercedes au développement de moteurs de bombardiers. Après les hostilités, il revient à son cher *Rennabteilung* et développe les 300 SL et SLR de course, les 300 SL de route, et la W196 championne du monde de F1 avec Fangio en 1954. Il va diriger ensuite le département véhicules particuliers de Mercedes jusqu'à sa retraite en 1972.

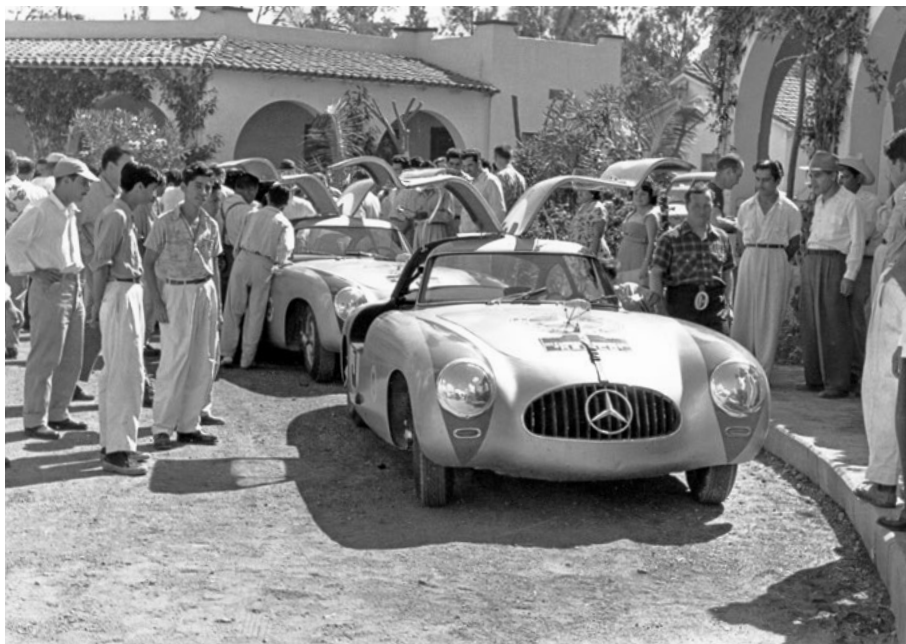




» la physique nucléaire, la propulsion ou l'astronautique, qui ont rejoint de gré ou de force les laboratoires américains, britanniques et français où leur savoir a été acheté contre de confortables salaires ou en échange de l'oubli d'un passé parfois sombre, Uhlenhaut et ses adjoints n'intéressent personne. La Guerre Froide n'a pas besoin de voitures mais de fusées. Ils peuvent donc recommencer à se consacrer à l'automobile.

## LE MOTEUR S'INCLINE

La feuille de mission qui a été donnée à l'ingénieur est simple. Il doit concevoir une voiture de course performante sur circuit comme en rallye, et cela au coût le plus bas possible. Pour y parvenir, il sait qu'il doit utiliser un maximum d'organes existants chez Mercedes et réduire au strict minimum les nouvelles pièces. En bon motoriste, spécialiste de la carburation, il cherche en premier lieu un moteur. Sa chance tient à l'existence d'un bon six cylindres en ligne de trois litres de cylindrée avec boîte de vitesse à quatre rapports qui équipe la gamme 300 et répondant au nom de code M186. Sa première qualité n'est ni la légèreté (c'est un moteur en fonte), ni la puissance (seulement 115 ch) mais la fiabilité, ce qui laisse présager qu'avec une bonne préparation, il sera possible d'en tirer beaucoup plus de chevaux. Uhlenhaut et son équipe doivent donc se livrer à un double exercice, concevoir un châssis le plus léger possible, sans moyens industriels lourds, et gonfler le six cylindres. Côté châssis, les ingénieurs imaginent un treillis de tubes d'aluminium de dia-



22 novembre 1952, la veille du départ de la Carrera Panamericana, l'équipe Mercedes au grand complet reçoit le public et la presse à son hôtel.

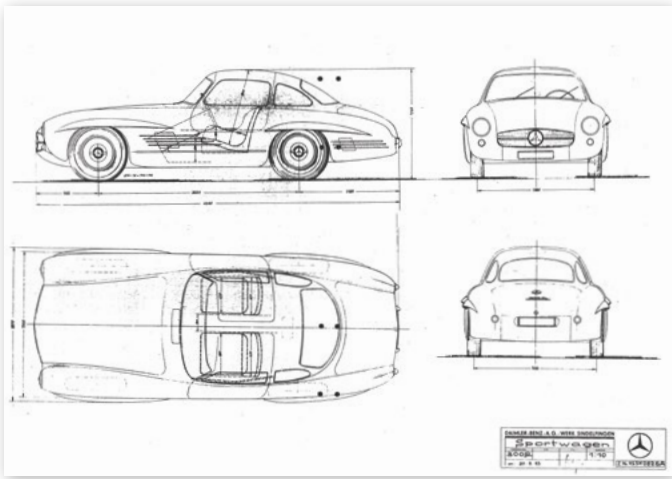
mètre réduit assemblés par modules triangulaires. Sur la balance, il excède à peine 50 kg tout en offrant une remarquable rigidité. L'ensemble est ensuite recouvert d'une carrosserie en alliage d'aluminium (elle va, au fil du temps, combiner des éléments en magnésium). Côté moteur, le bloc a droit à une culasse en aluminium et à trois carburateurs Solex au lieu de deux. Résultat, la voiture est très bien équilibrée, accuse à peine plus de 1000 kg sur la balance et le moteur, qui prend désormais la dénomination M194, délivre 175 solides chevaux. Pour améliorer les performances aérodynamiques de la voiture, le moteur a été in-

cliné de 50° vers la gauche sur son axe, ce qui permet d'avoir un avant plus bas (et à la suite toute la ligne de caisse). Forte de son expérience aéronautique (Uhlenhaut lui-même avait été affecté chez Mercedes pendant la guerre au développement des moteurs d'avions), l'équipe de ses concepteurs a apporté un soin tout particulier aux formes de la carrosserie, très ronde, et aux finitions. Début 1952, lors des premiers essais à Stuttgart, la 300 SL W194 donne les résultats escomptés. La décision de l'engager en compétition est prise. Très vite, les résultats tombent, spectaculaires. Le 18 mai, lors du Prix de Berne, trois des



Été 1952, apparaît la 300 SL W194 en version spider. En perdant son toit, elle s'est allégée d'une vingtaine de kilos. Le 3 août, Mercedes-Benz l'engage au Nürburgring pour le «Jubiläumspreis». Résultat, un quadruplé!





Plan de la 300 SL W198, dessiné par Friedrich Geiger, daté du 20 septembre 1953. Le grand styliste de Mercedes a encore eu un trait de génie.



Le prototype de course modèle W194 châssis n°W194011, développé pour la saison 1953. Très proche dans ses lignes de la future W198, il n'a jamais couru.

quatre voitures inscrites terminent aux trois premières places (1<sup>er</sup> Karl Kling, 2<sup>e</sup> Hermann Lang, 3<sup>e</sup> Fritz Riess). Le 15 juin, Hermann Lang et Fritz Riess remportent les 24 Heures du Mans, suivis de Theo Helfrich et Helmut Niedermayr. Enfin, le 23 novembre, Karl Kling et Hans Klenk gagnent la Carrera Panamericana, suivis d'une autre 300 SL, celle de Hermann Lang et Erwin Grupp. Cette suite de succès majeurs résonne jusqu'aux États-Unis. Dès la victoire du Mans, Max Hoffman a décroché son téléphone et appelé Stuttgart. Il veut une 300 SL de série pour le marché américain.

de mettre sur le marché une Grand Tourisme. Hoffman argumente avec logique. Une telle voiture, et plus particulièrement une version cabriolet à caractère sportif, trouverait sa clientèle en Amérique du Nord où les roadsters sportifs rencontrent un grand succès. La victoire aux 24 Heures du Mans est une opportunité à saisir. Hoffman est à ce point sûr de son fait qu'il signe un chèque d'acompte pour 1000 voitures, c'est du moins ce que prétend la légende que n'étaye aucun document de Mercedes (mais avec Hoffman, légende

et réalité étaient souvent confondues !). Comme ils n'ont pas d'argument logique pour refuser, les Allemands disent oui. Et Rudolf Uhlenhaut reçoit du directoire une nouvelle mission, faire de sa voiture de course une voiture de série. Début 1953, la décision est prise. Cependant, on ne suit pas exactement la requête d'Hoffman. Ce n'est pas un cabriolet que l'on décide de produire, mais un coupé aux caractéristiques et à la ligne dérivées de la voiture qui a tant gagné la saison précédente. L'importateur new-yorkais est déçu ➤

**HOFFMAN VOULAIT UN CABRIOLET**

A l'autre bout du fil, la décision n'est pas une évidence. La 300 SL a été conçue pour promouvoir les modèles de la série 300 (W186 et W188), qui est le haut de gamme de la marque. Des modèles de luxe, pas de sport. Il n'était pas dans les plans du constructeur allemand



4 mai 1952, les trois équipages engagés aux Mille Miglia attendent le départ. Dans l'ordre Caracciola-Kurrle (613), Kling-Klenk (623) et Lang-Grupp (626).



**LA MERCEDES-BENZ 300 SL ET SES SUCCÈS DE 1952**

Après plusieurs semaines d'essais, Mercedes-Benz engage pour la première fois la 300 SL W194 en compétition le 4 mai 1952 au Mille Miglia. L'équipage Kling et Klenk y termine deuxième. Le 18 mai lors du Prix de Berne, les W194 signent en revanche un triplé avec Kling, Lang et Riess (face à une concurrence assez faible). Lors des 24 Heures du Mans, les 14 et 15 juin, l'opposition est un peu plus relevée. Mercedes doit attendre la dernière heure pour signer un doublé avec Lang-Riess et Helfrich-Nie-

dermayr. Lors du Grossen Jubiläumspreis für Sportwagen au Nürburgring, le 3 août, les W194 roadster réalisent un quadruplé (Lang, Kling, Riess, Helfrich). Mais le plus mythique succès de l'histoire de la 300 SL survient le 23 novembre lors de la Carrera Panamericana. Kling et Klenk y remportent la victoire (Lang et Grupp sont deuxièmes) après avoir été percutés par un condor ! La W194 a gravé en course la légende de la 300 SL. Aux clients désormais d'écrire leur histoire au volant de la W198.





Février 1954, Salon de New York, sur le stand de l'importateur Max Hoffman, la 300 SL W198 est exposée en majesté sur un podium tournant. A ses pieds, notamment, la 190 SL.

» et le fait savoir. Dans une note retrouvée par nos confrères du magazine allemand *Auto Motor und Sport* dans les archives de Mercedes, on peut lire que lors d'une réunion à Stuttgart tenue le 2 septembre 1953, Hoffman redit clairement que « seule une version ouverte peut constituer une option viable pour le réseau ». Mais rien n'y fait. Le nouveau président, Heinrich Wagner, l'a décidé, la 300 SL sera un coupé ! Le dessin de la 300 SL « de série », si tant

est que ce qualificatif soit approprié pour une voiture construite à la main, est confié à un grand nom de Mercedes, Friedrich Geiger. Geiger, c'est l'homme du « grand style » de Mercedes. Entré chez Mercedes en 1933 au département des commandes spéciales, son talent a rapidement éclaté et les travaux les plus prestigieux lui ont très vite été confiés, en particulier les cabriolets 500 et 540 K. Geiger relève ce nouveau défi avec la même sublime inspiration qu'auparavant.

Il part de la 300 SL W194 dessinée par le vent et le chronomètre, et y ajoute cette touche artistique qui va faire de la W198 l'une des plus belles GT de l'histoire.

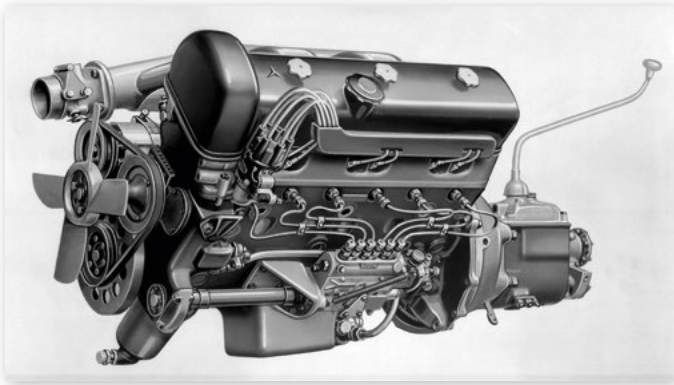
### DE ROUTE ET DE COURSE, OU L'INVERSE

Pendant que Geiger et ses stylistes commencent à livrer leurs premiers croquis, les ingénieurs continuent à développer la 300 SL W194 de compétition



L'ingénieux système de volant basculant qui permet au conducteur de s'introduire plus facilement dans l'habitacle de la 300 SL.





Le 6 cylindres en ligne à injection directe, moteur type M198, de la 300 SL W198. Ses dimensions ont obligé les ingénieurs à l'incliner de 45°.



Décembre 1955, la 1000<sup>e</sup> Mercedes 300 SL sort des chaînes de l'usine Mercedes-Benz de Stuttgart-Sindelfingen.

tout en dérivant de cette dernière celle qui devra être présentée à la clientèle au début du mois de février 1954 au Salon de New York.

L'exercice est délicat. Il s'agit de ne pas priver la future 300 SL W198 du caractère de son aînée qui a déjà tellement marqué l'imaginaire en remportant deux épreuves mythiques en 1952. Le but est de la rendre plus facilement utilisable par un conducteur « commun ».

Dans la réalité, Uhlenhaut va faire mieux. La 300 SL W198 va devenir non pas une voiture de course dégradée et aseptisée, une version diminuée de la W194, mais une véritable évolution de celle-ci intégrant des développements qui permettront à leur tour d'« améliorer l'espèce » en compétition. L'histoire le montrera, les versions préparées de la W198 (notamment celles qui le seront sur les versions à carrosserie tout aluminium) seront capables de performances très proches des W194.

Si certaines caractéristiques de cette dernière sont dégradées sur la W198, c'est pour des questions de coûts. Ainsi, la robe de brute sensuelle qui habille la 300 SL

de série n'est-elle plus exclusivement en aluminium (sauf sur les 30 exemplaires spécialement exécutés à la demande de clients). Seuls portes, capot et coffre ont droit au précieux métal. Le reste de la carrosserie est en acier. Idem côté bloc moteur (nom de code M198), désormais coulé dans la fonte. L'ajout d'équipements de confort et d'habillages intérieurs se paie aussi sur la balance. Mais les caractéristiques globales de la voiture de même que ses performances ne trahissent pas de dégradation de son « ADN de compétition ».

Pour que le capot demeure très bas, le six cylindres en ligne à simple arbre à cames en tête est toujours incliné à gauche sur son axe (de 45° au lieu de 50°). Uhlenhaut l'a doté d'un dispositif encore rare sur une voiture de série, l'injection directe Bosch, qu'il teste en course courant 1953 sur la W194 en lieu et place des trois carburateurs Weber, eux-mêmes ayant été substitués aux carburateurs Solex. Cette innovation est motivée par la difficulté récurrente de réglage et de synchronisation de la batterie de carburateurs qui, en utilisation intensive de la

voiture, avaient également tendance à se dérégler. L'injection directe permet d'éviter ces problèmes. Les résultats très probants obtenus en compétition motivent l'adoption du dispositif sur la W198.

### TECHNOLOGIE ET LUXE DISCRET

Côté lubrification, comme pour la voiture de course, Uhlenhaut décide d'adopter un système à carter sec qui fonctionne avec dix litres d'huile.

La boîte de vitesse à quatre rapports a passé l'épreuve de la compétition sur la W194. Cinq rapports de ponts sont disponibles et permettent, dans la configuration la plus « longue », d'atteindre théoriquement une vitesse maximale de plus de 260 km/h. Peu de conducteurs vont flirter avec cette limite qui demande alors de réelles qualités de pilote pour maîtriser la voiture à cette allure, en particulier si le revêtement est irrégulier ou l'adhérence précaire...

Côté finitions intérieures, la 300 SL exhale une subtile combinaison entre luxe et compétition. L'environnement qui tombe sous les yeux du conducteur rappelle ➤



Le 20 octobre 1954, la 300 SL W198 est présentée au Salon de l'Automobile de Londres.

### MAX HOFFMAN, IMPORTATEUR SURDOUÉ !

Né le 12 novembre 1904 à Vienne, de mère catholique et de père israélite, Maximilian Hoffman quitte l'Autriche en 1938 au moment de l'Anschluss. Il rejoint la France puis le Portugal en 1941 d'où il émigre vers les États-Unis. A New York, la paix revenue, il commence à importer des voitures européennes en Amérique. Doué d'un véritable instinct du commerce automobile, il rencontre un succès fulgurant et pousse peu à peu les constructeurs à produire des modèles qui n'existent pas encore mais dont il est persuadé qu'ils auront du succès aux USA. Ainsi, c'est à sa demande qu'ont été créées la Mercedes 300 SL (1954), la Porsche 356 Speedster (1955), l'Alfa Romeo Giulietta Spider (1955) et la BMW 507 (1956). Grand amateur d'art et d'architecture, il vivait dans une maison dessinée et meublée par Frank Lloyd Wright. Max Hoffman décède en 1981.





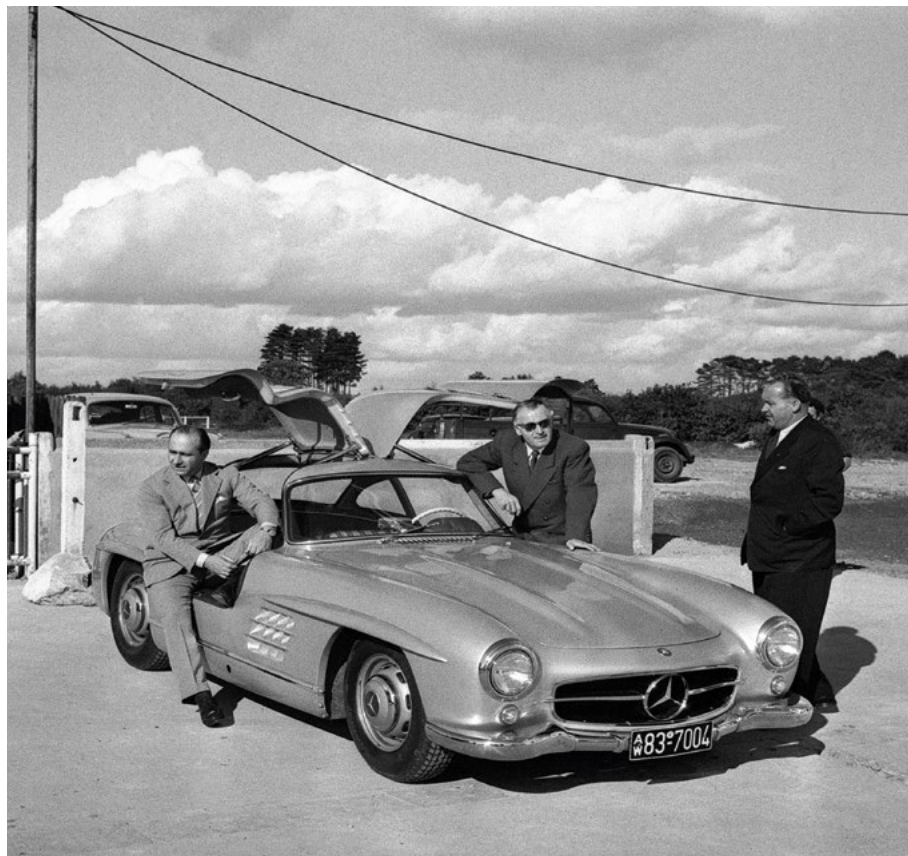
» ceux de la voiture de course avec une instrumentation complète et généreusement dimensionnée, tout en respirant le luxe discret en combinant l'aluminium et le cuir. Mais le client peut aussi renoncer à cette opulence et préférer pour les sièges enveloppants la finition en tissus écossais qui renforce alors l'aspect compétition de l'habitacle.

Et parce que Mercedes sait que malgré l'exiguïté de l'habitacle et du coffre, les privilégiés qui font l'acquisition de cette voiture de haut de gamme voudront voyager grâce à elle, un jeu de bagages spécialement conçu pour optimiser chaque espace disponible est proposé en option.

Grâce à la ligne magistralement dessinée par Geiger et les solutions techniques retenues par Uhlenhaut, la 300 SL reçoit un accueil dithyrambique de la presse conviée à Stuttgart pour découvrir la voiture. Les journalistes n'ont jamais vu une telle machine qui combine excellence technologique, performances et luxe. Ce mariage haut de gamme a cependant un prix. Il est très élevé.

## MIEUX ET MOINS CHÈRE QU'UNE FERRARI

La voiture est proposée sur tous les marchés, américain comme européen, à un prix similaire (que font parfois un peu varier les taxes et les marges des importateurs). Lors du lancement de février 1954, la 300 SL est affichée en « version de base » aux États-Unis à 7 463 dollars et en Allemagne à 29 000 Deutsche Marks (soit l'équivalent actuel d'un peu plus de 72 000 euros). Toutes proportions gardées, cela peut paraître « raisonnable » comparé aux prix de nos supercars actuelles, couramment cinq à dix fois supérieurs (et parfois plus). Mais il faut rapporter ce prix à celui d'autres voitures du marché américain, marché auquel la 300 SL est en priorité destinée en cette année 1954. C'est plus de



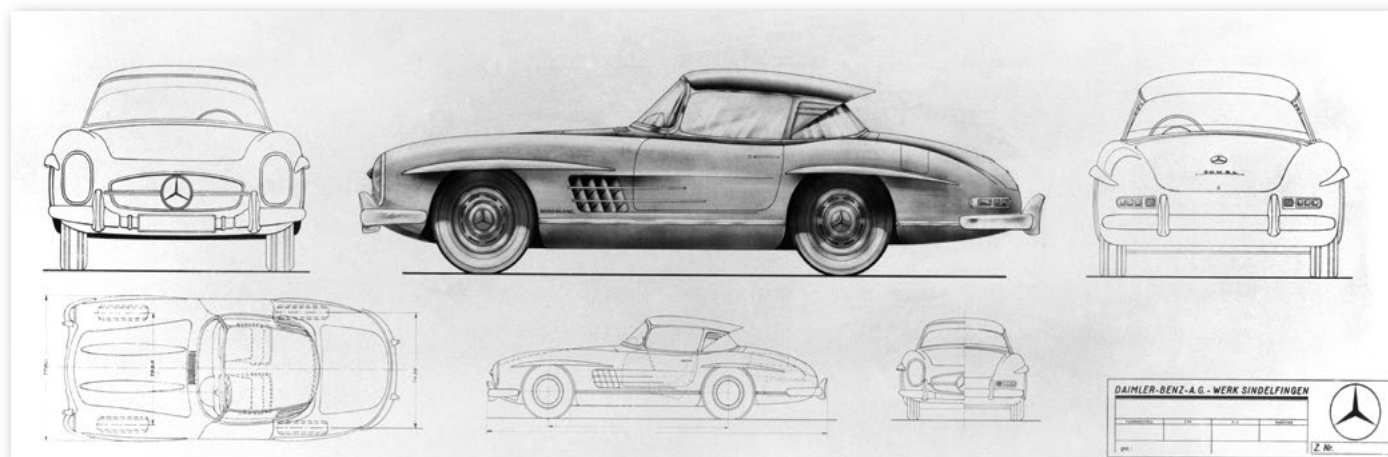
Été 1954, autodrome de Linas-Monthéry, (de g. à d.) les pilotes Juan Manuel Fangio et Karl Klenk, accompagnés du responsable des relations presse de Mercedes Benz Artur Keser, s'apprêtent à recevoir les journalistes français pour leur présenter la 300 SL.

deux fois le prix d'une Ford Thunderbird (2 944 dollars), presque deux fois le prix d'une Jaguar XK 140 (3 940 dollars) et plus de quatre fois le prix d'une berline populaire comme la Chevrolet série 150 (1 696 dollars). Seul Ferrari fait mieux en facturant aux États-Unis son Europa à presque 14 000 dollars.

Max Hoffman va d'ailleurs peiner à vendre la voiture. La clientèle aisée américaine admire la prouesse technologique et comprend qu'elle accède avec la 300 SL à une authentique « voiture de course de route ». Mais, pour la clientèle américaine potentielle de la Côte Est et, surtout, de la Côte Ouest, ce type de voiture est avant

tout une coquetterie mondaine qu'elle veut utiliser le week-end et de préférence en été. Le reste de l'année, ces stars de cinéma, ces tycoons du pétrole ou de l'industrie, ces banquiers, ces princes de l'immobilier, roulent limousine avec chauffeur. Une fois la surprise de l'exotisme allemand passée, une fois le frisson retombé, ils goûtent peu les contorsions auxquelles oblige l'habitacle exigu pour s'installer à bord. Les dames, épouses ou conquêtes, y renoncent carrément, y compris côté passager.

Les ventes démarrent mollement. C'est une chance pour Mercedes qui ne serait pas en mesure de livrer immédiatement



Fin 1956, Friedrich Geiger achève ses études sur une version cabriolet de la 300 SL, ici représentée avec un toit rigide amovible.





Avec le remplacement du coupé par le roadster, la 300 SL n'est plus une voiture virile destinée aux amoureux de performances. Elle devient aussi l'auto des élégantes.



Une photo publicitaire réalisée en 1960 pour le cabriolet, équipé de son toit rigide. La 300 SL roadster est très appréciée des militaires américains en poste en RFA.

toutes les voitures qui pourraient lui être commandées. D'une part l'auto n'est pas finalisée, quelques détails notamment de carrosserie restent à figer et, d'autre part, le personnel chargé de la produire n'est pas encore opérationnel.

### LE ROADSTER SUCCÈDE AU COUPÉ

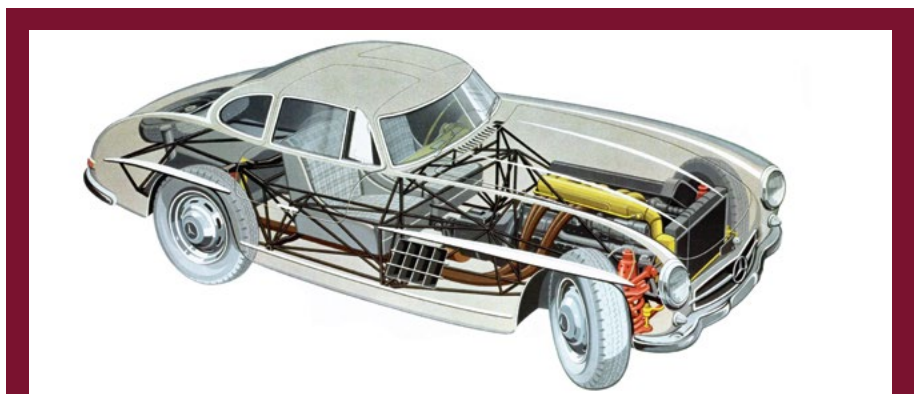
Hoffman ne perd pas une occasion de rappeler qu'il a demandé un cabriolet puissant, pas une voiture de course. Les hommes de Stuttgart ont la tête ailleurs, surtout à partir de 1955 quand le traumatisme de l'accident du Mans, dont ils ne sont pourtant pas responsables, brise l'élan sportif de la marque.

L'insuccès de la 300 SL est cependant très relatif. Les 1000 voitures pour lesquels Max Hoffman a versé son acompte en 1952 se sont bien écoulées aux Etats-Unis avant fin 1956, lui laissant de très confortables bénéfices (il est à l'époque l'un des plus grands contribuables de la Côte Est, ce dont il se vante, attitude très américaine!). Et un succès commercial ne venant jamais seul, sa demande de cabriolet finit par être entendue.

La légende (on ne prête qu'aux riches...) veut qu'Hoffman ait rechanté à Stuttgart dès fin 1954 le second couplet de la chansonnette à 500 000 dollars fredonnée en 1952 : « faites-moi une Mercedes 300 SL roadster. Si son dessin est réussi, je vous en achète 1000 exemplaires d'avance. Et vous en vendrez bien plus... ». Les ingénieurs de Stuttgart se remettent d'autant plus volontiers au travail qu'ils savent leur réseau las de devoir vendre les poussifs cabriolets de la série 170 au style et à la mécanique d'avant-guerre, ou les 190 SL qui, si elles ont un peu la couleur et l'odeur de la 300 SL, n'en ont ni les performances, ni le prestige. Il faut offrir au marché américain une voiture belle et sportive pour concurrencer les américaines,

les anglaises et les italiennes qui séduisent la riche clientèle californienne. Friedrich Geiger se remet donc à la table à dessin. Débarrasser la 300 SL de son toit lui revient de droit. Il trace les lignes magistrales du roadster. Côté mécanique, la voiture diffère logiquement du coupé pour des raisons de renforts structurels. Il faut aller chercher ailleurs ce que le toit n'apporte plus en matière de rigidité. Le châssis tubulaire est renforcé pour supporter le poids des portières et de leur mécanisme. La voiture prend du poids (125 kg), mais pour compenser cet embonpoint, une option de puissance est au catalogue (240 ch au lieu de 215). Présentée au Salon International Auto de Genève le 14 mars 1957, son succès est foudroyant. De mars à décembre, tandis que les quelques dizaines de dernières

Gullwing sont livrées, plus de 500 roadsters sont vendus. Mais Max Hoffman assiste au succès depuis les tribunes. Un mois après le salon, il a cédé à Mercedes son réseau de concessions dédiées à la marque aux Etats-Unis. Il avait eu deux fois raison... Jusqu'à sa disparition en 1981, à la tête de l'un des plus grands empires de distribution automobile aux Etats-Unis, et bien que n'ayant plus de lien avec la marque, il restera pour les Américains l'homme par qui la 300 SL était née. Rudolf Uhlenhaut, lui, poursuivra une brillante carrière sous le signe de l'étoile, devenant responsable de l'ensemble du département véhicules particuliers de Mercedes. Il ne quittera ce poste que pour partir en retraite en 1972, toujours auréolé de ses succès sportifs et de la paternité de la 300 SL...



### 1954, LA MERCEDES-BENZ 300 SL W198 EN CHIFFRES

- Coupé deux portes ;
- Châssis : treillis de tubes en acier et acier chrome molybdène ;
- Carrosserie : acier, ouvrants en aluminium (30 modèles à carrosserie entièrement en aluminium seront produits) ;
- Moteur : type M198, 6 cylindres en ligne, bloc acier, incliné à 45° ;
- Cylindrée : 2 996 cm<sup>3</sup>, alésage 85 mm, course 88 mm ;
- Alimentation : injection directe Bosch ;
- Distribution : par chaîne ; un arbre à cames en tête, lubrification par carter sec ;
- Propulsion : aux roues arrière, boîte de vitesse à quatre rapports ;
- Dimensions : empattement 2 400 mm, longueur 4 465 mm, largeur 1 790 mm, hauteur 1 265 mm, poids à sec 1 295 kg ;
- Puissance : 215 ch 5 800 tr/mn ;
- Performances : 235 à 260 km/h selon le rapport de pont ;
- Production totale : 1 400 ex, de 1954 à 1957.





# LA PASSION POUR L'ÉTOILE

## CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE

**Depuis sa création en 1977, le Club Mercedes-Benz France a vocation à réunir tous les amateurs de la marque Mercedes-Benz. Quel que soit le modèle qu'ils possèdent, celui-ci est entièrement dédié à leur passion pour la marque à l'étoile.**

PAR ALAIN FOURNIGAU, PHOTOGRAPHIES CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE

Le Club Mercedes-Benz France a pour but de regrouper tous les heureux possesseurs de Mercedes-Benz, que le modèle soit d'Avant-guerre, des Années cinquante et soixante, Youngtimer, Oldtimer ou la dernière création d'AMG. Fondé, il y a plus de quarante ans par une poignée de propriétaires de Mercedes de collection, il compte aujourd'hui 900 membres. Il est agréé par la structure Mercedes-Benz Classic, rattachée au siège de la marque en Allemagne, qui regroupe près de 90 000 membres de clubs Mercedes-Benz, répartis dans la plupart des pays du Monde. Officiellement reconnu par Mercedes-Benz France, il bénéficie aussi de son soutien pour promouvoir la marque et préserver ainsi un patrimoine dont la grande diversité constitue une réelle richesse.

Au sein du club, une équipe de trente personnes, dix délégués régionaux (Ile-de-France, Normandie, Ouest, Sud-Ouest, Paca, Auvergne, Centre-Est, Lorraine et Alsace) et trois délégués de section (Youngtimers, SL et

Limousines) apportent bénévolement leur concours pour proposer aux adhérents des rencontres par région et/ou par modèle ainsi que divers services.

Plus de soixante sorties annuelles sont organisées ainsi qu'une Grande Randonnée Internationale lors du week-end de l'Ascension. Le Club Mercedes-Benz France est présent sur la plupart des salons de véhicules de collection tant au niveau national que régional. Réseau Mercedes-Benz, boutique du site Mercedes-Benz, boutique spécifique gérée



*Depuis ses débuts, le Club Mercedes-Benz France est présent sur les grands salons comme ici à Rétromobile 2019 au sein du village des clubs.*

par le club et accès au Mercedes-Benz Museum, de nombreux avantages sont offerts aux membres du club. A ceux-ci, viennent aussi s'ajouter des partenariats multiples autour de produits et services liés directement à la voiture de collection. Les délégués régionaux aident les membres à trouver des solutions pour préserver leur patrimoine et les mettent en relation avec les compétences locales. Le support servant de lien entre eux, *La Gazette*, est diffusé deux fois par an tandis que le site internet permet d'informer en permanence les internautes sur la vie du club. Son module *Annonces*, exclusivement Mercedes, est totalement public. Le Club Mercedes-Benz France est membre de la FFVE depuis sa création sous le n° 97.

### CLUB MERCEDES-BENZ FRANCE

41, Grande Rue  
95450 Commeny  
Tél. : 06 20 36 18 94  
Site : [mb-france.mercedes-benz-clubs.com](http://mb-france.mercedes-benz-clubs.com)





# CLASSIC EXPERT

By Experveo

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

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



## NOS ENGAGEMENTS

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

1

**Un réseau National**

avec des experts répartis sur toute la France

2

**Un service client dédié**

pour une prise de rendez-vous rapide

3

**Des experts passionnés**

agrés par le ministère de l'Intérieur





# DENIS JENKINSON ET SON ÉCHELLE

## VOITURES DE COLLECTION, LES VRAIES ET LES AUTRES !

**Journaliste sportif de référence, Denis Jenkinson a tenté au milieu des Années quatre-vingts, face à certains abus, de déterminer le degré d'authenticité des voitures de course anciennes. Une analyse sémantique et technique très pertinente, parfois radicale.**

PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES MOTORSPORT IMAGES SAUF MENTION CONTRAIRE

**P**our plusieurs générations de journalistes automobile, dont l'auteur de ces lignes, Denis Jenkinson a été un discret compagnon de Grand Prix. « Jenks » se promenait à petits pas dans le paddock, lutin caché derrière une barbe désordonnée et des lunettes éternellement poussiéreuses. Il parlait peu, écoutait beaucoup, regardait avidement et écrivait intensément. Lorsqu'il levait la main, pilotes, ingénieurs, mécaniciens, y compris Bernie Ecclestone le grand manitou de la FI, chacun s'arrêtait pour répondre à la question qu'il n'avait pas encore posée. Jusqu'aux Années quatre-vingt-dix, « Jenks » était le plus ancien, le plus érudit et le plus respecté

de tous les journalistes de Formule 1. Un soir de Grand Prix, en 1995, nous l'avons vu partir avec son sac de toile sans forme. Il n'est jamais revenu. Il s'est éteint l'année suivante dans une maison de retraite, sans famille mais entouré d'amis. Denis Jenkinson connaissait non seulement l'automobile, il avait fait des études d'ingénieur, mais aussi les sports mécaniques pour les avoir pratiqués sur deux et quatre roues, et toujours aux côtés des plus grands. « Singe » très doué, il était devenu champion du monde de side-car au côté d'Eric Oliver en 1949. En voiture, c'est grâce à ses notes de navigateur inspiré que Stirling Moss avait remporté avec Mercedes l'une des plus fantastiques victoires de sa

carrière, les Mille Miglia 1955. « Jenks » avait tiré de cette aventure un récit, *With Moss in the Mille Miglia*, qui avait fait à l'époque le tour du monde de la presse automobile.

### L'HOMME DES COUPS DE PLUME

Il écrivait toujours d'une plume acérée, vivante, intransigeante, élégante et aussi impartiale que possible. Souvent anti-conformiste, appuyant toujours là où cela faisait mal, il ne ménageait pas plus ses compatriotes britanniques que ceux qui étaient nés hors de son île. Jenkinson n'avait qu'un combat, tenter de dire non pas la vérité, cela eut été bien prétentieux, mais ce qu'il avait, avec pugnacité,



1<sup>er</sup> mai 1955. Denis Jenkinson remporte les Mille Miglia comme copilote de Stirling Moss. Grâce à des notes minutieusement prises au fil des reconnaissances, il annonce à son compatriote chaque difficulté, le profil de chaque virage. « Je lui dois la moitié de ma victoire », dira Moss.





Denis Jenkinson, au cœur du paddock du Grand Prix de Monaco 1971. Être au contact pour voir, questionner pour comprendre, écrire pour témoigner. Toute sa vie, Denis Jenkinson a été un moine-soldat du journalisme automobile et n'a vécu que pour dire la réalité des faits.

cherché et trouvé de plus approchant. Cet engagement le conduisait parfois à pousser « un coup de plume » si les bornes avaient été dépassées. Et c'est exactement ce qui est arrivé en 1986... En 1986, Jenkinson se lève un beau matin en décidant, à raison, qu'il est

temps de remettre de l'ordre dans le foutoir que commence à devenir l'univers de la voiture de course ancienne. Né en 1920 et présent sur les circuits depuis la fin des Années trente, notre confrère est alors excédé par l'apparition de plus en plus fréquente de voi-

tures de plus en plus fausses dans les meetings historiques d'outre-Manche, mais aussi dans les musées et les collections privées. Un phénomène parfois né de l'ignorance de propriétaires qui se sont fait abuser, mais aussi de la vanité de conservateurs de musées »



Jenkinson observe le changement de moteur sur la Maserati A 6 GCM de Fangio avant les essais du Grand Prix d'Allemagne 1953. Sa gradation de l'authenticité, cette « échelle de Jenkinson », repose sur ses quatre décennies passées sur les pistes, comme pilote, coéquipier puis reporter, à observer et noter les moindres détails.



» qui n'ont pas voulu laisser la vérité gâcher une belle histoire concernant une voiture présente dans leurs halls... Pour mener ce travail de révision, il ouvre ses archives. Et des archives, notre ami en possède d'énormes. Journaliste indépendant au sortir de la Seconde Guerre mondiale puis grand reporter pour le magazine de référence anglais Motorsport, Jenkinson est un observateur zélé des grilles de départ, un examinateur attentif des feuilles d'engagement et un intervieweur pugnace.

## IL VIT AU QUOTIDIEN AVEC SES COPAINS PILOTES

Il vit sept jours sur sept sur les circuits, au contact des écuries, à la table des pilotes quand ce n'est pas à côté d'eux pour les accompagner d'un circuit à l'autre dans leur voiture... ou en side-car ! Et, surtout, « Jenks » a toujours tout noté, sans rien jeter, classant méthodiquement ses carnets et les images qu'il prenait au fil de ses rencontres et des courses auxquelles il assistait. Il avait d'ailleurs une attention toute particulière pour tout ce qui touche à Maserati, marque sur laquelle il a écrit des ouvrages de référence. Chaque fin de saison, cet abondant travail lui permettait de publier une « revue de saison sportive », ses fameuses *Racing Car Review*.

En 1987, paraît donc le résultat de l'agacement de Denis Jenkinson sous le titre *Directory of Historic Racing Cars - The Survivors-Genuine, Authentic & Facsimile*. Ce petit album, jamais traduit en français, présente sur 190 pages les principales voitures de course anciennes que l'on peut alors croiser sur les circuits ou dans les musées, décrivant leur degré d'au-

thenticité, les modifications, les récréations, les maladresses, les tromperies... L'ouvrage fait évidemment grand bruit dans le (très) petit monde de la voiture de course de collection d'alors. Il vaut à Jenkinson quelques solides inimitiés dans les rangs de ceux dont il dérange le vilain commerce. Marchands véreux et collectionneurs voient en effet leur naï-



*Grand Prix de Belgique 1953. Denis Jenkinson avec Maurice Trintignant et Harry Schell (de dos). A une époque où le sport automobile est une activité à très haut risque qui ne rapporte guère d'argent, même à ses vedettes, journalistes et pilotes tissent des liens très forts, vivant ensemble de circuit en circuit.*



*Grand Prix de Belgique 1954, Jenkinson en compagnie de Maurice Trintignant et surtout de son meilleur ami, le pilote britannique Mike Hawthorn, qui ne parvient pas à s'installer confortablement dans sa Ferrari 625. Jenkinson et Hawthorn sont voisins en Angleterre et voyagent souvent ensemble... en side-car!*



veté (euphémisme) ou leur complaisance indirectement égratignée. S'il ne cite aucun nom, il donne suffisamment d'éléments pour que les intéressés se reconnaissent ou soient reconnus par ceux qui veulent se donner la peine de chercher. Il aurait pu y avoir diffamation, mais personne n'ose aller sur ce terrain-là car tout est vrai !

## PETIT LIVRE, GRANDES CONSÉQUENCES

Certains acheteurs réclameront des comptes à leur vendeur, et quelques marchands iront « se mettre au vert ». La rancune de certains sera tenace, proportionnelle à la perturbation que « Jenks » a créée en braquant soudain les projecteurs sur le pedigree de voitures que des propriétaires avaient achetées (généralement) en pensant qu'il était tout autre. La prise de conscience avait eu lieu...

Et c'est précisément ce que souhaitait Jenkinson en rédigeant son inventaire. Réveiller les vrais amateurs, alerter les collectionneurs sincères et éduquer le public passionné. A soixante ans passés, il voulait sauver ce qu'il avait aimé, honorer la mémoire des concepteurs, des ingénieurs et des mécaniciens. En un mot, ce moine-soldat du journalisme sportif voulait que la vérité soit dite. Mission accomplie !



*Par sa compétence, sa rigueur, sa discrétion et son indéfectible présence sur toutes les courses, Denis Jenkinson va rapidement gagner l'unanime respect et parfois l'amitié de tous les acteurs du sport automobile. Il en sait parfois plus que les patrons d'écurie eux-mêmes dont il est l'interlocuteur très apprécié...*

En matière de détermination du degré d'authenticité d'une voiture de course, son livre propose une gradualité, une progressivité faite de critères précis. Les sismologues ont l'échelle de Richter, les marins l'échelle de Beaufort, aux collectionneurs désormais l'échelle de Jenkinson ! En

fonction de leurs quartiers d'authenticité, ce dernier attribue graduellement aux voitures sept dénominations précises. Plus de trente ans après leur publication, en voici la traduction et le résumé, par ordre décroissant d'importance, telles que l'ami « Jenks » les avait imaginées... »



*Pendant la semaine des 24 Heures du Mans, Denis Jenkinson vit comme les pilotes et les écuries dans une caravane qu'il installe à l'arrière du paddock.*



*Le Mans 1967. Denis Jenkinson ne quitte jamais les abords de la piste une fois la course lancée. Prenant ses moments de repos dans la tribune de presse.*





Grand Prix de Monaco 1958. Denis Jenkinson dans les stands à côté de Colin Chapman. Même les plus fermés ou les plus retors patrons d'écuries, ingénieurs et pilotes acceptent la présence de Jenkinson et lui répondent.

## L'ÉCHELLE DE JENKINSON, TRADUCTION ET RÉSUMÉ

### 1. Une « originale » (*an original*)

Une voiture est originale si elle se présente exactement telle qu'au jour de sa sortie de l'atelier. Impossible aujourd'hui de trouver une auto qui mérite ce qualificatif. Il aurait fallu qu'elle soit « mise sous cloche » à l'instant de sa fabrication ! Selon Jenkinson,

la seule qui peut mériter cette appellation est peut-être la Trossi-Monaco qui n'a jamais pris le départ de la course pour laquelle elle avait été construite, le Grand Prix d'Italie 1935, et qui est entrée dès le lendemain au Musée de L'Automobile de Turin !

### 2. Une « véritable » (*a genuine*)

C'est une auto qui a toujours conservé sa configuration d'origine et dont, lorsque c'était

indispensable, les pièces d'usure ont été remplacées dans les règles de l'art avec des composants d'origine ou refait à l'identique de l'origine (matériaux, dessin, propriétés), sans que ses caractéristiques techniques ou esthétiques de naissance n'aient jamais été altérées.

### 3. Une « authentique » (*an authentic*)

Après avoir vécu sa vie de compétitrice, subi des modifications, la voiture a été soit remise dans son état d'origine grâce à ses pièces d'origine qui avaient été préservées, soit remise dans une des configurations qui avait été la sienne à un moment de sa carrière.

### 4. Une « résurrection » (*a resurrection*)

C'est une voiture reconstituée à partir d'une majorité d'éléments originaux et de quelques pièces refaites, après que la voiture initiale a été abandonnée, démantelée, et dont il n'est resté que quelques éléments disparates au moment où un amateur a décidé de lui redonner vie.

### 5. Une « reconstruction » (*a re-construction*)

Il s'agit d'une voiture née à partir de très peu de pièces d'origines (parfois une seule...) complétées par de nombreux organes neufs. Sur une reconstruction,



Monaco 1969. Denis Jenkinson (à gauche) vit sa vingtième saison de Grand Prix depuis la création du championnat du monde. Et il n'est pas encore à la moitié de sa carrière ! L'expertise et l'expérience qu'il a accumulées sont sans équivalents dans le milieu. Ses archives (notes et photos) sont, déjà, uniques.



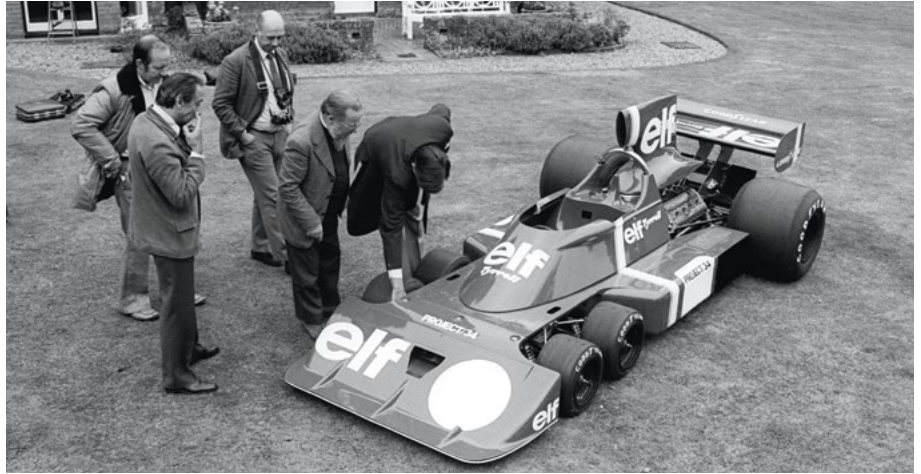
les pièces possèdent les bonnes spécifications mais n'ont jamais été montées à l'époque sur cette voiture ou l'une de ses semblables (à la différence d'une « ré-surrection » dont une grande majorité de pièces sont d'époque et ont été montées sur une voiture de cette série).

### 6. Une « reproduction » (a facsimile)

C'est un exemplaire qui n'a jamais existé. Il est entièrement neuf et reprend parfaitement les caractéristiques de la voiture qu'il reproduit. On peut aussi le qualifier de faux, de clone ou de copie qui peut alors être plus ou moins réussie. Aujourd'hui, une « reproduction » peut aussi être baptisée « continuation » si elle est produite par le constructeur du modèle original.

### 7. Un « double » (a duplication)

Le mal est né chez les Bugattistes. Certains collectionneurs peu scrupuleux ont vendu à deux amateurs différents les pièces de la même voiture, des lots mêlant éléments de moteur, pièces de carrosserie et morceaux de châssis. Les amateurs, de bonne foi, ont complété le puzzle avec des pièces d'origine, il en existait pas mal à une époque. Un beau matin, deux Bugatti de Grand Prix, frappées chacune, çà et là, des mêmes numéros de série, apparaissaient



Fin 1975, dans le jardin de l'usine Tyrrell, Denis Jenkinson et quelques confrères sont reçus par Ken Tyrrell qui leur présente la P34 « six roues ». Penché sur sa voiture, « Oncle Ken » détaille lui-même cette voiture révolutionnaire à Jenkinson qui n'en perd pas une miette!

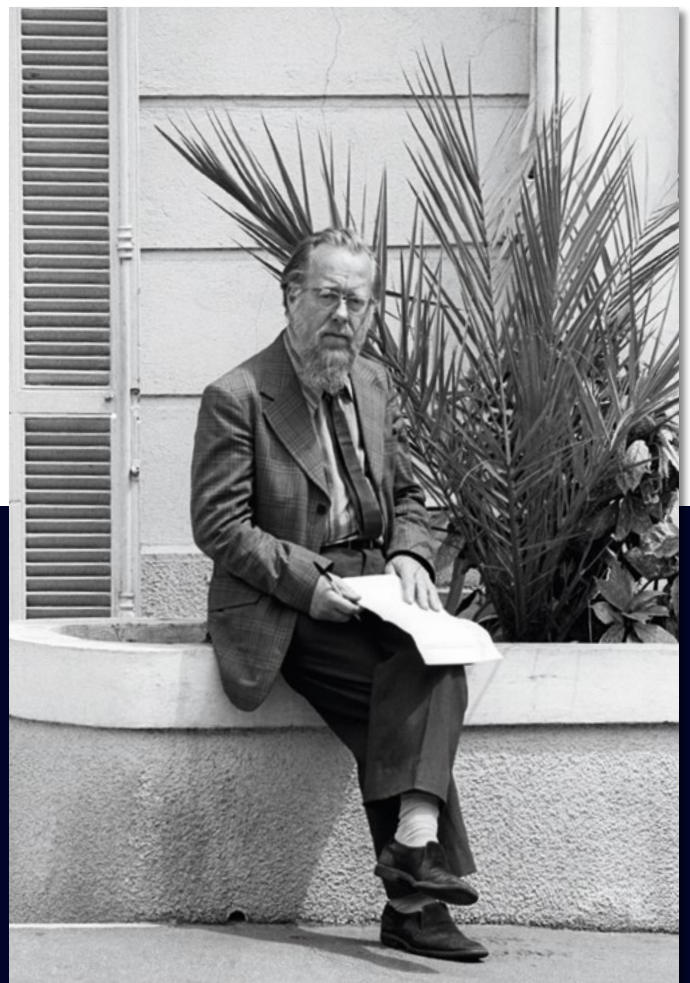
ainsi sur un circuit... Le seul moyen de sortir de cette situation est de recomposer la voiture d'origine à partir des deux doubles, puis de revendre les « organes restants » sur le marché de la pièce détachée.

Aujourd'hui, la question se pose plus que jamais... Quand l'Échelle de Jenkinson va-t-elle enfin devenir l'instrument universel de mesure du degré d'authenticité ? Et cela sans limiter les bienfaits de son application aux voitures de compéti-

tion, car ce qui vaut pour ces dernières est aussi valable pour tous les véhicules de collection. Peut-être que l'Échelle de Jenkinson pourrait sinon servir de base à l'élaboration d'une échelle d'authenticité, un langage international qui permettrait de s'affranchir enfin des interprétations qui varient au gré des continents, des humeurs et des intérêts ? Voilà le débat ouvert, et nous le prolongerons dans le prochain numéro de *L'Authentique*...



Jenkinson, l'homme à l'insatiable curiosité. Ici, lors des 24 Heures du Mans 1965, il observe, par une ouïe du capot levé d'une Ford GT40, l'intervention des mécaniciens.



Denis Jenkinson nous laisse un héritage précieux : l'échelle de Jenkinson, un outil pour évaluer le degré d'authenticité d'une voiture, de compétition ou non.



# MOTO BFG

## UNE AVENTURE POURTANT PROMETTEUSE

En 1978, trois hommes tentent de remédier à la quasi disparition de toute industrie moto en France. Sous le nom de BFG, ils vont produire une motocyclette française de grosse cylindrée à mécanique Citroën.



PAR MARIE-CLAUDE DOUNIAUX, PASCAL HAUSSY, PHILIPPE PERELLE ET MOTO CLUB BFG, ILLUSTRATIONS MOTO CLUB BFG ET DR SAUF MENTION CONTRAIRE.

**L**ouis Guillaume Perreaux fait rouler en 1869 le premier motorcycle de l'histoire. En 1914, Peugeot, précurseur, met en selle un moteur avec deux arbres à cames et quatre soupapes par cylindre. Terrot est le plus important producteur mondial de motos de l'Entre-deux guerres. Mais, à l'avènement des Années soixante, l'industrie moto périclité en France. A cette même période, diverses obligations interviennent pour les motocyclistes

et sont de véritables contraintes telles des primes d'assurance exorbitantes puis, en 1973, interviennent le permis de conduire A à dix-huit ans au lieu de seize et le port du casque. Le deux roues motorisé est aussi perçu comme un engin dangereux et, de surcroît, bruyant. Pourtant, concomitamment, le marché de la moto se développe aux Etats-Unis où arrivent les motos japonaises jugées fiables, performantes et propres. Ces motos du pays du

soleil levant sont importées timidement en France. Malgré tout, les Années soixante-dix voient une augmentation constante du parc français des deux roues motorisés. La production hexagonale se cantonne quasiment aux seuls cyclomoteurs alors que les constructeurs étrangers se lancent dans une course à la cylindrée. C'est dans cet environnement que, le 28 septembre 1978, au salon de la Création d'Entreprises au Puy-en-Velay (Haute-Loire), le premier »





1978

1979

1980



Dominique Favario sur le premier prototype 1200 cm<sup>3</sup> de Louis-Marie Boccardo présenté en septembre au Puy, au Salon de la création d'Entreprise.



Juin, création de BFG SA. Son logo est un hexagone bleu, blanc, rouge reprenant les initiales de ses créateurs Boccardo, Favario et Grange.



Présentation d'un second prototype en février. Mention passable! Ses dimensions sont hors normes et son style n'est pas pensé «moto».





En 1978, à Vendôme dans l'atelier d'Alain Chevallier, le premier prototype de Louis-Marie Boccardo à mécanique Citroën GS est en voie d'achèvement.

» prix est remporté par deux universitaires. Ceux-ci se proposent alors de produire une moto cent pour cent française, et mue par un moteur de Citroën GS de 1200 cm<sup>3</sup>. Elle s'appelle déjà BFG ! En 1978, Dominique Favario et Thierry

Grange, respectivement le F et le G de BFG, sont motards et professeurs à l'École de commerce de Chambéry. Le premier enseigne la gestion et le second le marketing. Quant à l'homme du B, Louis-Marie Boccardo, il se présente comme ingénieur des Arts et Métiers et travaille à Vendôme (Loir-et-Cher) chez Alain Chevallier. Les motos Chevallier ont alors d'excellents résultats en championnat du Monde de vitesse.

est chargé de réaliser les études de marché ainsi que le lancement du produit. Ils trouvent un local disponible dans la banlieue de Chambéry (Savoie), à La Ravoire, afin d'y concevoir les prototypes, puis installer une chaîne d'assemblage. L'équipe s'étoffe en 1979 avec l'arrivée de Gérard Gaillard qui seconde Louis Boccardo. Afin de minimiser les dépenses, les deux professeurs continuent à enseigner et viennent à l'usine le soir, la nuit et les week-ends. Tous ont la BFG chevillée au corps !

Depuis la réalisation du premier prototype chez Alain Chevallier en 1978, la BFG a parcouru du chemin et, pour être plus précis, des kilomètres ! Dans le courant de l'année 1979, Dominique Favario et Thierry Grange, plus que déterminés, multiplient les rendez-vous chez Motobécane, Peugeot et autres fournisseurs potentiels. Le projet s'affine au fil du temps. Le principe d'adapter un moteur existant dans un cadre de moto est parfaitement réaliste et

### TROIS ASSOCIÉS, TROIS LETTRES !

La société anonyme BFG est constituée grâce un capital de 800 000 francs, la première moitié divisée en trois parts égales est détenue par Boccardo, Favario et Grange et la seconde par des petits actionnaires. À Louis-Marie Boccardo échoit la fabrication et l'évolution des prototypes. Dominique Favario s'occupe de trouver les partenaires financiers, et Thierry Grange



De g. à d., Louis-Marie Boccardo, Dominique Favario, Thierry Grange et Eric Glain, alors rédacteur en chef de Moto Revue, posent à La Ravoire en 1980, d'achèvement.

1980

1980

1980



Salon de La Moto, BFG présente des nouveaux modèles bien plus crédibles. La GTA reçoit une tête de fourche et la GTB un carénage intégral.

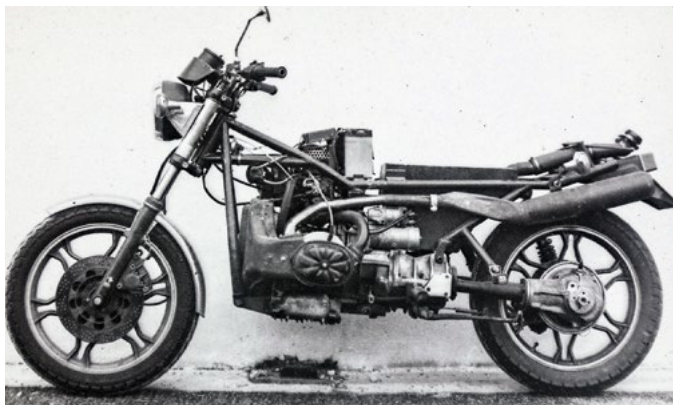


Contrairement au second prototype, les deux nouvelles GT sont longuement éprouvées ! Ici, la GTB s'apprête à partir pour une séance d'essais.

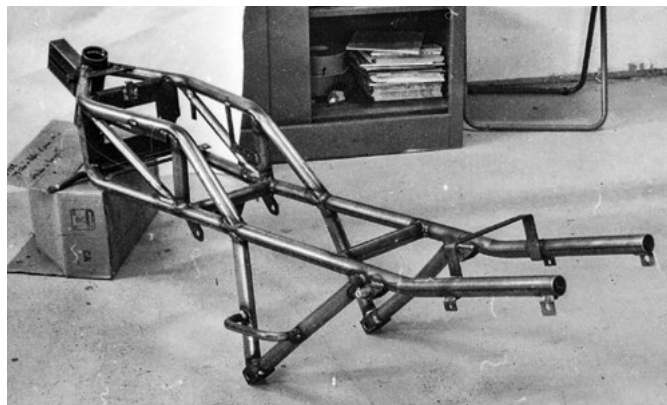


Tour de France Moto, la BFG GTA est alors testée par les CRS sur plus de 1600 kilomètres ! BFG renforce son image et gagne en crédibilité.





Étude en 1980 d'une BFG 650 équipée du bicylindre de la Citroën Visa. Projet sans suite chez BFG, mais on peut voir en lui l'ancêtre de la MF.



Michel Guichard remplace Louis-Marie Boccardo et dessine un nouveau cadre au début de l'année 1981. Toute l'architecture de la moto est repensée.

a déjà été concrétisé. A cette époque, les Japonais ont pris énormément d'avance en matière de technologie motocycliste. Créer une moto *ex nihilo* en France paraît improbable tant les investissements sont trop importants et les outillages spécifiques onéreux... Néanmoins, la France dispose d'une industrie automobile extrêmement performante. Il faut alors essayer d'utiliser un maximum de composants automobiles pour en doter la moto. Le moteur de la Citroën GSA de 1300 cm<sup>3</sup> à quatre cylindres à plat, refroidi par air et huile, développant 70 ch, compact et léger, est parfaitement adapté à une future machine de grand tourisme.

**PREMIÈRES DIFFICULTÉES...**

Mais, courant 1980, l'équipe subit ses premiers revers. En début d'année, un second prototype, bien trop volumineux, est présenté. Elle repart alors sur deux nouveaux projets baptisés GTA et GTB. Louis-Marie Boccardo peine à concevoir un cadre fonctionnel et industrialisable tandis que Moto Guzzi refuse de livrer des transmissions. Le bureau d'études de BFG se lance donc dans la réalisation d'une boîte de vitesse et d'une transmission. Pour couronner le tout, Citroën revoit à la hausse le prix de ses moteurs. Thierry Grange indique «Au début les moteurs nous sont vendus au prix de revient usine. Ensuite, les prix augmentent de quarante pour cent. Nous

demandons à PSA le prêt de quatre ingénieurs expérimentés pour faire passer les prototypes au stade industriel. Mais PSA refuse et préfère surtout s'allier avec Honda». Il n'y a cependant pas que des mauvaises nouvelles car, toujours en 1980, BFG reçoit le soutien de Elf et de Michelin. Et surtout, les prototypes GTA et GTB, sont présentés au Salon de Paris en octobre. Comme les deux précédents, ils sont habillés par Design Conseil. Ils enchaînent des milliers de kilomètres avec succès. La presse spécialisée s'en fait le relais. Quelques opérations de communication bien menées, tel le prêt d'une GTA à la CRS 01 pour accompagner le Tour de France Moto 1980 font patienter actionnaires et clients. Mais il n'en reste pas moins vrai qu'il faut augmenter le capital de l'entreprise et BFG continue à chercher des partenaires.

En parallèle de la 1300, BFG étudie également la possibilité d'utiliser le 650 cm<sup>3</sup> bicylindre à plat de la Visa pour donner le jour à une petite sœur. Non viable, cette idée est rapidement abandonnée. Congédié en janvier 1981, Boccardo est remplacé par Michel Guichard, transfuge de chez Motobécane, qui dessine un nouveau cadre. Toute la moto est repensée. Le nouveau cadre-trellis se fixe sur l'ensemble motopropulseur. Le réservoir d'essence est sous la selle, au-dessus de la boîte de vitesse. Cette disposition, associée aux cylindres à plat, permet d'obtenir un centre de gravité très bas. Cela procure à la BFG une maniabilité et une tenue de route excellentes. Lourde à l'arrêt, celle-ci devient une véritable bicyclette lorsqu'elle roule! »

**AU SERVICE DE L'ÉTAT**

BFG consolide sa production en livrant des motos aux ministères de la Défense, de l'Intérieur et des Finances. Les BFG Administration les plus médiatisées sont les motos blanches de la CRS n°1 qui forment l'escorte présidentielle lors du G 7. Les BFG de la Police, de la Gendarmerie et des Douanes sont dotées d'une selle monoplace, d'une radio, voire de sacoches. Celles des policiers et gendarmes reçoivent aussi deux feux bleus à l'avant, et une sirène deux tons. Les BFG au service de l'État ont des



missions variées selon leurs affectations. C'est en Gendarmerie qu'elles sont les plus nombreuses. Efficaces sur les routes et autoroutes, elles offrent une excellente protection à son conducteur.

1981

1981

1981



Janvier, après le départ de Louis-Marie Boccardo, l'équipe se compose (de g. à d.) de Dominique Favario, Michel Guichard et Thierry Grange.



Son coût de production élevé et ses faibles perspectives commerciales entraînent l'abandon du projet BFG à moteur Citroën Visa de 652 cm<sup>3</sup>.



Au Salon de La Moto à Paris, BFG présente l'Odysée. Cette moto est dans la configuration définitive de ce que sera la BFG produite en série.





1981, la commission technique de la Gendarmerie vient en hélicoptère à l'usine de La Ravoire pour voir la BFG! Celle-ci est alors très intéressée par cette moto française.

» L'esthétique de la moto fait l'objet de nombreuses recherches. Il faut habiller ce moteur, habituellement caché sous un capot, et qui, là, s'expose dans un cadre de moto. Au même moment, Louis Boccardo, écarté de La Ravoire et se revendiquant comme le père de la BFG, dispose de beaucoup d'entregent. Il présente à Vendôme la Moto Française MF 650 qui se veut la concurrente de la BFG. Cette situation conflictuelle qui est en même temps sous-jacente, fait beaucoup de tort à BFG, semant auprès du grand public une confusion qui, d'ailleurs, perdure encore aujourd'hui...



Honda, BMW et Moto Guzzi, essai comparatif tout à l'honneur de la BFG Odysée dans Moto Revue n° 2 527 du 8 octobre 1981.

Au bureau d'études BFG, Michel Guichard, Gérard Dechenaud, Gérard Gaillard et Maurice Agnellet travaillent d'arrache-pied pour la présentation d'une présérie en juin 1981. La police et la gendarmerie attendent leurs livraisons ensuite. La gendarmerie, très intéressée, doit renouveler 300 de ses motos tous les ans! Arrive enfin la présentation du modèle définitif lors du salon d'octobre 1981 avec la première BFG de présérie baptisée Odysée. La BFG est enfin un produit présentable aux motards. Charles Krajka, célèbre motociste de la région parisienne et interlocuteur de BFG depuis 1980, vend et livre les deux premières BFG en février 1982!

Les caractéristiques techniques de la BFG de 1982 n'évolueront pas et sont donc être celles de toutes les machines produites. Certes, quelques améliorations esthétiques et fonctionnelles sont apportées au fil des mois par le bureau d'études, mais, fondamentalement, la machine reste la même. Le moteur de la BFG est un 1299 cm<sup>3</sup>, type G13/646, celui des Citroën GSA. C'est un quatre cylindres à plat à bloc aluminium qui dispose de deux arbres à cames en tête. Le refroidissement est de type air et huile, à circulation d'air forcée par un ventilateur monté en bout de vilebrequin au sein d'un carter venturi. Le

moteur délivre 70 ch à 5500 tr/mn et dispose d'un couple dépassant les 10 M.kg à 3500 tr/mn. Le seul accessoire supprimé sur le moteur GSA de la BFG est la pompe haute pression devenue inutile car, non, la BFG ne possède ni suspension hydro-pneumatique ni assistance au freinage. La carburation reste confiée à un Solex double corps type 28 CIC 4 alimenté par pompe électrique. Le réservoir de 22 litres est positionné dans le cadre sous la selle. L'alternateur et le démarreur sont également ceux montés sur la voiture. En revanche, ne cherchez pas de tête d'allumeur ni de vis platinées sur une BFG. Il n'y en a pas!

## DE SÉRIEUX ATOUTS

Pour la première fois sur une moto, l'allumage est en effet confié à un AEI (Allumage Electronique Intégral). De marque EA, celui-ci dispose d'un calculateur à microprocesseur. En prolongement d'un embrayage monodisque à sec, la boîte de vitesse de la BFG est à cinq rapports. Disposée selon les standards en vigueur, la commande est au pied gauche avec première en bas et les autres en montant. La transmission secondaire est assurée par arbre. La BFG n'a

1982



En tout début d'année, les premières BFG Administration sont livrées. A la demande du client, leur moteur est un 1129 cm<sup>3</sup> et non un 1299.

1982



Dès février, les premières motos BFG destinées au marché civil sont assemblées et livrées. Celles-ci ne sont uniquement disponibles qu'en rouge.

1982



A l'instar de Moto Journal, la presse moto accueille favorablement la BFG et n'hésite pas à la comparer aux principales routières du marché.





Février 1982, Charles Krajka, concessionnaire Moto Guzzi réputé et fervent de BFG, prend livraison à l'usine des deux premières BFG civiles.

D'abord la BFG a tout ce qu'il faut pour être très sûre. Tous les éléments de sécurité (tête, grand, fourche, cadre...) ont fait l'objet d'attention rigoureuse. Ensuite le couple à bas régime est développé par le 4 cylindres Borel-Citroen, c'est le goût retrouvé pour la moto qui a du souffle. Enfin, le tout sans se ruiner, puisque les pièces usées pour la plupart de très grandes séries françaises sont faciles et faciles à remplacer. BFG est une passion qui ne pose pas de problèmes.

**FICHE TECHNIQUE BFG 1300cc**

**Moteur et transmission**  
Cylindres: 1200 cm<sup>3</sup>  
Puissance: 51 KW (69 CV) à 5500 tr/mn.  
Couple: 10 kg x m à 3500 tr/mn.  
Carburateur: 1 double corps Borel 28 C/C.  
Alternateur triphasé 480 W - batterie 18 Ah / 12 V.  
Allumage électronique intégré à calculateur.  
Boite de vitesse à 5 rapports.  
Transmission par arbre et pont homocinétique à galets.  
Entrée de vitesse à sec.

**Partie cycle**  
Cadre tubulaire en acier avec moteur en porte à faux.  
Suspensions AV: Fourche télescopique débaïtement 175 mm.  
Suspension AR: Bras oscillant sur roulement à bille.  
Amortisseurs à ressort à pas variable double 120 mm.  
Freins AV: double disque diamètre 300 mm.  
Freins AR: simple disque diamètre 260 mm.  
Jantes en alliage.  
Pneu: AV: A 45 100/90 H 15.  
Pneu: AR: M 45 120/90 H 15.

**Performance et consommations**  
Vitesse maximum: environ 190 km/h.  
Consommation à 90 km/h: 4,9 litres.  
Consommation à 120 km/h: 6,1 litres.

**Dimensions et poids**  
Longueur: 2330 mm. Poids à sec: 267 kg.  
Empattement: 1610 mm. Hauteur de selle: 795 mm. Réservoir: 22 litres.

Les caractéristiques techniques de la BFG présentées par le dépliant d'usine en 1982. «Une passion qui ne pose pas de problèmes»!

pas de cardan mais un joint homociné- tique à galets de type tripode, et le mou- vement final à la roue arrière est transmis par un classique couple conique. Le cadre treillis accueille le moteur sus- pendu en porte-à-faux avant. Les liaisons entre cadre et groupe motopropulseur se situent sur le dessus de la cloche d'em- brayage et sur l'arrière de la boîte de vi- tesse. Les suspensions sont très classiques avec, à l'avant, une fourche télescopique de marque Telesco diamètre 42 mm, avec un débattement de 175 mm. A l'ar- rière, le bras oscillant monté sur rou- lements reçoit deux combinés avec amortisseur hydraulique de 120 mm de course et ressorts à pas variable fournis par le Français De Carbon.

Gotti remplaceront les FPS et permettront de monter des pneus sans chambre. Le tableau de bord est fourni par Jaeger et les comodors sont issus de la très grande série moto. La selle, vaste et confortable, n'oublie pas le passager. Cette aptitude au duo, conjuguée à un carénage protecteur et à la possibilité d'adoindre une bagagerie de grand volume, fait de la BFG une moto taillée pour les grands espaces. Que n'a-t-on pas raconté sur les me- sures soi-disant hors normes de la BFG?! La réalité des chiffres fait qu'une BFG est certes une grosse moto. Il convient donc de la mener et de la manipuler comme telle à l'arrêt, mais ni plus ni moins que toute autre machine de sa catégorie.

Par rapport à ses trois concurrentes di- rectes de l'époque, la Honda GL 1100 DX, la BMW R 100 RT, et la Moto Guzzi 1000 SP, en matière de dimensions et poids, la BFG offre des valeurs similaires. Une BFG pèse 267 kg, est longue de 2,33 m et a une hauteur de selle 0,78 m, juste dans la moyenne des mesures de ses rivales. La largeur de la BFG, 0,72 m, est inférieure à celle de la BMW à laquelle elle est souvent comparée. La BFG atteint assez rapide- ment sa vitesse maximale, soit 190 km/h. Là encore, ni plus ni moins que ce qui se fait par ailleurs. Coté consommation, l'on obtient un peu plus de 5,5 litres >>>

**UN COMPORTEMENT EXEMPLAIRE**

L'accord des suspensions est particulière- ment soigné et procure, associé au cadre d'une rigidité exemplaire, une extraordi- naire tenue de route. Le freinage, confié à Brembo, est ce qui se fait de mieux à l'époque! L'on trouve ainsi un double disque de 300 mm de diamètre à l'avant et un simple disque de 260 mm à l'arrière, le tout équipé d'étriers P 08 à double piston. Les roues de 18 pouces, en alliage, sont fournies par FPS, autre équipementier moto reconnu. En fin de production, des roues de marque

**EN COMPÉTITION**

Gérard Gaillard, pilote-essayeur BFG, ouvre la voie en solo lors du Monte Carlo Moto 1983. En tête de la compétition, il est trahi par un arbre de boîte. En side-car, le palmarès est plus éloquent, particu- lièrement en rallye. Au Tour de France, Patrick Etienne et Vincent Martel, avec un side Jewell, s'engagent en 1982 et 1983. Ils remportent le scratch dès leur première participation! Dans la même épreuve, le duo Michel Margand - Eric Simonin finit premier de sa catégorie en 1985 avec un side Polyfay. Daniel André, de L'Atelier



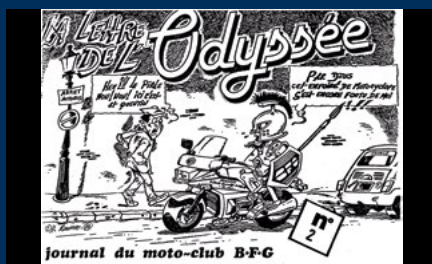
Précision, et Gérard Midrouet terminent honorablement en 1993 et 1994 divers rallyes dont le très sélectif Francilien. Des propriétaires de BFG, parfois préparées, s'engagent aujourd'hui encore sur des manifestations sportives amateurs.

1982



En avril, la BFG n° 27 avec side Jewell de l'équipage Etienne - Martel remporte le Tour de France Side-car. BFG a le vent en poupe!

1982



Création en mai du Moto Club BFG par la BFG SA. Son bulletin, La Lettre de L'Odyssee, voit sa couverture illustrée par le dessinateur Henri Roumat.

1982



Un président de la République Française escorté par des motos françaises, cela ne s'était plus vu depuis de Gaulle et les fameuses Ratier!



» aux 100 km à 90 km/h, et 7 «petits» litres à 130 km/h sur autoroute. Avec son réservoir de 22 litres, cela représente une belle autonomie pour une machine de grand tourisme toujours prête à tailler la route. Attelée à un side-car, la BFG se révèle par ailleurs très économe grâce à son couple moteur. Il faut compter un litre aux cent de plus qu'en utilisation solo.

## UNE VALEUR SÛRE

La BFG est commercialisée avec un prix raisonnable de 34 450 francs qu'il faut comparer à ceux de la Honda 1100 Goldwing DX, 32 181 francs, de la BMW 100 RT, 36 052 francs, et de la Moto Guzzi 1000 SP, 29 150 francs. La BFG se place donc tout à fait honorablement. La presse moto lui reconnaît d'ailleurs beaucoup de talents, et elle est même élue troisième moto de l'année par les lecteurs de *Moto-Journal* en 1982! Du 4 au 6 juin 1982, lors du G 7, le sommet des sept pays les plus industrialisés du monde, les chefs d'Etats sont escortés par douze BFG blanches de la CRS I. Il en est de même l'année suivante lors de la visite en France du pape Jean Paul II, les 14 et 15 août à Lourdes, et celle de la reine d'Angleterre Elisabeth II en 1984. Non



© Philippe Perelle

Un carénage particulièrement protecteur ainsi qu'une selle vaste et confortable caractérisent la BFG. Le ou la passagère n'est pas oubliée.

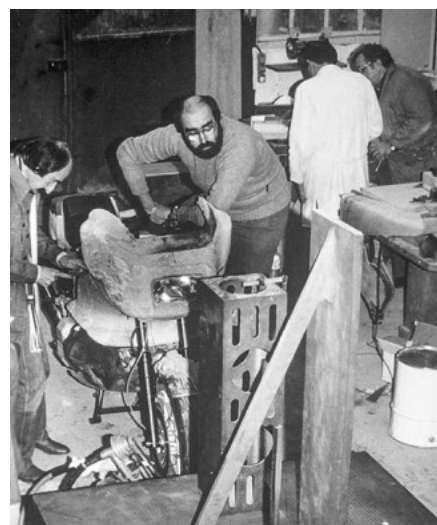
seulement BFG est reconnue nationalement, mais aussi internationalement. Quel symbole extraordinaire! Entretemps, les concepteurs de la moto continuent d'améliorer leur machine et sollicitent François Quirin pour en revoir l'esthétique. Il y travaille durant l'année 1983 et offre à BFG ce qui aurait pu être la machine de deuxième génération, la Cobra. Mais

ce projet restera sans suite car le temps du déclin et des désillusions s'annonce pour BFG. Les capitaux sont insuffisants et mettent à mal ses finances. A cette époque, la Police rend son rapport sur le «comportement des motocyclettes BFG». Il est favorable! Donc, les pouvoirs publics vont apporter leur soutien à la jeune entreprise, c'est évident! Que nenni... Le ministère



© Philippe Hébert

La BFG, une machine de grand tourisme toujours prête à tailler la route, comme ici en 1982 dans les sables du désert africain au sud du Maroc.



En 1983, François Quirin redessine la BFG. On s'affaire alors à La Ravoire sur le prototype de la Cobra. Hélas, le projet n'aboutira pas.

1982

1983

1983



François Mitterrand lui-même assure la promotion de BFG en offrant une moto au roi Juan Carlos 1<sup>er</sup> d'Espagne, grand amateur de deux roues.



Septembre, malgré les apparences, BFG va mal. Dominique Favario renvoie sa médaille de meilleur ouvrier de France à François Mitterrand en signe de SOS.



Salon de La Moto à Paris. La fameuse décoration dite « en Y », imaginée par François Quirin, est la dernière proposée par BFG SA sur ses motos.





© Philippe Perelle

1985, l'usine MBK de Saint-Quentin sous participation Yamaha reprend sans enthousiasme la fabrication des BFG. Bien des espoirs seront déçus...



© Philippe Perelle

Tour de France Side-car 1985, Michel Margand et Eric Simonin sur le circuit de Maison Blanche au Mans. Ils remporteront leur catégorie sur cette BFG avec side Polyfay.

de l'industrie tergiverse. Évidemment, le manque de capitaux engendre inévitablement une dégradation de la situation et une accumulation des dettes. La rumeur fait son travail de sape et la mauvaise santé de BFG s'ébruite. Pourtant, Dominique Favario et Thierry Grange continuent à se battre. Ils essaient un rapprochement avec Moto Guzzi. Dominique a élaboré un plan industriel qui propose et prévoit un apport en capital de dix millions de francs. Rien n'y fait ! Dans un dernier sursaut, ils contactent Suzuki qui n'a pas de tête de pont en France. L'offre n'est pas déclinée. Suzuki demande simplement à réfléchir. Pendant ce temps-là, à La Ravoire, les employés continuent à assurer la production, la diffusion et surtout la vente. Mais le temps presse et le personnel est exsangue.

### LA FIN TROP PRÉCOCE...

La mort dans l'âme, décision est alors prise par les deux dirigeants de donner leur accord pour transférer la production de l'usine BFG chez MBK à Saint-Quentin (Aisne), MBK dont dix pour cent du capital appartient à Yamaha. De février 1982 à fin décembre 1983, la production des BFG dans l'usine de La Ravoire est d'environ 420 exemplaires. Entre 1984 et 1988, l'usine MBK de Saint-Quentin reprend la fabrication sans toutefois « parvenir » à produire beaucoup plus de 150 unités. Et surtout sans la faire évoluer... On incrimine souvent le style BFG... Assurément anguleux,

le carénage BFG répond cependant à son cahier des charges, envelopper le moteur et abriter le pilote. Quant à la ligne, c'est une affaire de goût. Le moteur de voiture ne fait certes pas fantasmer le motard des Années quatre-vingts. Mais ses qualités sont vite mises en avant et reconnues. En revanche des aspects essentiels ont mené BFG à la fin funeste que l'on sait. Tout d'abord, les quatre années écoulées pour de multiples raisons, entre le lancement de la marque et la sortie effective de la BFG, ont permis d'instiller le doute dans l'esprit de potentiels acheteurs. Le concept, séduisant en 1978, arrive un peu tard en 1982 car la concurrence ne reste pas figée. Ensuite, les commandes de l'état, quasi absent, ne se concrétiseront jamais au niveau des chiffres annoncés en 1980. Les capitaux aussi ont manqué cruellement ! Malgré les efforts et les sacrifices, on a toujours été à la peine chez BFG, faute de moyens.

Au moment de passer à l'indispensable production industrielle, la caisse était déjà définitivement vide. On ne refait pas l'histoire, mais force est de constater que sur de nombreux aspects, la vision de l'équipe de La Ravoire était pourtant juste. Elle a permis de produire une moto atypique et attachante à l'architecture moderne, efficace, et aux qualités bien réelles en dépit de petits défauts de jeunesse.

En 1989, le stock de pièces est cédé par MBK à L'Atelier Précision, fabricant de side-cars du Nord de la France. Cette société assemblera encore quelques dizaines de machines...

Aujourd'hui, bien plus de la moitié des 600 BFG produites circulent encore. Tout ne va finalement pas si mal pour les BFG. Seraient-elles éternelles ? ■

### BFG ET SIDE-CAR

De nombreuses BFG ont été attelées. Leur moteur, prévu pour une automobile de 900 kg, est à l'aise pour tracter un side ! Ce n'était pas la cible initiale, mais, dès sa commercialisation, le choix de la BFG est évident pour nombre de sidecaristes. Ils sont séduits par sa robustesse, les atouts d'un moteur coupleux, et les podiums remportés au Tour de France Side-car. En 1982, les fabricants de side sont nombreux et le marché florissant. Avec le concours



de Charles Krajka, BFG conçoit son faux cadre permettant de greffer à la moto des paniers de tous modèles. Plusieurs constructeurs produisent pour la BFG des fourches Earles et des roues de 15 pouces.

1984



© Philippe Perelle

En janvier, BFG SA dépose le bilan. Sa production se poursuit à Saint-Quentin chez Motobécane devenue MBK Industries en 1983.

1987



© archives L'Atelier Précision

MBK cède le stock BFG au constructeur de sides L'Atelier Précision. Il assemblera encore une vingtaine de moto et vendra des pièces pendant neuf ans.

1996



Disparition de L'Atelier Précision. Le Moto Club BFG rachète une partie du stock. Les BFG continueront à être entretenues dans des conditions idéales.





## À L'INITIATIVE DE LA MARQUE

### LE MOTO CLUB BFG

**En créant le Moto Club BFG dès le mois de mai 1982, la société BFG SA souhaite naturellement promouvoir son image de marque. Mais, son objectif est aussi de donner à tous ses clients qui le désirent, le sentiment d'appartenir à un groupe.**

PAR PHILIPPE PERELLE ET PASCAL HAUSSY, PHOTOGRAPHIES MOTO CLUB BFG

**L**e 25 juin 1983, au siège de BFG, à l'usine de La Ravoire (Savoie), concessionnaires et propriétaires participent au premier rassemblement du Moto Club BFG. Trente-six ans plus tard, l'esprit de groupe est intact et le club totalise plus de 200 membres. Au cours de ses premières années d'existence, le Moto Club BFG est le témoin impuissant, hélas, des graves difficultés de sa maison-mère. Année importante, 1996 voit L'Atelier Précision, qui assure la distribution des pièces neuves de BFG, cesser son activité. Disposer d'éléments de rechange est vital. Le Moto Club BFG prend alors les choses en mains. Il rachète une partie du stock et s'organise pour désormais vendre des pièces neuves. Depuis plus de vingt ans, la machine tourne parfaitement grâce à l'inusable motivation d'une petite équipe. Ce stock d'origine n'étant pas inépuisable, des refabrications, à l'identique et de qualité irréprochable, ont depuis été lancées pour les éléments

spécifiques. Trouver des fournisseurs pour des petites séries n'a d'ailleurs pas toujours été facile...

Organisation de rassemblements, participation à divers événements, recensement des BFG et de leurs propriétaires successifs, vente d'articles aux couleurs de BFG et gestion d'un site Internet, les activités du Moto Club BFG sont typiquement celles d'un club de marque. Un bulletin, *La Lettre de L'Odyssée*, permet aussi de maintenir le lien entre les membres.



*Jun 1983, le premier rassemblement du Moto Club BFG se déroule à l'usine BFG même. C'est le début d'une belle aventure entre passionnés!*

Son dernier numéro, le 132, est sorti au mois d'avril 2019 ! Par ailleurs, le club accueille également les possesseurs de MF 650, cousine historique de la BFG. Pour cette dernière, seule une documentation technique est disponible auprès du club. En toute logique, les efforts en matière de pièces détachées demeurent exclusivement axés sur la BFG...

Enfin, tradition remontant à ses origines, le Moto Club BFG tient son assemblée générale annuelle lors du week-end de la Pentecôte. C'est alors la meilleure occasion de voir bon nombre de ces machines devenues rares et de rencontrer des BF-gistes au dynamisme et à la passion inébranlables. ■

#### MOTO CLUB BFG

35, rue Hardouin-Mansart  
45380 La Chapelle-Saint-Mesmin  
Tél. : 02 38 74 82 20 et 06 42 16 30 08  
Site : [www.bfg.asso.fr](http://www.bfg.asso.fr)





## 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](mailto:accueil.collection@carene.fr)

Assurance autos, motos,  
cyclas, 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 3000 €\*  
sans franchise kilométrique

\*Tous nos véhicules + La223 en France  
métropolitaine et pays de la zone euro  
sous conditions. Pour consulter

[www.iccassurances.fr](http://www.iccassurances.fr)  
92 rue de Richelieu 75002 Paris  
PARIS - LYON - VALENCE  
1800 Paris 04 69 696 2000 - 04 77 500 000 - 04 77 500 000



Partenaire Officiel

**ICC carene**  
assurances





# RENÉ ARNOUX, L'OPINIÂTRE VOLONTÉ, DÉTERMINATION ET TALENT

**A 24 ans, il ne lui manque que le premier sou vaillant pour accomplir son rêve. Volant Shell 1972, il remporte dans la foulée le championnat de France de Formule Renault pour se retrouver à pied, victime du premier choc pétrolier ! Par bonheur, Elf vient à la rescousse afin de sauver le soldat Arnoux en lui ouvrant les portes de la Formule 1.**

PAR LUC AUGIER, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES MOTORSPORT IMAGES

**C**onfortée par sa montée en puissance jusqu'alors couronnée de succès, l'écurie Martini menée par Tico Martini et Hugues de Chaunac se lance à la conquête de la Formule 1

en 1978. La Martini MK 23 est prête très tard. Avec elle, René Arnoux, pilote maison depuis 1973, fait aussi ses débuts dans la discipline reine. Les Grands Prix d'Argentine et du Brésil sont déjà passés. De nuit, sur

la ligne droite de Magny-Cours, la voiture effectue ses premiers tours de roues juste avant de partir pour l'Afrique du Sud où elle échoue en qualifications... Ce n'est que le début d'une décourageante galère. La petite écurie française jette finalement l'éponge à trois épreuves de la fin ! «*Nous avions des problèmes persistants de lubrification. Nous avons cassé trop de moteurs alors que nous prétendions faire de la Formule 1 avec un budget de Formule 2.*» Pendant ce temps, ceux qu'Arnoux avait autrefois battus en Formule Renault et en Formule 2 ont vécu des jours plus sereins, à l'instar de Patrick Tambay chez McLaren et de Didier Pironi chez Tyrrell.

L'intersaison offre toutefois une opportunité. Renault, s'apprête à engager une seconde voiture en 1979, mais, pour épauler Jean-Pierre Jabouille, l'écurie au losange hésite entre Pironi et Arnoux. Privé de Patrick Depailler passé chez Ligier, Ken Tyrrell réussit à conserver Pironi.



© Rainer Schlegelmich - Motor Sport

Grand Prix de France 1978, Le Castellet. Arnoux qualifie la Martini MK 23 et franchit la ligne d'arrivée de « son » Grand Prix national 14<sup>e</sup> à un tour.



© LAT Images



Grand Prix des Etats-Unis Est 1978, Watkins Glen. Remplaçant sur la Surtees TS 20, Arnoux termine 9<sup>e</sup> et impressionne par son duel avec James Hunt sur McLaren.

© Rainer Schlegelmilch



Grand Prix d'Espagne 1979, Jarama. Devant la Tyrrell de Didier Pironi, Arnoux pilote encore la Renault RS 01 dépourvue d'effet de sol mais se classera néanmoins 9<sup>e</sup>.

René Arnoux rejoint alors l'aventure Renault. Depuis deux ans, Jabouille et ses ingénieurs, François Castaing, Bernard Dudot et Jean-Pierre Boudy, s'échinent à relever le défi du turbo. Quand René Arnoux arrive, le chantier est déjà bien défriché. Premier signe encourageant, Jabouille s'octroie la pole position en Afrique du Sud en profitant de l'altitude favorable à la suralimentation. Deuxième progrès, lors du cinquième Grand Prix de la saison en Espagne, avec l'apparition d'un nouveau châssis à effet de sol. Enfin, évolution déterminante à Monaco, le gros turbo Garrett est remplacé par deux turbos KKK plus petits, un par banc de trois cylindres. Offrant une moindre inertie, ils transfigurent la docilité du moteur et le confort de conduite au point de permettre aux deux Renault de se qualifier... en dernière ligne ! Au Grand Prix suivant, à Dijon, où le tracé exige moins de relances à bas régime, elles sont en première ligne ! Encore faut-il réussir à compenser l'inertie du turbo au départ, et Arnoux se fait d'emblée dépasser par sept voitures ! A six tours de la fin, Jabouille est loin devant. Après une remontée irrésistible, Arnoux est troisième dans les roues de Gilles Villeneuve. S'engage alors le duel le plus spectaculaire de toute l'histoire de la Formule 1, et ce pour la conquête d'une... deuxième place ! Remporté par le Québécois (voir encadré), le spectacle n'a pas l'heur de plaire aux autorités sportives. Il vaut aux deux jeunes chiffonniers d'être sévèrement tancés et de devoir promettre de ne pas récidiver ! *« Ils nous ont donné un coup de règle sur les doigts. »*

Les sept Grands Prix restants sont plus favorables à Arnoux qu'à Jabouille. Il s'octroie la première pole de sa carrière en Autriche, récidive aux Pays-Bas et signe deux podiums en terminant 2<sup>e</sup> en Grande-Bretagne et aux Pays-Bas. En Autriche, sa prestation est remarquable bien que ruinée par une panne d'essence qui le retrograde de la 2<sup>e</sup> à la 6<sup>e</sup> place. Enfin, une chevauchée de douze tours en tête en Italie, interrompue par une casse moteur, complète la série.

Les Renault sont devenues performantes. Le pari technique du turbo est gagné au point d'obliger la concurrence à s'orienter dans la même voie, mais la fiabilité n'est pas encore au rendez-vous...

### DEUX VICTOIRES D'AFFILÉE !

Le constat se confirme en 1980 avec la même loi du « tout ou rien ». Jabouille signe une victoire en Autriche et onze abandons dont un accident à Montréal qui écourte sa saison avant la dernière manche. René Arnoux profite lui des malheurs de son coéquipier pour hériter du commande-

ment et l'emporter d'affilée au Brésil et en Afrique du Sud. A cela, il ajoute deux accessits, 4<sup>e</sup> en Belgique et 5<sup>e</sup> en France. Il pointe en troisième position au championnat à mi-saison ! Mais la suite est moins heureuse avec une deuxième place aux Pays-Bas, six abandons. Il termine 6<sup>e</sup> au championnat avec 29 points quand les meilleurs, Jones, Piquet et Reutemann, en totalisent respectivement 71, 54 et 49. Maigre bilan quand on a signé la pole position en Autriche, aux Pays-Bas et en Italie, que l'on s'est élancé en première ligne en Afrique du Sud, aux Etats-Unis Ouest ainsi qu'en France, et, enfin, que l'on a été »

© David Phipps - Sutton Images



### DIJON 1979, RENÉ ARNOUX RACONTE...

Quarante ans après, il ne se passe pas une semaine sans qu'on ne lui en parle de ce corps-à-corps de légende avec Gilles Villeneuve lors des quatre derniers tours du Grand Prix de France 1979. *« Pendant ces six minutes, nous nous sommes touchés sept fois ! Dans le seul dernier tour, nous nous sommes dépassés quatre fois. Gilles avait tant bloqué ses roues au freinage que les pneus de sa Ferrari étaient carrés. Mon moteur Renault hoquetait en reprises,*

*avec des problèmes d'alimentation. A un moment, il m'a brutalement expédié sur un vibreur. C'est un miracle que la suspension n'ait pas cassé. De retour à l'usine, on a passé l'auto au marbre et elle était passablement amochée ! Mais nous avons une confiance absolue l'un envers l'autre. Gilles est peut-être le seul pilote avec lequel j'aurais osé ce que j'ai fait. Nous étions potes et nous nous respectons. Nous avons tout donné ! »*





© David Phipps - Sutton Images

Grand Prix du Canada 1979, Montréal. Arnoux devant Jabouille avant leur double abandon. La compétitivité des Renault RS10 a désormais convaincu, mais leur fiabilité laisse encore à désirer...



© Rainer Schlegelmich

Grand Prix du Brésil 1980, Interlagos. Début de saison tonitruant avec une première victoire, suivie d'une seconde en Afrique du Sud. La troisième, en Autriche, sera pour Jabouille.

» en tête en Autriche, aux Pays-Bas et en Italie. Pour 1981, Jabouille décide de changer d'air et signe chez Talbot-Ligier. René Arnoux a désormais suffisamment convaincu pour endosser le rôle de *leader*. C'est avec sérénité, confiance et bienveillance qu'il accueille un nouveau coéquipier, Alain Prost, son cadet de sept ans. Les deux hommes savourent leur privilège. Le turbo est devenu l'arme absolue. Renault a l'avantage de l'expérience face aux adversaires qui s'en dotent à peine, tel Ferrari, ou s'apprentent à le faire, tel BMW. Aux responsables techniques de s'attaquer au manque de fiabilité. L'avenir semble radieux... Il va falloir très vite déchanter. Les Français sont piégés par la roublardise des Britanniques qui contournent le règlement et continuent à courir avec des voitures à effet de sol... Ce n'est qu'à l'occasion du cinquième Grand Prix, en Belgique, que les Renault peuvent elles aussi en bénéficier, mais le handicap est déjà lourd. Pire, en proie à des problèmes de mise au point et piégé par la pluie, Arnoux ne parvient pas à se qualifier.

Enervé en quittant le circuit, il s'emporte contre un préposé à la circulation, l'embarque sur son capot... et passe le reste du week-end au poste de police ! Les Jaunes ne redressent la tête qu'à partir du Grand Prix de France avec la pole pour René Arnoux et la victoire pour Prost à l'issue d'une course disputée en deux manches en raison d'un orage. En vitesse pure, Arnoux ne craint personne. Il s'octroie la pole en Grande-Bretagne, en Autriche, à la barbe de Prost, ainsi qu'en Italie. Et quand il la concède à son coéquipier en Allemagne et aux Pays-Bas, il s'élançait à ses côtés en première ligne. Mais les courses tournent incontestablement à l'avantage du nouveau venu. Prost signe deux victoires supplémentaires, aux Pays-Bas et en Italie, et deux deuxième places, en Allemagne et aux Etats-Unis Ouest, contre une deuxième place seulement pour Arnoux en Autriche.

Mais, surtout, l'ambiance devient tendue. Au départ, en Italie, Prost a forcé le passage et l'a écarté sans ménagement à l'entrée de la première chicane. René Arnoux encaisse mal. Les deux hommes abordent la saison 1982 dans un climat de rivalité et de défiance. Elle devient très vite celle de la fracture.

## 1982, DERNIÈRE SAISON SOUS LE SIGNE DU LOSANGE

La guigne persiste dès le coup d'envoi en Afrique du Sud. Arnoux, parti de la pole, contrôle jusqu'à mi-course. Prost, à la suite d'une crevaison, se chausse de neuf, entreprend une remontée époustouflante et gagne ! La réussite ne change pas de camp au Brésil où Prost termine troisième malgré un moteur mal en point, mais les deux premiers, Piquet et Rosberg, sont disqualifiés pour voiture trop légère. Les Renault sont performantes mais leur fiabilité se révèle désastreuse. A la déception des techniciens, s'ajoute le climat détestable qui s'instaure entre les pilotes voire entre les clans formés autour de chacun d'eux. Le schisme éclate au grand jour à l'occasion du Grand Prix de France. Dans le cas où il précéderait Prost en course, il est convenu qu'Arnoux lui cède le passage dans l'optique du championnat. Le scénario se concrétise. Arnoux prend le large. Mais il ne ralentit pas, ignorant les ordres transmis sans conviction par le staff Renault, trop heureux de pouvoir renouer avec une victoire qui se refuse à lui depuis 37 courses. Prost se déclare trahi et affiche ostensiblement sa colère. Arnoux y oppose une satisfaction dénuée du moindre sentiment de culpabilité. « *A ce stade du championnat, il n'y a pas à favoriser un pilote plutôt qu'un autre. Cette victoire, je ne l'ai pas volée et je sais qu'elle fait plaisir à bien des gens chez Renault.* » La suite des événements lui donne raison.

### RENÉ ARNOUX, EN BREF

- Né le 4 juillet 1948 à Pontcharra (Isère)
- Volant Shell 1972
- Champion de France de Formule Renault 1973 (Martini)
- Champion de France de Formule Renault Europe 1975 (Martini)
- Vice-champion d'Europe de Formule 2 1976 (Martini-Renault)
- Champion d'Europe de Formule 2 1977 (Martini-Renault)
- 149 Grands Prix de Formule 1 disputés
- 1978 : Martini-Ford et Surtees-Ford
- 1979 - 1982 : Renault
- 1983 - 1985 : Ferrari
- 1986 - 1989 : Ligier (Renault, Alfa Romeo, BMW-Megatron, Judd, Ford)



© LAT Images

- 34 départs en première ligne dont 18 pole positions
- 22 podiums dont sept victoires
- Classement au championnat du Monde 1978 : non classé - 1979 : 8<sup>e</sup> - 1980 : 6<sup>e</sup> - 1981 : 9<sup>e</sup> - 1982 : 6<sup>e</sup> - 1983 : 3<sup>e</sup> - 1984 : 6<sup>e</sup> - 1985 : 17<sup>e</sup> - 1986 : 8<sup>e</sup> - 1987 : 19<sup>e</sup> - 1989 : 23<sup>e</sup>.



© Sutton Images



Grand Prix du Brésil 1980, Interlagos. Pour sa première victoire, Arnoux succède en tête de course à Villeneuve puis à Jabouille trahi par une nouvelle évolution moteur.

Une inversion des positions n'aurait rien changé au championnat. Prost termine 4<sup>e</sup> avec 34 points et Arnoux 6<sup>e</sup> avec 28 points. Deux victoires chacun, la moisson est bien maigre pour un duo qui a confisqué onze pole positions, six pour Prost contre cinq pour Arnoux, et verrouillé six fois la première ligne de la grille de départ.

En ce début d'été 1982, ce n'est plus un secret pour personne, René Arnoux pilotera pour Ferrari en 1983. Après la disparition de Gilles Villeneuve, l'ami «Didi», Didier Pironi, a plaidé sa cause auprès d'Enzo Ferrari et du directeur sportif Marco Piccinini. Le jeudi 5 août, en arrivant en Allemagne, il a même la surprise de voir un petit cheval cabré orner le volant de sa Renault, facétie de Jean Sage, directeur sportif, et de ses mécaniciens ! Mais, deux jours plus tard, le ton n'est plus à la plaisanterie quand, aux essais, la Ferrari de Pironi, aveuglé par la pluie, décolle sur la Renault d'Alain Prost. La saison du leader du championnat est stoppée net ! Les tifosi ont déjà adopté «Renato», leur nouvelle recrue. Quand, un mois plus tard, il impose sa Renault face aux Ferrari de Tambay et Andretti au Grand Prix d'Italie, *La Gazzetta dello Sport* titre «Trois pilotes Ferrari sur le podium de

© David Phipps



Grand Prix de Belgique 1981, Zolder. La Renault RE 30 à court de mise au point et la pluie empêchent Arnoux de se qualifier. Enervé, il a une altercation avec les autorités et passe son dimanche au poste !

Monza». Etrange croisement de destinées... Pour pallier l'absence de Villeneuve, Pironi avait suggéré à Ferrari de faire appel à Tambay et, logiquement, l'intérim devait s'achever fin 1982. Changement de perspective pour René Arnoux... La collaboration qui s'annonçait harmonieuse avec l'ami «Didi» se mue en cohabitation potentiellement plus houleuse avec cet ancien rival. L'ambiance est d'autant plus tendue qu'Arnoux et Tambay se savent en concurrence. L'un des deux ne sera pas en rouge en 1984, un volant est promis à Michele Alboreto.

### UN SIEGE ÉJECTABLE POUR DEUX PILOTES CHEZ FERRARI

Au terme des sept premiers Grands Prix, la position d'Arnoux n'est pas enviable avec huit points seulement contre 28 à Prost, 27 à Piquet et 20 à Tambay, héros du Grand Prix de San-Marino où il a imposé la «n° 27». Reste huit Grands Prix pour se réhabiliter. Arnoux l'emporte au Canada et en Allemagne, se classe 5<sup>e</sup> en Grande-Bretagne, 2<sup>e</sup> en Autriche et grossit son score de 26 points quand se présente le Grand Prix des Pays-Bas. Le célèbre accrochage Prost-Piquet ouvre la voie d'un doublé Ferrari, le premier et seul de l'année, avec Arnoux devant Tambay. Pour Tambay, il est trop tard, mais Arnoux, lui, peut encore espérer coiffer la couronne. Trois Grands Prix plus tard, lors de la finale en Afrique du Sud, l'affaire s'est compliquée, mais il reste une lueur d'espoir. Pour devancer Prost et Piquet, il doit impérativement gagner et ceux-ci ne doivent pas marquer le moindre point ! Tambay n'a pas le cœur à l'altruisme et n'a cure des préoccupations de son coéquipier. Arnoux est inquiet. Aux essais, il est tombé en panne sur le circuit. Les commissaires l'ont aidé à pousser la Ferrari pour la ranger sur le bas-côté, mais dans la manœuvre, une roue a écrasé son pied droit et sa cheville a ➤

© LAT Images



Débuts retardés, budget étriqué, défaut de lubrification des Cosworth et châssis mal conçu. Une première saison en Formule 1 à oublier...

### 1978, DEUX GRAND PRIX CHEZ SURTEES

© David Phipps - Sutton Images



L'intérim chez Surtees est un soulagement. Ce n'était pas lui qui manquait de muscle, mais bien la direction de la Martini MK 23 qui était anormalement ferme.

### DIDIER PIRONI, AMI ET CONCURRENT

© David Phipps - Sutton Images



Etats-Unis 1978. Arnoux et son ancien coéquipier chez Martini en Formule 2. Didier Pironi jouera plus tard un rôle déterminant dans son recrutement par Ferrari.

### 1979 THE YELLOW TEA POT!

© LAT Images



Forfait au Grand Prix des Etats-Unis Ouest à Long Beach. Les demi-arbres de transmission menacent de casser et d'endommager la suspension arrière.



## 1979, RENAULT EN EFFET



*Effet de sol et deux turbos. La Renault est devenue performante. Premières pole positions, premiers podiums et premiers tours en tête en course.*

## 1980, ENFIN DES VICTOIRES



*Premières victoires au Brésil puis en Afrique du Sud (ici), mais déception ensuite malgré trois poles, six départs en première ligne et des tours en tête.*

## 1981, PROST COÉQUIPIER



*Première année de cohabitation avec Alain Prost qui connaît plus de réussite. Arnoux signe trois poles et cinq départs en première ligne.*

## 1982, COHABITATION TENDUE



*Deux victoires pour Arnoux, idem pour Prost. Mais, c'est la guerre ouverte entre les deux pilotes, et Arnoux a déjà l'esprit chez Ferrari.*



*Grand Prix d'Italie 1982, Monza. Dernière victoire pour Renault, devant Tambay et Andretti. Le lendemain, La Gazzetta dello Sport titre « Trois pilotes Ferrari sur le podium! »*

» doublé de volume. Malgré les soins, il ne sait pas s'il aura la force de « shooter » dans la pédale de freins 95 minutes durant. Il ne connaîtra pas la réponse... Son moteur l'abandonne prématurément, comme le fera celui de Tambay. Mais les frères ennemis conservent le trophée de champion du Monde des constructeurs à Maranello. Il faudra attendre 1999 et l'ère Schumacher pour qu'il y revienne !

## DU ROUGE FERRARI AU BLEU LIGIER

Comme prévu, c'est avec Michele Alboreto que René Arnoux fait équipe en 1984. Les McLaren-Tag Porsche de Lauda et Prost sont hors d'atteinte, les autres se partagent les miettes. Alboreto a toutefois la satisfaction de gagner en Belgique. Sans surprise, Ferrari reconduit sa paire de pilotes pour 1985. « Je n'avais aucun problème avec Alboreto, c'est un des hommes les plus gentils et les plus sociables que j'ai connus, je n'étais pas jaloux de ses succès ou de sa popularité. » Au Brésil, la saison débute de manière encourageante. Alboreto signe la pole et termine à trois secondes de la McLaren-Tag Porsche

de Prost. Arnoux, pour sa part, a le malheur de crever et de perdre un temps fou à revenir au stand, mais, au prix d'une remontée méritoire et remarquée, il termine 4<sup>e</sup>. Malgré ce fait d'armes, au retour en Europe, c'est la stupeur. La Scuderia le met à pied sans délai. Pour une raison que les deux parties veulent garder confidentielle... « Et qui le reste encore ! La séparation aurait pu même se produire avant, je n'ai aucun regret. Ferrari avait tous les moyens techniques et financiers, toutes les compétences, mais gâchait tout ça à cause de la politique. Harvey Postlethwaite était en charge des châssis et de l'aéro. On ne le laissait pas s'exprimer. Forghieri revenait sur ses propositions. Harvey se demandait ce qu'il faisait là, pourquoi on l'avait engagé s'il ne servait à rien. Je m'en étais ouvert auprès d'Enzo Ferrari lui-même. » Alboreto terminera vice-champion en se posant en challenger de Prost jusqu'au 14<sup>e</sup> des seize Grands Prix... En 1986, René Arnoux est engagé par Ligier et devient le coéquipier de Jacques Laffite. Les deux hommes se connaissent bien et s'apprécient. Par le passé, ils ont longtemps partagé les vaches maigres de



*Grand Prix de San Marin 1983, Imola. Troisième derrière Tambay et Prost. Dernier podium entièrement français après l'Afrique du Sud en 1980 (Arnoux-Laffite-Pironi) et la France en 1982 (Arnoux-Prost-Pironi).*



© Rainer Schlegelmich



Grand Prix de France 1984, Dijon. 4<sup>e</sup>, un accessit parmi d'autres... Pour contrer les McLaren Tag Porsche, Ferrari avait les moyens mais pas la méthode.

Magny-Cours et l'amitié de Tico Martini. Au fil des ans, Laffite s'est installé en patron dans l'écurie Ligier, mais Arnoux y arrive en recrue convoitée avec la promesse d'un traitement équitable. Il y retrouve aussi l'encadrement qu'il a connu chez Renault avec Gérard Larrousse à la direction sportive et Michel Têtu aux responsabilités techniques. Les moyens sont solides. Côté moteur, l'équipe entre dans la dernière phase de son contrat de trois ans avec Renault. L'ère du turbo vit son apothéose. En qualifications, la puissance est poussée au maximum. Bernard Dudot avouera à Arnoux avoir disposé ainsi d'une puissance maxi de 1500 chevaux ! Ces moteurs sont destinés à durer une demi-douzaine de tours, pas plus... Comme

Brabham et Benetton, les Bleus optent pour les pneus Pirelli. Ce joker sera plus souvent un handicap qu'un avantage...

### 1986, AMÈRE SAISON

A mi-saison, au terme des huit premiers Grands Prix, les Ligier-Renault revendiquent un score honorable avec 22 points, 14 pour Laffite, plus deux podiums, 3<sup>e</sup> au Brésil et 2<sup>e</sup> aux Etats-Unis Est, et 8 pour Arnoux. La suite n'en est que plus amère avec le carambolage au départ à en Grande-Bretagne qui met un terme à la carrière de Jacques Laffite et déstabilise l'équipe. Au moins termine-t-elle cinquième du championnat constructeurs et première des Pirelli. Pour 1987, après avoir espéré le mo- »



### DALLAS 1984, ENTRE LES MURS ET LES ÉPAVES

Lors du premier Grand Prix du Texas, entre les murs de béton, le revêtement menace de s'effriter. Les promoteurs ont sous-estimé les Formule 1. Avant les essais, en conférence de presse, les pilotes s'efforcent de rester diplomates. Arnoux, lui, ne prend pas de gants ! « On ne peut pas courir dans ces conditions et il n'est pas question d'envisager un replâtrage de dernière minute. Ça ne tiendra pas ! Il faut annuler la course. Il est encore temps. »

A quelques heures du départ, après des tentatives de la dernière chance pour panser les plaies, il est question d'annuler. Là encore, Arnoux s'exprime. « C'est trop tard, le public est là, les gens ont payé, il faut courir, il fallait m'écouter avant ! » Mal parti, il entreprend une poursuite exténuante, se faulant parmi les épaves échouées contre les murs. Il termine deuxième et seul dans le même tour que Keke Rosberg et sa Williams-Honda.

### 1983, À NOUVEAU AVEC TAMBAY

© Sutton Images



Arnoux retrouve le coéquipier-rival de ses débuts. Prétendant au titre jusqu'à la dernière manche, il conserve son volant chez les rouges en 1984.

### 1984, FERRARI ET SES VIEUX DÉMONS

© Sutton Images



La cohabitation avec Michele Alboreto est harmonieuse, mais Arnoux vit mal la politique et les rivalités internes qui animent la Scuderia.

### 1985, CIAO « RENATO » !

© Sutton Images



Année quasi sabbatique. Alors qu'il termine 4<sup>e</sup> après une remontée spectaculaire au Brésil (ici), René Arnoux est sèchement congédié par la Scuderia.

### 1986, EN BLEU CHEZ LIGIER

© LAT Photographic



L'optimisme est de mise ! Mais l'élan sera brisé par l'accident qui met un terme à la carrière de Jacques Laffite au Grand Prix de Grande-Bretagne.



## 1986, SAISON PROMETTEUSE?



Compétitive, la Ligier à moteur Renault Turbo doit composer avec le joker des pneus Pirelli. Le début de saison est pourtant encourageant...

## 1987, ALFA ROMEO ET BMW-MEGATRON



Il n'y avait rien à espérer du moteur Alfa. Fiat rompt l'accord avant le premier Grand Prix. Le moteur BMW-Megatron ne sera qu'un replâtrage.

## 1988, LES DEUX RÉSERVOIRS



L'originalité de la Ligier-Judd à deux réservoirs se retourne contre elle. Trop lourde, trop complexe à gérer, elle ne rapporte aucun point.

## 1989, TRISTE DERNIÈRE SAISON...



La Ligier JS 33, de conception plus classique, n'est pas plus compétitive. Dès juin, Arnoux décide de mettre un terme à sa carrière en fin de la saison.

» teur Honda puis opté pour un moteur Alfa Romeo tout aussi inédit que manquant de puissance, Guy Ligier se porte acquéreur de moteurs turbo BMW-Megatron. En moins d'un mois, Michel Têtu et ses hommes modifient le châssis en conséquence. Hélas, il révèle d'emblée une faiblesse structurelle au niveau de la suspension avant. Voué au milieu ou fond de grille en qualifications et à l'abandon en course, René Arnoux tourne la page de ce cauchemar avec un petit point arraché en Belgique.

## RETOUR À L'ATMOSPHÉRIQUE

1988 promet un nouveau départ. Les turbos devant vivre leur dernière saison, Ligier prend les devants. Il opte pour un V 8 Judd atmosphérique, comme le champion en titre, Williams, abandonné par Honda. Michel Têtu laisse libre cours à sa créativité et conçoit un châssis ambitieux doté de deux réservoirs. L'un en position conventionnelle en avant du moteur, l'autre en arrière. Ainsi, pendant la course, en vidant à sa guise l'un ou l'autre des réservoirs, le pilote peut faire varier la répartition des masses et du comportement routier. Arnoux et son nouveau coéquipier, le Suédois Stefan Johansson, ont hâte de vivre cette nouvelle expérience, mais elle tourne au désastre. «La voiture était trop lourde, trop encombrante. Le réservoir arrière était trop exposé à la chaleur et le système de pompage était un casse-tête. Il n'y avait rien à espérer. Nous avons terminé le championnat sans le moindre point. J'étais revenu dix ans auparavant, du temps de la Martini.»

## L'ANNÉE DE TROP ?

En 1989, les turbos ont disparu. Seuls sont autorisés les moteurs atmosphériques de 3,5 litres. Trente-neuf voitures sont engagées. Il faut en éliminer neuf sur treize lors de préqualifications le vendredi matin. Par son statut, l'équipe Ligier est dispensée de ce purgatoire. Elle fait d'office partie des trente qui disputent les essais mais qui doivent aussi se qualifier parmi les vingt-six premiers



Grand Prix de Belgique 1986, Spa-Francorchamps. Arnoux hisse sa Ligier JS 27 en 5<sup>e</sup> position, mais son moteur le trahit alors. En qualification le turbo Renault développait 1500 chevaux!

pour prendre le départ. René Arnoux n'y parvient que neuf fois sur seize. Son coéquipier, Olivier Grouillard, termine à onze reprises devant lui aux essais et n'échoue que quatre fois en qualification. A 41 ans, René Arnoux a-t-il fait l'année de trop ? «Nous avons un Cosworth, comme beaucoup d'autres, mais la voiture n'était pas compétitive. Par ailleurs, Grouillard jouait perso. Il travaillait en cachette avec son ingénieur dans le seul but d'être devant moi. Il aurait fallu au contraire tout mettre en commun pour faire progresser l'équipe. Pour ne pas mettre Guy dans l'embarras, je l'ai prévenu dès le milieu de la saison que j'avais décidé de raccrocher en fin d'année. Mais j'ai tout donné quand même ! Au Canada, sous la pluie, je ne sais pas comment j'ai fait pour garder la voiture sur la piste. J'étais en perte de vue partout, mais j'ai terminé cinquième. Guy m'est tombé dans les bras comme si nous avions gagné. Dans l'avion du retour, il a fait la fête. Avec ces deux points, j'avais sauvé son statut et sa saison ! »

Pour ses adieux en fin de saison en Australie, lors du briefing du dimanche matin, le «doyen» a prévu un cadeau pour chacun de ses pairs, un agenda recouvert de cuir, avec une dédicace personnalisée, parfois empreinte d'humour, pour ceux qu'il était censé avoir gênés. René Arnoux avait la réputation d'oublier ses rétroviseurs, voire de les scruter avec trop de malice, et d'être très difficile à dépasser...



Grand Prix de France 1989, Le Castellet. Abandon (moteur) pour sa dernière apparition devant «son» public. Au moins la Ligier JS 33 lui a permis de se qualifier, ce qu'elle lui refusa sept fois...



# 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

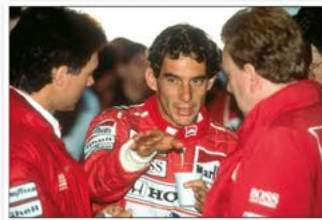
bdg@nikoja.com

www.nikoja.com

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



> john surtees - goodwood 2000



> ayrton senna - 1991

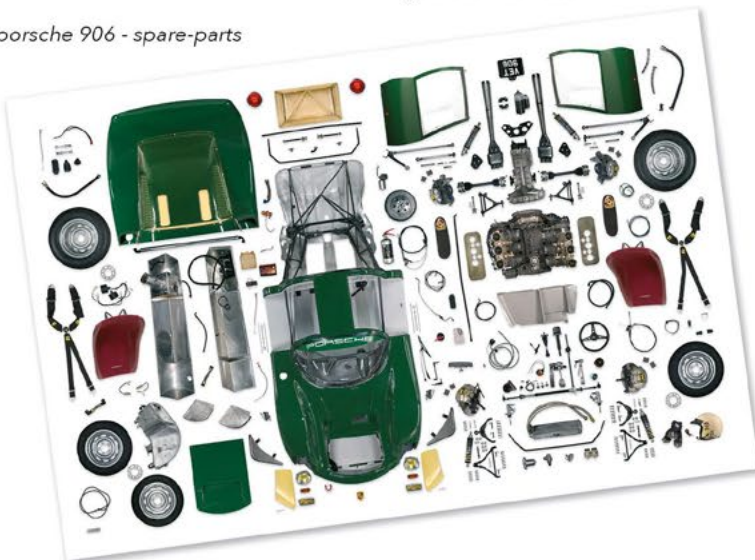


> guy ligier - 1993



> nuccio bertone - paris

> porsche 906 - spare-parts



> nascar



> ferrari f310b



> le mans classic





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.







64

© Citroën Communication

# LES GRANDS EVENEMENTS DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 64 - 44<sup>e</sup> Salon Rétromobile
- 68 - 3<sup>e</sup> Salon Périgueux Classic Auto
- 70 - 23<sup>e</sup> Rallye des Fous
- 72 - 2<sup>de</sup> Exposition de Véhicules d'Exception d'Orléans
- 74 - 32<sup>e</sup> Salon Champenois du Véhicule de Collection
- 76 - 14<sup>e</sup> Salon Avignon Motor Festival
- 80 - À la mémoire de Marcel Renault
- 82 - 2<sup>d</sup> Salon Auto Moto Classic de Strasbourg
- 84 - 2<sup>de</sup> Rencontre Européenne d'Autocars de Collection



68



74



76







© Citroën Communication

5-10  
FEVRIER

ILE-DE-  
FRANCE

# 2019, DES ANNIVERSAIRES A PROFUSION

## 44<sup>e</sup> SALON RÉTROMOBILE

**Cette édition 2019 a battu tous les records de fréquentation. Pendant cinq jours, à la Porte de Versailles à Paris, elle a réuni plus de 132000 passionnés qui ont sillonné ses trois pavillons totalisant quelque 72000 m<sup>2</sup>.**

D'APRES DENISE ROUSSELLE, PHOTOGRAPHIES PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE.

**C**ette édition 2019 a en effet totalisé plus de visiteurs que la très médiatique édition de la vente Baillon en 2015 restée dans toutes les mémoires. La présence savamment orchestrée au centre

du pavillon 1 du Berliet T 100 n°2, remis en marche pour l'occasion, a certainement largement contribué à ce succès. Vedette de l'affiche 2019, Citroën a célébré son premier siècle d'existence en présentant un bel

album de famille avec sa Type A de 1919, l'aïeule fondatrice de la dynastie dans le rôle de la meneuse de revue. Les autres modèles de la marque étaient présentés par thèmes. Autochenille B 2, C 4, DS, SM et 2 CV 4x4 Sahara, à vocation sportive ou aventurière, évoquaient les épopées sauvages à travers les continents. Pour les prototypes et concept-cars, entre autres, les lignes tendues de la GS Camargue de 1972, dessinée par Bertone, contrastaient avec celles, tout en rondeurs, la C 10 de 1956 en forme de goutte d'eau. Les voitures de rallye, jusqu'aux plus récentes, n'étaient pas oubliées ainsi que les modèles de série emblématiques tels la Traction Avant, le Type H, la 2 CV, la DS, la Méhari, la SM ou encore la CX. On ne peut évoquer ici les 100 ans de Citroën sans mentionner aussi la présentation d'une partie d'une collection privée française de DS et autres Citroën de haut de gamme carrossées par le maître Henri Chapron. Presque tous les modèles



*Cette sculpture grandeur nature imagine un futur où les dernières automobiles à carburants fossiles seraient traquées et piégées telles des bêtes sauvages.*





Proposée par Artcurial, cette Berlinetta Serenissima Ghia GT de 1968. Il y a fort à parier que nous la reverrons bientôt sur les routes.



Kidston avait réuni un plateau exceptionnel de Lamborghini Miura dont cette rarissime version découvrable ou un châssis roulant montrant son V12.

habillés à Levallois-Perret étaient présents. Un siècle après la fin de la Grande Guerre, on ne comptait plus les anniversaires célébrés dans les allées de ce salon de dimension internationale. Le public a ainsi pu rêver d'exception en soufflant les 110 bougies de Bugatti. A cette occasion, la Type 55 roadster de 1932 de la Cité de L'Automobile - Collection Schlumpf et l'EB 110 de la première renaissance de la marque, il y a bientôt trente ans, étaient présentées aux côtés du moteur W 16 de l'actuelle Veyron. Bentley, «le camion le plus rapide du monde» comme se plaisait à le surnommer Ettore Bugatti, fêtait aussi son centenaire en exposant une 3 litres des premiers modèles et, dernière en date, une Continental GT de 2019. Côté motos, pour le centenaire de son premier modèle, Gnome & Rhône n'était pas en reste avec un imposant plateau rétrospectif de sa production. Actuel propriétaire de la marque, le renommé groupe aéronautique et spatial Safran y exposait quelques éléments de sa production.

## CÉLÉBRATIONS ITALIENNES, BRITANNIQUES ET FRANÇAISES

Pour les 70 ans d'Abarth, FCA Heritage a quant à lui présenté quelques pièces exceptionnelles dont la fameuse version vitaminée de la Fiat Nuova 500, une barquette Alfa Romeo 750 Competizione et une Lancia Rally 037. La passerelle vitrée qui relie les pavillons 1 et 2 a offert un écran idéal pour célébrer les soixante printemps de la fameuse Mini. De l'originelle 850 cm<sup>3</sup> aux dernières versions en passant par les versions luxe, utilitaires, Wolseley, Riley et les sportives telles la Cooper victorieuse en rallye, elles étaient toutes là retraçant l'histoire et l'évolution de cet enfant terrible. Enfin, sur le stand de l'horloger de luxe Richard Mille, la vitesse était au rendez-vous avec la présentation de huit Formule 1 McLaren construites de 1969 à 2017 célébrant le cinquantième anniversaire de la mythique écurie de Woking. Toujours à propos de Formule 1, Renault Classic avait choisi d'évoquer ses années Turbo avec les 40 ans de sa première victoire à Dijon en 1979 avec Jean-Pierre Jabouille. >>>



Richard Mille avait choisi de rendre hommage aux monoplaces McLaren avec quelques morceaux choisis tels cette M7C 01 de 1969.



## LE BERLIET T 100 DE RETOUR À PARIS, 62 ANS APRÈS !

Construit à quatre exemplaires à la fin des Années cinquante pour accompagner la recherche pétrolière en Algérie, le T 100 de Berliet, avec ses 5 m de large, 5 m de haut, 15 m de long pour 50 t, est présenté au salon de Paris en 1957. Avec le concours de la Fondation de L'Automobile Marius Berliet, son propriétaire, de partenaires tels Michelin, Cummins et Rams ainsi que celui, logistique, des Transports

Premat, l'un des deux survivants, le n°2, est revenu à Paris pour Rétromobile. Avec une communication bien orchestrée, il a été le clou de cette édition 2019. Véritable monstre d'acier remis en route pour l'occasion, il était difficile de l'éviter dans les allées du salon. Et maintenant qu'il est à nouveau en état de marche, la fondation lyonnaise s'est promis de le faire tourner régulièrement.



» Plus que jamais d'actualité, le turbo à nouveau au goût du jour avec le *downsizing*, ou réduction, des cylindrées confirme l'œuvre de précurseur du constructeur de Billancourt dans ce domaine.

Stand particulièrement remarqué, le Musée des Blindés de Saumur avait fait dans l'imposant avec, côte à côte, deux chars ennemis mythiques de la Seconde Guerre mondiale, soit un Sherman américain muni d'un moteur de 400 ch et un Panzer IV allemand en livrée camouflée et dont le moteur V 12 produit par Maybach délivre quelque 300 ch. Autre musée présent, Le Musée National de La Voiture de Compiègne, ouvert en 1927, retraçait les premières heures de la marque De Dion-Bouton.

## YOUNGTIMERS ET PRV

Avec l'unique Lamborghini Flying Star II de 1966, il annonçait aussi l'exposition Concept Car Beauté Pure qu'il organisera à partir du 29 novembre prochain. Certains constructeurs étaient aussi présents avec leurs refabrications, leur service historique ou d'archives qui aident les amateurs à maintenir leurs belles en état de rouler.

Les amateurs de Youngtimers, grâce à notre confrère éponyme, n'étaient pas oubliés avec une rétrospective des véhicules équipés du fameux moteur PRV. Ce moteur V 6, né voici 45 ans à l'initiative de Peugeot et Renault, était destiné à équiper des automobiles haut de gamme.

Comment, dans le pavillon 2, ne pas faire aussi un petit détour pour admirer le plateau de la traditionnelle vente aux enchères de la maison Artcurial. Cette année encore, elle réservait de belles surprises avec, par exemple deux voitures à l'historique limpide, une exceptionnelle Alfa Romeo 8 C 2900 B Berlinetta de 1939 carrossée par



Parmi toutes les Citroën réunies pour le centenaire de la marque, l'exposition des réalisations d'Henri Chapron a été particulièrement remarquée.

Touring et la Bugatti Type 51 avec laquelle Maurice Trintignant a remporté son premier Grand Prix. Au même titre, l'on trouvait trois Serenissima imaginés par le Comte Volpi, deux Bugatti, une Type 57 Cabriolet Graber de 1937 et une Type 49 1932 Berline Vanvooren, sorties d'une grange bruxelloise après de nombreuses années d'abandon, ou encore une impressionnante série de 90 motos MV Agusta provenant d'une des plus grandes collections dédiée à la marque italienne. On ne peut que saluer le retour sur le marché de ces pièces d'exception qui reprendront probablement la route aux mains de leurs nouveaux propriétaires. La célèbre maison a aussi dispersé pendant le salon une collection unique de casques et de combinaisons de pilotes de Formule 1. Pour les amateurs d'art et d'automobilia, Rétromobile, avec sa galerie d'artistes, est aussi un lieu où chacun peut tout à loisir admirer ou acquérir des œuvres ayant un lien direct avec l'automobile et la locomotion. Dans ce domaine, la palme revient

sans aucun doute à cette 2 CV piégée telle une souris par une tapette géante tout appâtée qu'elle était par un bidon de cette chère essence. En ces temps autophobes, chacun appréciera la symbolique de cette sculpture-fiction sortie de l'imagination fertile de l'ami Thierry Farges !

## LE PAVILLON DES CLUBS

Le pavillon 3 accueillait quant à lui une très large majorité des clubs présents. A l'entrée, hommage à Bédélia avec 13 des 20 exemplaires survivants connus réunis pour l'occasion. Ce cyclecar à deux places en tandem, où « *le pilote est derrière le passager* », a été conçu par deux ingénieurs fantasques, Robert Bourbeau et Henri Devaux avec peu de moyens, beaucoup d'idées et la vitesse en ligne de mire !

Pour la deuxième année consécutive, une part importante de ce même pavillon accueillait les vendeurs de véhicules proposés à moins 25 000 euros. Les offres



Parmi les nombreux anniversaires célébrés cette année, les 60 ans de la Mini avec cette belle exposition organisée entre les pavillons 1 et 2.





L'exposition de 13 des 20 Bédélia recensés dans le monde a été une gageure pour Marc Perisse, grand amateur de ce cyclecar, et Vincent Chamon.

étaient nombreuses et diversifiées. A la fin du salon les nombreux panonceaux « Vendu » sur les pare-brise ont conforté les organisateurs dans leur choix.

Les nostalgiques regrettent sans doute ses premières années à la gare de La Bastille, mais l'engouement pour les véhicules anciens a structuré ce rendez-vous parisien au fil des décennies. Il a aussi conduit les marchands à s'organiser pour répondre aux attentes des nouveaux acheteurs en matière de pièces neuves, de service tout compris, de miniatures et de conseils en tout genre... Rétromobile, à n'en pas douter, est pour le passionné une parenthèse enchantée dans ce monde chahuté. Il reste le lieu de merveilleuses rencontres, intergénérationnelles et joyeuses, entre passionnés, rêveurs, esthètes, ingénieurs et investisseurs... Vivement 2020, une partie de l'équipe dirigeante a changé, mais l'esprit est toujours bien là ! ■



## RÉTROMOBILE

70, avenue du Général de Gaulle  
92058 La Défense Cedex  
Tél. : 01 76 77 11 11  
Site : [www.retmobile.fr](http://www.retmobile.fr)



## « CABANE À CONSEILS » ET TECHNIQUES ORIGINALES

Comme chaque année, la FFVE était présente à Rétromobile avec sa « cabane à conseils ». Pendant cinq jours, ses administrateurs et son personnel se sont relayés sans relâche pour renseigner les collectionneurs, les clubs et les professionnels sur les questions liées à l'utilisation des véhicules de collection. Sur son stand, elle avait choisi de mettre à l'honneur des véhicules équipés de solutions techniques

originales et disparues. L'on trouvait ainsi la Micron Monocar de 1924 à essieu avant pivotant, le Fournier utilitaire de 1927 à moteur pivotant (marche avant ou arrière), le cyclecar Villard Type 27 de 1927 à transmission par plateau, la moto Rudge Multi de 1920 à deux variateurs (offrant vingt rapports de transmission) et la Messier MS 31 coupé de 1927 à suspension sans ressorts.



Ce rare tricycle Prinetti-Stucchi Bugatti Type 1 de 1899 exposé chez un marchand en a intéressé plus d'un, mais il n'était pas à vendre...



Pour les 100 ans de la première Gnome & Rhône produite, cette exposition commémorative exceptionnelle rassemblait une vingtaine de motos.





16-17  
FEVRIER  
NOUVELLE-  
AQUITAINE

# SALON DES VEHICULES ANCIENS A PERIGUEUX LES 100 ANS DE CITRÖEN

**La troisième édition du Périgueux Classic Auto a été organisée par l'association Véhicules Anciens à Périgueux. Célébrant le centenaire Citroën, elle a réuni des clubs venus de Dordogne, des départements limitrophes et... de Grande-Bretagne !**

ADAPTATION CESAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES GUILLAUME HUGONNOT

**L**e temps d'un week-end, sur son site de plus de dix hectares, le Parc des Expositions du Périgord a accueilli pour ce salon un public encore plus nombreux que celui de l'édition précédente. Le Périgueux Classic Auto

voit son succès croître d'année en année de façon plus que certaine. Afin de favoriser le spectacle, mais aussi de mettre en avant les collectionneurs, ses organisateurs avaient offert à ces derniers une entrée gratuite à la condi-

tion qu'ils viennent avec un véhicule de collection et qu'ils le stationnent dans l'enceinte du salon. Ainsi, pas moins de 1500 véhicules se sont succédé tout au long des deux jours et ont grandement participé au spectacle.

Un bâtiment de 2000 m<sup>2</sup> a accueilli une partie de la bourse d'échange ainsi qu'un vaste plateau central consacré à l'exposition des 100 ans de Citroën, thème vedette de cette édition. Une quarantaine de véhicules emblématiques de la marque aux deux chevrons y a ainsi été présentée. Pour la période des voitures à roues arrière motrices, l'on trouvait la première de toutes les Citroën, la Type A, mais aussi pléthore de B 2, B 12, B 14, C 2, C 3, C 4 et C 6. Ensuite, à partir de 1934, l'on avait les Citroën à traction avant avec la 7 A de 1934, la 15/6, la 15/6 H, la 2 CV, la DS, l'ID Break, l'Ami 6, la Méhari, la SM et la GS. Côté utilitaires, le Type H et les camions n'étaient pas non plus oubliés, tout comme la compétition avec une monoplace Mep à moteur



*Au club Alfa Romeo du Sud-Ouest, des Années soixante aux Années quatre-vingt-dix, il y a là de quoi satisfaire tous les incondtionnels de la marque au trèfle.*



GS et une DS 21 Rallye du Maroc 1969. Enfin, petite dernière, un SUV C 5 Aircross prêté en exclusivité par le concessionnaire local venait compléter le tableau. Remarquable par sa richesse et sa diversité, cette exposition organisée par le club La Traction du Périgord a été menée de main de maître par son président Denis Pascal et son épouse Geneviève. Un autre bâtiment, de 3 000 m<sup>2</sup> cette fois, était quant à lui entièrement dédié aux clubs. Ceux-ci y présentaient ainsi un imposant échantillonnage de leurs véhicules pour le plus grand plaisir des visiteurs et des connaisseurs. Le stand du Musée de La Rue du Temps qui Passe a pour sa part accueilli la FFVE représentée par Bernadette Mesplet sa déléguée régionale. Tout au long du week-end, avec cette énergie qui la caractérise, celle-ci a répondu à de multiples questions portant notamment sur l'obtention du certificat d'immatriculation des véhicules de collection.

L'équipe de l'association Véhicules anciens à Périgueux, ou Vaap, a créé ce salon avec l'objectif de fédérer un maximum de clubs périgourdiens, et une quarantaine d'entre eux y étaient présents cette année. De nouvelles demandes, déjà enregistrées pour la prochaine édition, laissent à penser qu'elle est en passe de réussir son pari ! Avec près de 11 000 visiteurs sur le week-end, le salon Périgueux Classic Auto a véritablement fait le bonheur des clubs exposants et la joie du public. A juste titre, les organisateurs peuvent s'estimer largement satisfaits des efforts qu'ils ont fournis pour obtenir un tel résultat. ■



La bourse d'échange en extérieur, spacieuse et avec ses emplacements bon marché, offrait une grande diversité tant en matière de pièces que de véhicules.



L'association Vaap exposait une rare monoplace Galli équipée d'une mécanique de Citroën 11 CV Traction Avant et soigneusement conservée dans son jus.



**VEHICULES ANCIENS A PERIGUEUX**  
302, route de Saint-Pierre-es-Liens  
24660 Sanilhac  
Site : [www.périgueux-classic-auto.fr](http://www.périgueux-classic-auto.fr)



A côté d'une très belle Bugatti Type 51, ce Type H de 1949 a appartenu à Pierre de Brou de Laurière, parent de la famille Michelin.





**24**  
FEVRIER  
HAUTS-  
DE-FRANCE

# LE RALLYE DES FOUS EN PAYS PICARD MEME PAS FROID AUX YEUX !

**Organisé pour la 23<sup>e</sup> fois, par le Nostalgic Auto Club de Lens, ce rallye, réservé aux cabriolets et aux voitures découvrables, propose une balade d'environ 250 kilomètres au petit matin... Et, quel que soit le temps, tout le monde roule décapoté !**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

**L**e départ de cette édition 2019 est donné à Annœulin dans le cadre du salon Vintage Auto Gala organisé par Les Vieux Volants. Pour les cinquante équipages de «Fous» venus en cabriolets et découvrables des Années vingt aux Années 2000, ce point de rassemblement à quatre heures du matin est particulièrement apprécié. Capote repliée, niveaux faits et livre de route distribué, les équipages, après les vérifications d'usage, s'é lancent dans la

nuit. Cette année, point de neige ou de pluie, mais du froid ! Sur les hauteurs, autour de Doullens, la température descend jusqu'à -4°C ! La halte avec soupe chaude vers huit heures sera la bienvenue...

Le but de la journée est de rouler vers le sud pour rejoindre Amiens et les immenses friches industrielles de la filature Cosserat. A l'instar de Jean-Baptiste Say et de Jean-Baptiste André Godin, la famille Cosserat avait développé au XIX<sup>e</sup> siècle une entreprise moderne et sociale. Ce sont ces filatures et

leur patrimoine que tentent de mettre en valeur les «Fous» du jour. La rapide visite des lieux et la présentation des projets permettent de mesurer la passion qui motive une telle initiative ! Un site de plusieurs hectares à réhabiliter, des machines à retrouver puis à restaurer. Un dernier café ou une soupe, et c'est le retour sous un beau soleil printanier par le chemin des écoliers vers Acq. Après le déjeuner, il est déjà l'heure de se séparer, mais rendez-vous est bien sûr donné en 2020. Folie quand tu nous tiens ! ■



*Lors de l'accueil, en attendant le départ, les participants découvrent l'exposition de saynètes du salon Vintage Auto Gala.*



**NOSTALGIC AUTO CLUB**

47, rue de Condé  
62750 Loos-en-Gohelle  
Tél. : 06 77 58 87 58

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



13-14-15 SEPTEMBRE 2019

# ANGOULÊME CIRCUIT DES REMPARTS

80<sup>th</sup>  
ANNIVERSAIRE



INFORMATIONS & RÉSERVATIONS 05 45 94 31 90 | [WWW.CIRCUITDESREMPARTS.COM](http://WWW.CIRCUITDESREMPARTS.COM)





**1<sup>er</sup> - 3**  
**MARS**  
CENTRE -  
VAL-DE-LOIRE

# ANTIQUITÉS, LIVRES ET VOITURES DE COLLECTION

## 2<sup>e</sup> EXPOSITION DE VÉHICULES

**Organisée par le Club des Anciennes de L'Automobile Club du Loiret, à l'initiative de la structure Orléans Val de Loire Événements, cette exposition est à elle seule un véritable salon qui, cette année encore, a montré toute sa qualité.**

D'APRES JEAN-FRANÇOIS PORNIN, ADAPTATION ANTOINE DEMETZ

**D**u 1<sup>er</sup> au 3 mars 2019, le 46<sup>e</sup> Salon des Antiquités et Livres Anciens qui se tenait au Parc Expo d'Orléans a accueilli pour la seconde année consécutive une exposition de véhicules de collection. Occupant quasiment la moitié de la surface de l'événement, soit 10 000 m<sup>2</sup>, son organisation avait été confiée à l'équipe du Club des Anciennes de L'Automobile Club du Loiret. Véritable événement dans l'événement, celui-ci, baptisé Exposition de Véhicules d'Exception, a rassemblé

317 véhicules très exactement. En cette année 2019, la marque Citroën avait été mise à l'honneur afin de célébrer son centième anniversaire. La performance réalisée est ici à saluer tant les petits plats avait été mis dans les grands pour l'occasion. Le défi que s'étaient lancé les organisateurs était de réunir au minimum une centaine de véhicules de la marque. Celui-ci a été largement relevé avec pas moins de 117 Citroën évoquant toutes les périodes de l'histoire du constructeur depuis les modèles d'avant-guerre à roue arrière motrices, les Traction, les 2 CV et leur grande famille de dérivés, les DS, les SM, les GS, les utilitaires de tous types, etc. Mais ce salon rassemblait aussi des voitures de tous genres et de toutes époques offrant une palette de grande richesse. L'on y trouvait par exemple ce camion Berliet TBO 15 M 2 en 6 x 4 utilisé pour le transport de déchets nucléaires ou cette Ancêtre de marque Fortin-Jourdain construite à Orléans. Espérons que cet événement sera appelé à prendre plus d'ampleur et qu'il saura, en grandissant, conserver toute sa richesse et sa diversité. ■



« Régionale de l'étape », cette Fortin-Jourdain a été construite à Orléans en 1907. Elle est la seule survivante des sept exemplaires produits.



**CLUB DES ANCIENNES DE L'AUTOMOBILE  
CLUB DU LOIRET**

147, avenue du Capitaine Jean  
45800 Saint-Jean-de-Braye  
Tél. : 06 03 79 55 83

Site : [www.anciennes-automobile-club-loiret.fr](http://www.anciennes-automobile-club-loiret.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







9-10  
MARS  
GRAND-EST

# SALON CHAMPENOIS DU VEHICULE DE COLLECTION

## TOUT POUR LES CLUBS ET LES PIÈCES

**Pour cette 32<sup>e</sup> édition du salon rémois, les nombreux clubs présents se sont prêtés au jeu des organisateurs. Ils ont associé le centenaire de Citroën et le thème *Scènes de rue* retenu pour le traditionnel et toujours très apprécié concours de stands.**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Après les fastes parisiens de Rétromobile en février, les amateurs de toute l'Europe étaient invités par le club Les Belles Champenoises d'Epoque pour son grand salon régional qui se tient début mars dans la capitale champenoise. Ici, point de luxe ni de paillettes. Même si, de-ci de-là, la boisson régionale fait des apparitions discrètes, l'ambiance reste conviviale, propice aux échanges

et aux achats à tarif « raisonnable ». Cette année, les dirigeants des BCE avaient retenu le thème des scènes de rue comme fil conducteur pour les clubs qui souhaitaient décorer leur espace. Ils ont été nombreux à participer à ce très attendu concours de stands dont les prix sont remis le dimanche après-midi sous des tonnerres d'applaudissements. Pour cette édition 2019, l'on ne pouvait pas non

plus échapper au thème principal repris par de nombreuses autres manifestations. Le centenaire de la marque Citroën a ici été omniprésent et célébré, entre autres, avec un plateau constitué d'une douzaine de véhicules emblématiques de la marque aux deux chevrons.

A Reims, deux halls sont traditionnellement consacrés aux 120 clubs qui profitent de l'occasion pour tenir leur Assemblée Générale, réunir leurs adhérents et présenter leurs futures activités. L'espace étant plus que compté, ceux-ci réservent leurs stands d'une édition à l'autre. En effet, malheur à celui qui laisserait sa place, il ne la retrouverait plus avant de longues années. Les clubs régionaux, les clubs nationaux et les clubs de marque sont traditionnellement présents à Reims renforçant ainsi la notoriété de l'événement. Les efforts consentis par les équipes de bénévoles pour créer des décors et présenter des véhicules en situation autour du thème proposé sont considérables. Pour *Scènes de rue*, les idées n'ont pas manqué. L'on a par exemple eu droit à l'Exode sur les routes de la Moselle, à des reconstitutions de garages, de commerces, des évocations de la vie



*Première sortie pour cette rarissime Tatra 57 K Tchèque des Années quarante tout juste restaurée. Il ne lui manque maintenant plus qu'une carte grise!*



agricole, à un paddock de compétition et aux émeutes de mai 68... La tâche des membres du jury a été des plus difficiles tant les réalisations ont été exceptionnelles. Ici, un hall entier et toute l'esplanade extérieure sont dévolus à la bourse d'échanges rassemblant un total d'environ 500 stands marchands. L'espace étant compté, les organisateurs doivent refuser chaque année environ 150 demandes émanant de professionnels. Les tarifs restant abordables, de nombreux particuliers peuvent s'offrir un emplacement et ainsi proposer aux visiteurs des pièces rares sorties de leurs remises et de leurs greniers. Au fil des allées, il est ainsi possible d'acheter un ensemble de pièces pour un cyclecar Rally des Années vingt, des phares à acétylène pour une ancêtre, des feux ou baguettes pour une Youngtimer, des pièces de refabrication en tous genres, sans oublier les documentations et miniatures de toutes époques... Il est heureux de constater qu'Internet n'a pas encore tué ces grands moments de convivialité même si de nombreuses transactions se font de plus en plus via ce média incontournable et dont la popularité grandit sans cesse auprès des collectionneurs.

Des travaux sont prévus sur le site à partir de septembre prochain afin d'apporter plus d'espace au parc des expositions rémois et accueillir ainsi encore plus d'exposants et de visiteurs. Si d'aventure ils n'étaient pas achevés pour la prochaine édition, il n'y a pas d'inquiétude à avoir, ils n'empêcheront pas son bon déroulement !



Parmi les centaines de stands de vente de pièces détachées et d'automobilia, les voitures à pédales véhiculent toujours beaucoup de nostalgie.



Reims est aussi l'occasion de découvrir au hasard des stands des marchands quelques raretés à vendre telles ces cyclecars Fournier ou Peugeot Quadrilette.

**32<sup>e</sup> SALON CHAMPENOIS  
DU VÉHICULE DE COLLECTION**  
9 et 10 mars 2019  
**REIMS** Parc des Expositions  
Samedi : 9h30-19h00 Dimanche : 9h30-18h00

Bourse d'échanges  
Exposition véhicules de collection  
Annonces : constructeurs de la marque  
CITROËN  
Thème : Scènes de rue  
Accès : GPS allée Thierry SABINE

Les Belles Champenoises d'Époque  
2CE Organisation  
www.2ce-salons-reims.com

Le Salon des Belles Champenoises d'Époque

**PRENEZ DATE**  
Le Salon des Belles Champenoises d'Époque  
Organisation : 2CE Contact Concept Événementiel  
www.2ce-salons-reims.com



Pour célébrer elle aussi le centenaire de Citroën, la FFVE exposait une voiture peu commune. Cette 2 CV AZL de 1957 a en effet appartenu à Madame de Gaulle.

#### 2 CE ORGANISATION

16, rue Henri Warnier  
51500 Taissy  
Tél. : 06 81 69 60 10 et 06 81 20 74 51  
Site : [www.2ce-salons-reims.com](http://www.2ce-salons-reims.com)





22-24  
M A R S

PROVENCE - ALPES  
- CÔTE-D'AZUR

# FACEL VEGA, DES ÉTOILES PLEIN LES YEUX

## 17<sup>e</sup> AVIGNON MOTOR FESTIVAL

**Cette année encore, le salon avignonnais organisé sur trois jours réalise un record d'affluence. Avec un nombre d'exposants et un nombre de véhicules toujours croissants, celui-ci est une « machine bien huilée » qui ne cesse de monter en puissance.**

PAR PHILIPPE BEAUSSIER ET LAURENT HÉRIOU, PHOTOGRAPHIES YVON GASCOIN, ADMINISTRATEURS FFVE

**L'**organisation pilotée par Camille Bourges n'a pas lésiné sur les moyens pour attirer les 53 000 visiteurs de cette édition. Le beau temps persistant en ce début d'année ayant chassé le Mistral, les visiteurs ont ainsi pu profiter pleinement des treize halls et des espaces extérieurs de l'Avignon Parc Expo. En tout, cela représentait plus de

500 exposants, quelque 150 clubs et plus de 200 véhicules répartis sur 27 000 m<sup>2</sup> !

### FACEL VEGA À L'HONNEUR

Dans le plus grand hall, l'on trouvait un très beau plateau de Facel Vega avec pas moins de vingt voitures retraçant la saga des Métallon et Vega créées par Jean Daninos. Avant de racheter Facel

(Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir) en 1939, celui-ci avait travaillé au service des carrosseries spéciales chez Citroën et, sur base C 6, il avait réalisé un roadster en 1931 puis un speedster en 1933. Après-guerre, sur un dessin Farina, il avait ensuite présenté la Bentley Cresta au Salon de Paris de 1948 puis la Cresta II en 1951 qui préfigurait le dessin de la première Vega en 1954. Dans ce hall,



*A Avignon, la bourse d'échanges occupe un hall entier ainsi que les extérieurs. Une véritable caverne d'Ali Baba pour le plus grand plaisir de tous.*



*Toutes deux de 1925, cette Cottin & Desgouttes torpédo et cette Ballot 2 LT/S ont été carrossées chez Drouet et Gauchet à Courbevoie (Seine).*



pour la période Métallon, l'on trouvait tout d'abord une Ford Comète Monte-Carlo et une Simca Intendante sur le stand Wagon bleu. Sur un des podiums principaux étaient exposées d'autres Simca, une 8 Sport dessinée par Farina et ayant appartenu au peintre Georges Braque, une rarissime Simca 9 Sport en état d'origine, une Coupé de Ville, une Plein Ciel, une Plein Ciel Grand Carrossier et une Océane. Une seconde Plein Ciel étant présentée un peu plus loin sur le stand du club Simca.

Pour les Vega V 8, les principaux modèles étaient tous présents avec une FV, une FV 3 B, une Excellence et la dernière HK 2 ou « Facel II » en état d'origine peinture comprise. Quant aux « petites » Facel, l'échantillonnage était plus que complet avec la fameuse Facellia Cabriolet bleu du film OSS 117, une Facellia F 2 Coupé, la Facellia F 2 S Hardtop soudé ayant appartenu à Jean Daninos, une Facel III Coupé, une Facel III Cabriolet et, enfin, une Facel 6 Coupé. A cela, il fallait encore ajouter une Facellia F 2 Cabriolet Hardtop exposée par l'Amicale Facel et une Facellia Cabriolet chez Classic Expert. Toutes constituaient ici un hommage mérité à ces voitures au dessin intemporel, incarnant encore aujourd'hui tout aussi bien le luxe à la française que le grand tourisme à l'état pur.

### AU FIL DES ALLÉES...

Parmi les autres beautés exposées, quelques belles surprises attendaient le visiteur comme ces voitures rares utilisant des éléments d'origine Citroën telles la SM carrossée par Frua, une 2 CV Dagonet ou encore une Licorne à coque de TrACTION. Basée aux abords du circuit Paul Ricard, la collection privée de JMB Racing présentait pour sa part cinq Ferrari mythiques et toutes titulaires d'un beau palmarès conquis dans différents championnats du Monde au cours des années quatre-vingt-dix.

Une des particularités de l'Avignon Motor festival est de pouvoir disposer de plusieurs halls permettant à ses organisateurs de dédier certains d'entre eux à des expositions thématiques. Quatre halls étaient ainsi respectivement consacrés aux voitures de course, aux motocyclettes de toutes époques, aux véhicules utilitaires ainsi qu'à la vente aux enchères de Leclere Motorcars. Celle-ci comportait d'ailleurs un total de plus de 70 véhicules dont au moins une cinquantaine a été adjugée. En extérieur, l'on trouvait aussi une exposition consacrée aux véhicules militaires toujours très populaires auprès du grand public. Les habituels parkings ont quant à eux accueilli les collectionneurs venus en anciennes



Quoi de mieux par exemple qu'une expertise auprès de spécialistes comme Classic Expert avant d'assurer cette Facellia Cabriolet ?



Cette automitrailleuse Ford M 8 était présentée par l'association Tanks Engineers Division sur le plateau des véhicules militaires.



Le stand de la FFVE a reçu de nombreux passionnés. Y étaient exposées une Lancia Delta groupe A, une Monet-Goyon Super Sport et une MG type J 2.





*Après Rétromobile, la GS Camargue faisait ici une halte à Avignon avant de s'en retourner au musée consacré au carrossier Bertone près de Turin où elle est en permanence exposée.*

et ont offert un spectacle sans cesse renouvelé tout au long du week-end. Organisée en intérieur et en extérieur, la bourse d'échanges particulièrement bien fournie était pour beaucoup de visiteurs la motivation principale de leur présence à Avignon. En effet, qui ne recherche pas une pièce, un accessoire ou un service ?! Comme chaque année, la FFVE a une nouvelle fois accueilli un grand nombre de collectionneurs toujours à la recherche

de réponses quant aux procédures d'obtention du certificat d'immatriculation en collection. Son grand stand était aussi un lieu de rencontre et de convivialité très apprécié. Certains en sont d'ailleurs de véritables habitués. Profitant du salon, celle-ci a aussi mis à la disposition de tout un chacun de nouveaux outils numériques présentant les activités de ses partenaires et de ses adhérents professionnels.

Quelques visites importantes ont aussi été signalées telles celle de Jean-Sébastien Guichaoua, nouveau directeur de Rétromobile qui, venu en observateur, s'est montré très intéressé par cet événement. Adrien Maeght, créateur de la Fondation Maeght et collectionneur éclectique de la première heure a lui aussi honoré le lieu de sa présence. Décidément, il se passe toujours quelque chose l'Avignon Motor festival ! ■



*Le hall dédié aux motocyclettes accueillait une exposition particulièrement fournie et variée ainsi que de nombreux marchands spécialistes des deux roues.*



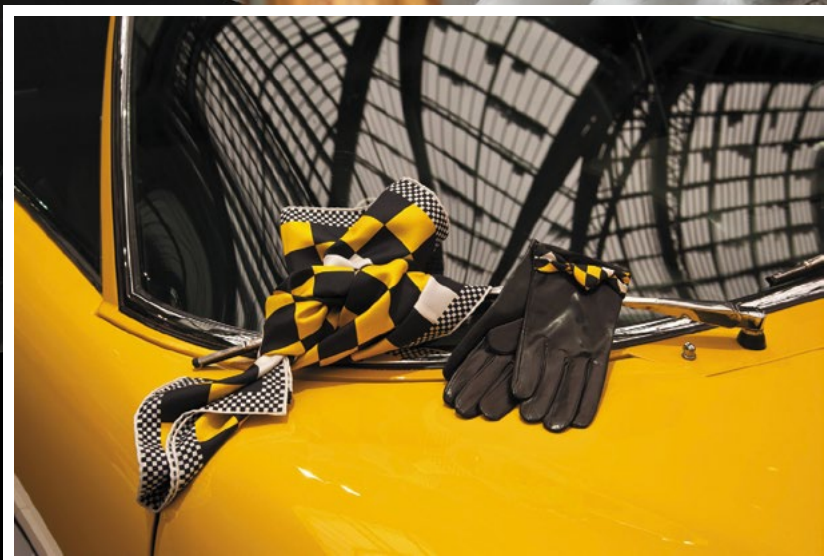
#### TRAJECTOIRES CONCEPT

28, rue Velouterie  
84000 Avignon  
Tél. : 04 90 83 27 29  
Email : [trajectoiresconcept@orange.fr](mailto:trajectoiresconcept@orange.fr)





© Credit photo : ACABA



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

RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE



**ACABA**  
GANTIER





27  
A V R I L  
NOUVELLE-  
AQUIATINE

## À LA MÉMOIRE DE MARCEL RENAULT RETOUR À LA LUMIÈRE

**Alors qu'il n'était plus accessible au public du fait des derniers travaux d'aménagement de la RN 10, quelques passionnés locaux se sont mobilisés pour déplacer le monument à la mémoire de Marcel Renault et lui redonner tout son lustre.**

ADAPTATION CESAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES JEAN-JACQUES AUCHER

Le 24 mai 1903, la Renault 40 CV n° 63 conduite par Marcel Renault qui participe à la course Paris-Madrid, traverse le village de Couhé-Vérac et sort violemment de la route à plus de 100 km/h. Son mécanicien, René Vauthier est grièvement blessé. Marcel Renault inconscient décédera deux jours plus tard sans avoir repris connaissance. Endeuillée par deux autres accidents mortels, la course Paris-Madrid est arrêtée sur décision du ministère de l'Intérieur. Les épreuves sportives sur routes ouvertes seront aussi désormais interdites.

Quelques temps après l'accident, un monument simple, en forme d'obélisque, est érigé sur les lieux mêmes de la tragédie en mémoire de Marcel Renault. Il y a quelques années, de gros travaux de réaménagement de la RN 10

ont rendu son accès impossible et son entretien des plus difficiles. Le risque de disparition était dans les esprits. C'est alors que quelques passionnés locaux, sous la direction de Jean-Jacques Aucher, se sont mobilisés pour faire déplacer ledit monument dans un espace public. Avec le soutien et l'accord du Patrimoine Renault, de la municipalité de Payré, et après deux ans de travail, le projet a pu voir le jour à condition de laisser une trace de son emplacement originel sur le lieu de l'accident, ce qui a été fait.

C'est ainsi que, le samedi 27 avril, des collectionneurs, venus en anciennes de toute la France mais aussi de Belgique, se sont retrouvés à Payré pour l'inauguration du monument de Marcel Renault nettoyé et à nouveau accessible aux amateurs sur la place du lieu-dit Les Minières. ■



*Le rassemblement de véhicules anciens organisé aux Minières à la mémoire de Marcel Renault dans le cadre de la cérémonie d'inauguration.*

**JEAN-JACQUES AUCHER**

9, rue des Bergeottes

La Reliette

86600 Celle-Levescault

Mail : [jeanjacques.aucher@online.fr](mailto:jeanjacques.aucher@online.fr)



# 28 et 29 SEPTEMBRE 2019

## Commémoration historique

### montée de la

# CÔTE DE GAILLON

1899  
2019

120 ans après

Plus de 100 voitures  
d'avant 1929  
au départ

**EXCEPTIONNEL :**  
un musée de l'automobile  
sur la route en Normandie



Pesage et départ  
à **VERNON**  
le 28 sept. à 9h30  
Espace Philippe Auguste

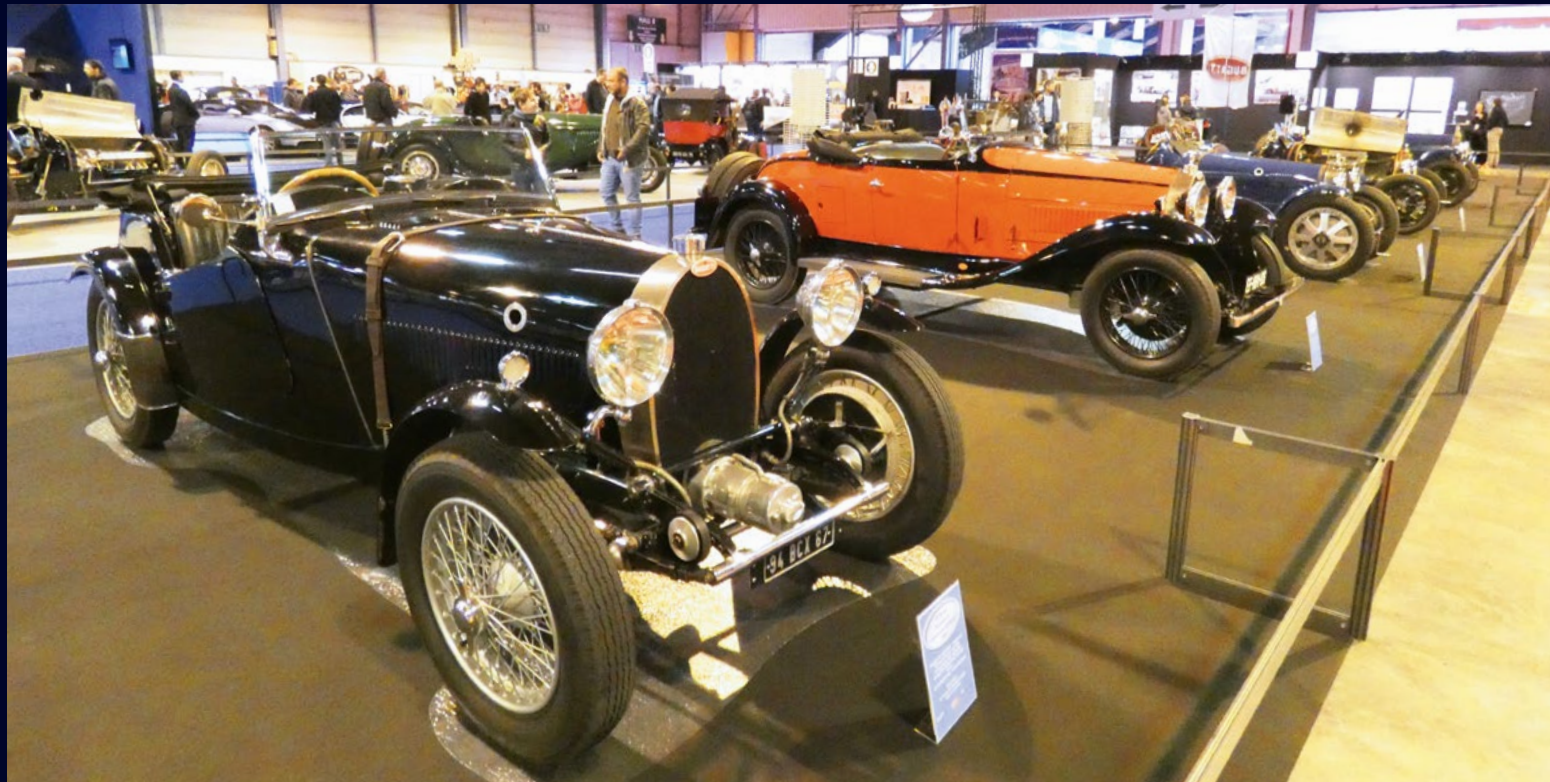


Alain Dufour



[michelaudoux.wixsite.com/gaillon120ansapres](http://michelaudoux.wixsite.com/gaillon120ansapres)  
[dfouet@ville-gaillon.fr](mailto:dfouet@ville-gaillon.fr)  
FB : commémoration historique course de côte de Gaillon





26-28  
A V R I L

GRAND-EST

# SALON AUTO MOTO CLASSIC STRASBOURGEOIS

## SUCCES EN ALSACE

**Pour cette seconde édition, programmée lors du week-end de la JNVE, les organisateurs épaulés par Fabrice Reithofer, délégué régional FFVE, ont mis les petits plats dans les grands pour proposer des plateaux dignes des salons régionaux les plus réputés.**

PAR MAXIMILIEN ROUSSELLE, DÉLÉGUÉ JEUNESSE FFVE

**L**es presque 19 000 visiteurs qui ont découvert pendant trois jours cette seconde édition du salon strasbourgeois, ont prouvé tout l'intérêt d'une telle manifestation dans la capitale alsacienne. Au programme, des anniversaires dont deux centenaires, celui de Bentley avec la présentation

d'une 3 L de 1925 carrossée en coach décapotable et une Mark VI, et celui de Citroën rassemblant une quarantaine de modèles autour d'une DS façon Salon de l'Auto avec une Tour Eiffel étincelante, mais aussi les 110 ans de Bugatti, incontournable régional de l'étape. Avec le soutien des Enthousiastes Bugatti Alsace et

du Club Bugatti France, le plateau présentait tout ce qu'Ettore Bugatti avait pu concevoir pour la marque à l'ovale rouge, de la De Dietrich Type 5 prévue pour le Paris-Madrid de 1903 à la Type 64 en passant par la Brescia, les grand prix Type 35, 37 et 59 et les classiques Type 44 et 57. Véritable première, étaient aussi présentés les trois modèles marquant le renouveau de la marque, la Veyron, la Chiron et la Divo !

Dans les différents espaces, regroupés par thème, tous les amateurs pouvaient trouver leur bonheur. Pour le motocycliste, quelques belles machines étaient exposées dont une Honda CBX, une Aermacchi 250 de 1972 et une Moto Guzzi 940 Kraika de 1972, sans oublier le plateau dédié aux Ducati avec, entre autres, une Ducati NCR de 900 cm<sup>3</sup> de 1978 et des Ducati Mk 3. En cette année du 75<sup>e</sup> anniversaire du D-Day, les véhicules militaires n'étaient pas oubliés avec un plateau particulièrement riche en Jeep. Malgré leur couleur kaki pouvant rebuter certains, ceux-ci ont toute leur



*L'exposition consacrée à Vespa regroupait une belle brochette de scooters de la marque sur fond de station-service d'époque et Vespa 400.*



place au milieu des véhicules civils dont ils reprennent souvent les techniques de fabrication et les composants. Les marques françaises disparues étaient aussi mises à l'honneur. Une exposition leur était dédiée avec un échantillonnage représentatif de la production d'avant-guerre des Talbot, Panhard, La Licorne, Lorraine, Hotchkiss, Salmson et autres Voisin...

Les clubs et les professionnels de la région étaient aussi présents en nombre. Parmi eux, le club Vespa s'est particulièrement fait remarquer pour son splendide stand reproduisant une station-service, une grange et un garage, dans une ambiance rappelant les mythiques routes d'antan. En parcourant les allées, l'on remarquait aussi quelques pièces rares dont une Rolland-Pilain 2 Litres, et de nombreuses Youngtimers qui suscitent tant d'intérêt. JNVE oblige, Fabrice Reithofer, organisateur de la balade alsacienne, ne pouvait pas ne pas terminer sa randonnée sans passer par le salon régional. C'est ainsi que près de 250 véhicules de toutes époques, invités par les organisateurs, se sont retrouvés en fin de matinée stationnés autour du parc des expositions. Saluons ici les efforts accomplis par les participants qui, au volant de divers véhicules tels cette Amilcar du milieu des Années vingt, ont bravé les éléments peu favorables en cette fin avril. Avec 500 véhicules exposés et face au succès de sa formule, la troisième édition du Salon Auto Moto Classic est d'ores et déjà programmée pour 2020. ■



Au milieu du plateau des marques disparues, était exposée cette La Licorne Rivoli à roues arrière motrices et à carrosserie de Traction montée sur châssis.



La société des Autocars Flecher présentait ses activités de tourisme en autocar ancien à l'instar de ce Berliet VSAB type alpin à carrosserie torpédo 14 places de 1932.

**SALON**  
**AUTO-MOTO**  
**CLASSIC**  
**STRASBOURG**

du vendredi  
**26 avril**  
au dimanche  
**28 avril**  
**2019**

Le rendez-vous incontournable  
des **passionnés de véhicules de collection**

Billetterie en ligne sur  
[www.automoto-classic.com](http://www.automoto-classic.com)  
Strasbourg - Parc des Expositions

STRASBOURG ÉVÉNEMENTS  
Place de Bordeaux  
67082 Strasbourg  
Tél. : 03 88 37 67 86  
Site : [www.automoto-classic.com/strasbourg/](http://www.automoto-classic.com/strasbourg/)



Sur le stand de la carrosserie HH Services, une rarissime Diatto 14 CV Type 30 à moteur 2 litres de 1924 sortant d'une restauration-reconstruction de qualité.





26-28  
A V R I L  
GRAND-EST

# 2<sup>de</sup> RENCONTRE EUROPÉENNE D'AUTOCARS DE COLLECTION UNE PREMIÈRE EN FRANCE

**Plus de 70 autocars anciens se sont retrouvés en Alsace du Nord pour trois jours de découverte du patrimoine local et d'échanges entre passionnés. Les Autocars Anciens de France ont fait honneur à leurs amis collectionneurs européens.**

PAR MAXIMILIEN ROUSSELLE, DÉLÉGUÉ JEUNESSE FFVE

**P**our 2019, la Rencontre Européenne d'Autocars de Collection a élu domicile en Alsace du Nord à l'initiative de l'association locale AAF. Vendredi, l'accueil à Haguenau, au quai des Pêcheurs, centre de la manifestation pour l'exposition des véhicules, comporte une présentation au public. Les passionnés sont venus de nombreux pays européens avec des véhicules tous plus beaux et rares les uns que les autres. Plus de 70 autocars sont arrivés de toute la France, la Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg. Pour le public, c'est l'occasion de se remémorer les excursions d'antan à bord de ces véhicules multicolores. Pour les plus jeunes, c'est la découverte de conditions de voyage bien différentes de celles d'aujourd'hui.

Samedi, les autocars prennent la route pour un parcours touristique, gastronomique et culturel en Alsace du Nord avant une halte à Wissembourg où est sauvegardée la collection de l'association. Comptant quelque 120 véhicules, l'objectif est de pouvoir l'ouvrir au public dans le cadre d'un musée. Une visite s'imposera ! Dans l'après-midi, le retour par le chemin des écoliers s'achève à Haguenau par une exposition des autocars,

une visite de la ville et une soirée de gala. Les bonnes choses ayant une fin, les participants profitent de la journée du dimanche pour flâner avant de prendre la route du retour. Chacun se promet de revenir lors de la prochaine édition en Alsace. Mais, une chose est certaine, l'engouement suscité par cette réunion constitue une belle récompense pour tous ceux qui se sont battus ces dernières années afin de faciliter la circulation des autocars de collection !



*Ce Saviem S 53 M appartenant aux AAF a assuré le pilotage des participants et convoyé les participants à pied. Il arrive ici sur le site du futur musée de Wissembourg.*

**Rencontre européenne d'autocars de collection**  
Pour la 2<sup>e</sup> fois en France  
2. Europäisches Oldtimerbustreffen  
in Elsass/Frankreich  
**3 jours : du 26 au 28 avril 2019**  
unvergesslich einzigartig  
Inoubliable Inédit  
À HAGUENAU ALSACE DU NORD  
AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE  
Association à but non lucratif pour la sauvegarde des autocars anciens. Président : Jean Louis Eschenbacher  
FAURE  
ECP  
LLEBENA  
Toussaint  
www.autocarsanciensdefrance.fr

## AUTOCARS ANCIENS DE FRANCE

Espace Euromobile  
Route de Lauterbourg  
67160 Wissembourg  
Tél. : 06 20 40 94 66  
Site : [www.autocarsanciensdefrance.fr](http://www.autocarsanciensdefrance.fr)



**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



# 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 :

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](mailto:authentique-abo@alcyon-media.com)

### 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



N°5 : 10 €  
frais de port inclus





## TRADITION ET COLLECTION

### ACSO CLASSIC

**Depuis plus de 40 ans, la section historique de l'Automobile-Club du Sud-Ouest, ou ACSO, rassemble des Girondins passionnés de voitures de collection et d'histoire de l'automobile dans un cadre unique.**

ADAPTATION ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES YVES BAILLOT D'ESTIVAUX ET DR

**L** ACSO Classic est née sous l'appellation Automobiles d'Hier et d'Aujourd'hui, ou AHA, le 25 octobre 1978. Elle est la première section thématique de l'Automobile-Club du Sud-Ouest. Une section voulue et mise en place par Claude Chambonnaud, alors président de l'ACSO, et son directeur de l'époque, Lucien Barthe. Dédiée aux véhicules anciens, on ne parlait pas encore véritablement de collection, la création des AHA est le fruit de plusieurs mois de travail et de réflexion notamment

menés par Yves Baillot d'Estivaux, Jacques Canuyt ou encore Dominique Geffré. Président-fondateur des AHA, ce dernier va incarner durant de nombreuses années cette section et les actions qu'elle mènera.

Les AHA mettent rapidement au point une concentration de voitures anciennes à Bordeaux dont la première édition se déroule dès le 25 novembre 1978. Jusqu'au milieu des Années quatre-vingt-dix, elle rythme ainsi tous les ans la vie des AHA. Plusieurs éditions accueillent de véritables rallye-ballons restés dans toutes les mémoires ! Mais les AHA participent aussi, en association avec d'autres clubs ou en liaison directe avec l'ACSO, à des commémorations spectaculaires. Les principales restent celle, en 1983, de la course Paris-Madrid 1903, celle, en 1987, des Grands Prix de Bordeaux disputés dans le centre-ville, ou encore celle, organisée en juillet 2007 en collaboration avec l'ACF, du Paris-Bordeaux-Paris 1895.

Les AHA organisent aussi de multiples sorties spécifiques en Gironde et accompagnent les propriétaires de

voitures anciennes dans l'évolution constante de la réglementation avec le soutien de la FFVE. Elles sont en effet affiliées à la Fédération sous le numéro 124 depuis le 18 mai 1980.

#### DES AHA À L'ACSO CLASSIC

Président depuis 2003, Pierre Wehner a également su poursuivre l'implication des AHA au sein de l'ACSO en instaurant, par exemple, un grand dîner pour ses membres le quatrième mercredi de chaque mois. Ce repas se déroule à Bordeaux dans les prestigieux salons du cercle privé de l'ACSO. Situés au-dessus des bureaux administratifs, ceux-ci offrent une superbe vue sur la place des Quinconces. Cette intégration s'est symboliquement concrétisée en septembre 2012 par le changement de nom de la section. Sans rien renier de son passé, les AHA sont ainsi devenues l'ACSO Classic dans une volonté de clarté et de communication simplifiée. Le tout est alors accompagné d'un nouveau logo reprenant



1986, mairie de Bordeaux, 9<sup>e</sup> concentration des AHA.





La De Dion-Bouton de René Ville en pleine action durant la commémoration des 80 ans de Paris-Madrid en mai 1983.



Pause pour les participants à la balade printanière organisée par l'ACSO Classic à l'occasion de la JNVE le 29 avril 2018.

clairement l'identité visuelle traditionnelle de l'ACSO. Et en 2018, à l'occasion de ses 40 ans, l'ACSO Classic s'est trouvé un président à peine plus âgé ! Après 15 ans de présidence, Pierre Wehner a en effet décidé de passer le volant et son successeur était tout désigné.

## AUCUN ADHÉRENT ?

Qualifié de véritable « enfant de l'ACSO » par son prédécesseur qui l'a accueilli en 2011 dans la section, Frederick Llorens est notamment l'auteur de plusieurs livres sur l'histoire de l'automobile, en particulier à Bordeaux. De plus en plus impliqué au fil des ans avec la création du site internet, de la page Facebook et de la boutique, il est donc devenu président de l'ACSO Classic le 1<sup>er</sup> novembre 2018. Depuis, Frederick Llorens y impulse à son tour un souffle nouveau tout en s'appuyant sur un héritage de quatre décennies. Chacun peut d'ailleurs retrouver ce dernier dans un livre édité à l'automne 2018 et disponible auprès de l'ACSO. De son côté, devenu président d'honneur de l'ACSO Classic, Pierre Wehner reste le référent auprès de la FFVE dont il

devient délégué régional en février 2019. L'ACSO Classic n'est définitivement pas un club comme les autres. D'ailleurs, personne n'est adhérent de l'ACSO Classic. L'adhésion est en effet celle de l'Automobile-Club du Sud-Ouest. Parmi tous les services proposés par cette maison de l'automobiliste, fondée en 1897, figure donc le fait de pouvoir souhaiter être membre de l'ACSO Classic, sa section historique, et de profiter ainsi des dîners, où s'échangent d'innombrables informations, et d'un bulletin mensuel de plus en plus fourni. Ce statut particulier permet d'ailleurs à l'ACSO Classic de pouvoir accueillir parmi ses membres tous les passionnés, propriétaires ou non de voitures de collection, dont des représentants de la plupart des clubs bordelais et girondins. Et ce sont plus de 180 membres, possédant au total plus de 400 voitures

de collection, qui peuvent actuellement partager au cœur de Bordeaux une passion commune depuis plus de 40 ans ! Une passion qui s'exprime lors de la balade printanière organisée chaque année par l'ACSO Classic à l'occasion de la fameuse JNVE. Cette passion s'exprime également à l'occasion d'autres sorties comme la journée de roulage organisée sur le circuit de Haute-Saintonge, situé à moins d'une heure de Bordeaux, ou encore lors des multiples rassemblements de Gironde où les membres de l'ACSO Classic participent toujours nombreux. ■

### ACSO CLASSIC

8, place des Quinconces  
33000 Bordeaux  
Tél. : 05 56 44 22 92  
Site : [www.acso-classic.com](http://www.acso-classic.com)



L'affiche de la commémoration des Grands Prix de Bordeaux en 1987, signée au nom des AHA par Jacques Chaban-Delmas, Juan-Manuel Fangio, Tulo de Graffenried, Maurice Trintignant, Robert Manzon, Froilan Gonzalez et Bibito Mieres !



### LA MARATUECH, COMME UN AVION SANS AILES

Donnée à l'ACSO au printemps 1979, la Maratuech est l'exemplaire unique d'un modèle conçu et fabriqué dans le Lot-et-Garonne. Bricoleur de génie, Fernand Maratuech a en effet réalisé cette voiture au début des Années vingt en s'inspirant clairement de l'aéronautique et en utilisant toutes les pièces à sa disposition. Présentée pour la première fois au public bordelais en novembre 1979, elle est installée dans le hall d'entrée de

l'ACSO. Devenue la véritable mascotte de la section historique de l'ACSO, la Maratuech a pu bénéficier en 2012 d'une restauration complète grâce au soutien de la Fondation du Patrimoine et de Motul. Vue au Circuit des Remparts à Angoulême ou encore au salon Rétromobile, elle poursuit sa mission d'accueillir et de guider, avec son phare unique, l'ensemble des adhérents de l'ACSO et des membres de l'ACSO Classic.





# MM PARK FRANCE, UN MUSÉE SUR LES BORDS DU RHIN

## L'ARMADA AU GRAND JOUR

**Musée privé riche de plus de 120 véhicules, le MM Park est situé en Alsace à quelques kilomètres de Strasbourg. Fruit de recherches acharnées pendant de longues années, sa collection présentée sur 7 000 m<sup>2</sup> est véritablement exceptionnelle !**

PAR DOMINIQUE SOULIER ET FABRICE REITHOFER, PHOTOGRAPHIES MAXIMILIEN ROUSSELLE

**E**ntièrement dédié à la Seconde Guerre mondiale, le MM Park présente de très nombreux souvenirs et matériels comprenant uniformes, véhicules, armements, objets individuels et documents d'époque. Le ton est donné dès que l'on arrive au musée avec,

disposés en extérieur, un char Churchill et une batterie de DCA. Véritable espace de découverte, le MM Park est probablement le seul musée où l'on peut pendant plusieurs heures partager une visite en famille sans que les enfants ne s'ennuient. Eric Kaufmann, collectionneur et entre-

preneur, est à l'origine de cet incroyable projet longuement mûri. Il lui a d'abord fallu collecter, restaurer tout ce matériel avant de se lancer dans la construction de ce bâtiment à la blancheur clinique qui tranche avec la rudesse des événements évoqués. Il a ainsi pensé et réalisé un espace présentant une collection unique en Europe. Comme beaucoup d'autres musées d'initiative privée, il ne bénéficie d'aucune subvention extérieure...

### ARMES ET BLINDÉS

Une petite équipe très dynamique et motivée participe activement à l'animation du MM Park en perpétuelle évolution. Chaque intervenant est motivé par la passion de l'histoire et maîtrise les nombreuses techniques de restauration. Au rez-de-chaussée, la visite débute par un mur présentant une incroyable exposition d'armes individuelles américaines, britanniques, françaises et allemandes. La quasi-totalité des matériels utilisés par les belligérants est ainsi représentée. La visite se poursuit par des salles à



*Ici une chenillette Renault UE et sa remorque UK devant une autochenillette Citroën Kégresse P17. Le long du mur, une rarissime chenillette Lorraine 37L.*





Char Hotchkiss H 39 de 1939 capturé par les Allemands et équipé d'un canon antichar. 48 de ces chars ont été utilisés sur les champs de bataille normands.

thème. La salle Alsace évoque entre autres la ligne Maginot, la nazification et la germanisation de la région Alsace-Lorraine ainsi que les combats de la Libération. Une salle consacrée à la Russie présente quant à elle un large panorama d'uniformes, d'armements, de radios sans oublier les commissaires politiques. Une troisième, dédiée à la Bulgarie, rappelle les liens unissant le MM Park à ce pays. Elle a d'ailleurs été inaugurée en juillet 2017 en présence du dernier roi de Bulgarie Siméon II. La dernière, la salle allemande, présente une grande variété d'uniformes de toutes les armes y compris les volontaires de l'Est. A quelques kilomètres du camp de concentration nazi implanté sur le territoire

Alsacien, à Natzweiler-Struthof, il était difficile de ne pas évoquer ici ce lieu tristement célèbre. Une vitrine dédiée à la déportation a été réalisée par l'équipe pédagogique du Centre européen du Résistant déporté.

### SUR ROUES ET SUR CHENILLES

Lorsque l'on pénètre dans le grand hall du musée, on est impressionné par les 120 véhicules de tous types qui y sont exposés, blindés, transports de troupes, pièces d'artillerie, de DCA et véhicules légers à deux ou quatre roues. L'on découvre ainsi les matériels mythiques de cette période que sont les chars américains M 4 Sherman, M 24 Chaffee et ➤



### LE PLAN SUSSEX, ÉPISODE MÉCONNU DE LA FRANCE LIBRE

Au sein des collections, Dominique Soulier a réalisé une exposition permanente en souvenir des deux femmes et 118 hommes du plan Sussex, dont son père faisait partie. Avec ce plan, les Alliés disposaient d'agents rompus aux techniques du renseignement et du combat en territoire occupé. Issus des forces françaises, ils avaient la charge de faire le lien entre le terrain et Londres afin de préparer les futures opérations de libération. Après un entraînement intensif, 120 agents ont ainsi été parachutés en France au cours du premier semestre 1944 pour s'y fondre dans le paysage en attendant le jour J et la Libération. Par leur action sur le terrain, ils ont facilité la libération de la France et permis d'économiser de nombreuses vies. Cet épisode méconnu de la Seconde Guerre mondiale méritait bien cet espace unique dans ce musée alsacien.

### POUR LE TRANSPORT AÉRIEN



Char léger américain destiné aux Britanniques, le M 22 Locust pèse 7,4 t et a été étudié pour être aérotransportable en avion ou en planeur.

### BIENVENUE À BORD !



Une reconstitution de base navale permet de monter à bord de cette véritable vedette de la Kriegsmarine mise à flot dans son bassin.

### CHAMPION DE L'ARMÉE ROUGE



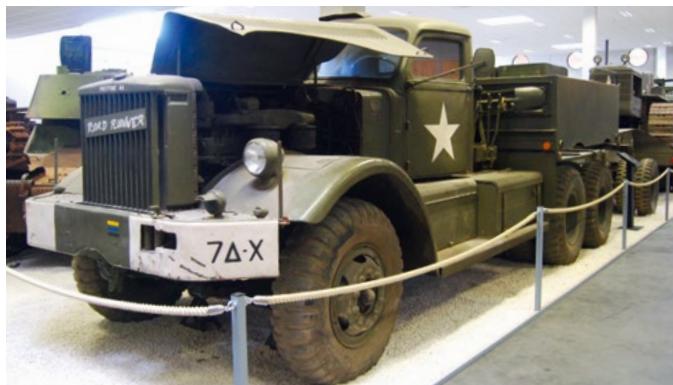
Recevant un blindage de 75 mm, le SU 100 soviétique était capable de détruire tous les chars allemands à l'exception du fameux Königstiger ou Tigre Royal.

### AUSSI BIEN SUR L'EAU QUE SUR LA TERRE FERME



Tout musée sur la Seconde Guerre mondiale se doit de présenter des véhicules américains emblématiques tels que ce GMC amphibie ou DUKW 353.





Impressionnant attelage que ce camion Diamond T M 20, baptisé Road Runner, tractant une remorque articulée transportant un Caterpillar.



Produit à 236 exemplaires, ce tracteur d'artillerie Unic TU 1 est adopté par l'armée française en 1939 pour tracter un canon antichar de 25 mm.

» M 26 Pershing, soviétiques T 34 et ISU 152 ainsi que le français Hotchkiss H 39. S'y trouvent aussi un canon américain Long Tom et divers blindés allemands, véhicules de reconnaissance à roues ou semi-chenillés, des engins amphibies, Jeep, etc. Est aussi exposé un remarquable char Destroyer M 10, reconstitution du fameux Souffleur II du 2<sup>e</sup> escadron du RBFM de la 2<sup>e</sup> DB à bord duquel a servi le chef de char Jean Montcorgé... plus connu sous le nom de Jean Gabin ! Au fond de la salle, une maquette de kiosque de U-Boot allemand à l'échelle un annonce l'accès à la base navale où le visiteur peut embarquer sur une véritable vedette de la Kriegsmarine à flot dans son bassin. A l'étage, une passerelle offre une vue plongeante sur l'exposition des véhicules. Elle accueille aussi de nombreuses vitrines présentant une large variété d'uniformes français, allemands, britanniques et américains ainsi qu'un grand nombre de matériels individuels. Plus loin, la salle Sussex permet de découvrir plus de 500 objets, matériels et documents entièrement dédiés aux services secrets

de la France Libre et, plus particulièrement, à la très secrète opération Sussex (voir encadré). De retour au rez-de-chaussée, un avion allemand Messerschmitt Bf 108 Taifun est suspendu au-dessus d'un projecteur de recherche allemand *flakscheinwerfer* Flak-Sw 36. En complément de la visite des matériels militaires, diverses attractions sont proposées pour les visiteurs de tous âges en libre accès ou contre un supplément. L'on trouve par exemple une salle de cinéma de trente places diffusant des documentaires relatifs aux collections du musée, un parcours du combattant avec accrobranche et saut en tyrolienne depuis une véritable carlingue d'avion, du tir à la carabine et des simulateurs de vol. Il y a aussi un bar et une salle de réunion. Portant le nom du général Koenig, celle-ci peut être privatisée

et louée pour toute sorte d'événement. Installé à La Wantzenau, dans la proche périphérie strasbourgeoise, le MM Park est idéalement situé. Son accès est aisé par la route, mais également via les transports en commun depuis Strasbourg. Il accueille les visiteurs individuellement ou en groupes, et est totalement accessible aux personnes à mobilité réduite. A n'en pas douter, sa visite s'impose si d'aventure vous passez par Strasbourg !



## MM PARK FRANCE

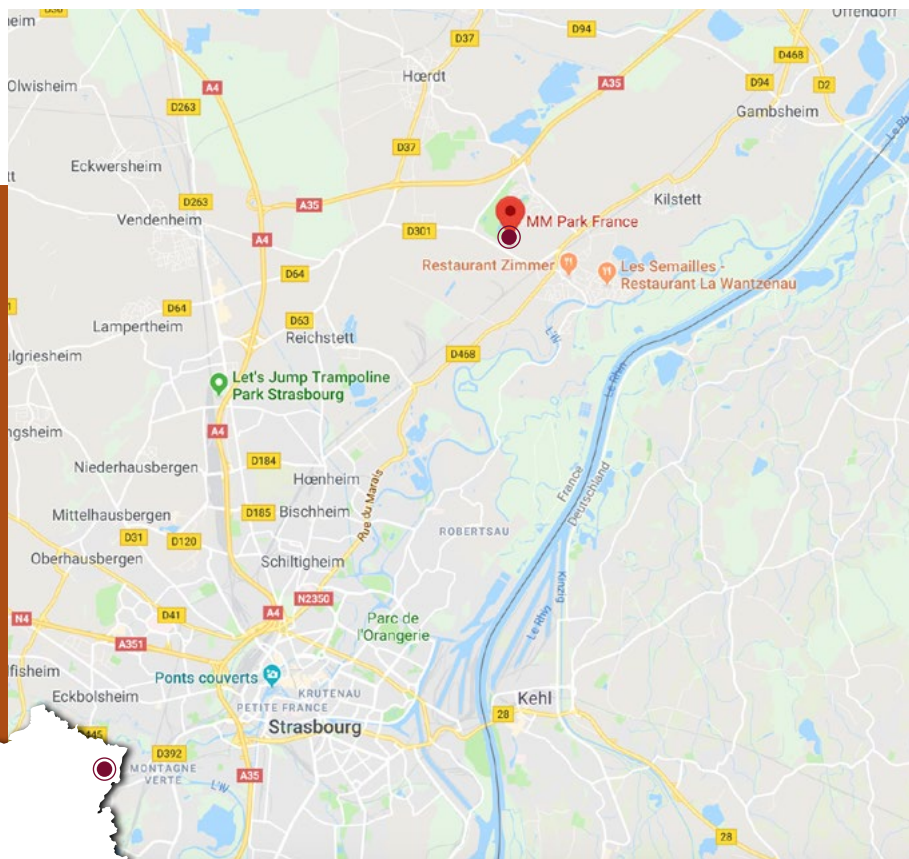


4, rue Gutenberg  
67610 La Wantzenau  
Tél. : 03 88 59 23 68  
Mail : [dsoulier@mmpark.fr](mailto:dsoulier@mmpark.fr)

Ouvert tous les jours de la semaine  
de 9 heures à 19 heures

### Tarifs

Adultes : 9 €  
Réduit : 7 € (groupes à partir de dix personnes, handicapés, étudiants, militaires)  
Moins de 18 ans : 5 €  
Enfant jusqu'à 4 ans : gratuit



© Google Maps





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)





# GLASURIT, 130 ANS D'EXPÉRIENCE LA MÉMOIRE ET LES SAVOIRS

Depuis ses débuts, l'entreprise Glasurit a toujours apporté un soin particulier à l'archivage de ses teintes et à l'actualisation de leurs formules. Depuis 2007, elle met aussi tout son savoir et toute son expertise au service de la préservation du Patrimoine que constituent les véhicules de collection.

PAR ANTOINE DEMETZ, ILLUSTRATIONS GLASURIT - GROUPE BASF, SAUF MENTION CONTRAIRE

**N**é en 1862 à Recklinghausen en Allemagne, Max Winkelmann effectue à 19 ans un voyage aux Etats-Unis dont il revient avec une solide expérience en matière de peintures et de vernis. En 1888, il fonde son entreprise à Hambourg et possède rapidement sa propre usine de production. Son produit vedette, le Chinalack Cristal Weiss (blanc cristal) est lancé en 1893. Cette laque-émail est avant tout utilisée pour les bateaux de ligne, mais sa grande qualité lui permet d'être aussi appréciée hors des chantiers navals et des arsenaux. Ainsi, par exemple, la compagnie des tramways de Hambourg ne tarde pas

à l'adopter. Après dix ans d'existence, en 1898, l'offre de l'entreprise Winkelmann s'est considérablement étoffée. Elle est même devenue tellement importante qu'il est décidé de rassembler toutes ses productions sous une seule et même marque, Glasurit. Le nom vient du mot *glasur* qui évoque l'aspect glacé parfaitement lisse et extrêmement dur des laques de finition produites par Max Winkelmann. Le Chinois avec son chapeau traditionnel est conservé. Il symbolise l'excellence, le sérieux et la minutie de l'élaboration des produits de la maison depuis 1893. En 1903, bénéficiant d'une excellente réputation, Glasurit commence à se développer

hors des frontières de l'empire allemand. Avec l'émergence de l'industrie automobile en Europe, l'entreprise de Hambourg entretient des relations privilégiées avec les premiers constructeurs. En 1925, le fameux logo avec le perroquet est déposé. Il figurera désormais sur tous les produits maison. Ses couleurs vives évoquent alors la large palette du nuancier de Glasurit. La tête de Chinois perdure encore quelque temps, mais elle devient dès lors un visuel secondaire. A partir de 1932, la gamme est élargie avec l'arrivée de nouveaux produits. Grâce aux travaux de ses chimistes, Glasurit est en effet maintenant en mesure de commercialiser



La restauration de cette Chenard et Walcker victorieuse aux 24 Heures du Mans 1923 a été exclusivement réalisée par Hubert Haberbusch avec des produits Glasurit.



Glasurit dispose dans L'Oise d'un centre de formation permanente pour tous les professionnels de son réseau qui souhaitent mettre à jours leurs compétences.





© Des Voitures &amp; des Hommes



© Mélanie Bronsart - Glasurit

Partenaire du projet de la construction de la réplique de l'autochenille Citroën Scarabée d'Or, Glasurit a apporté son expertise en matière de traitement anticorrosion ainsi que pour la reconstitution de la couleur d'origine et celles du logo ornant la carrosserie.

des laques et des vernis synthétiques. Après la Seconde Guerre mondiale, l'entreprise se reconstruit à l'image de l'Allemagne. Les besoins en peinture sont énormes et les constructeurs automobiles s'imposent désormais comme ses plus gros clients. Elle ne cesse alors de se développer. Elle rajeunit son logo en 1956 et lance régulièrement des produits et des gammes aux propriétés toujours plus innovantes comme avec sa fameuse Ligne 54 pour les peintures de réparation métallisées bicouches apparue en 1964. Car, si Glasurit fournit de plus en plus de constructeurs automobiles, elle n'en oublie pas pour autant sa clientèle de carrossiers et de peintres automobiles. L'année suivante, en 1965, Glasurit est racheté par le groupe chimique BASF qui va poursuivre son développement et la maintenir à la pointe de l'innovation en matière de peinture automobile. Au cours des Années soixante-dix apparaissent ainsi les peintures polyuréthanes bicomposants améliorant encore la tenue en extérieur. Celles-ci sont cependant remplacées par des peintures bicomposants acrylique et polyuréthane qui offrent non seulement un séchage plus

rapide, mais aussi une résistance accrue quant aux agressions extérieures de toutes sortes telles les rayonnements UV, les pluies acides et les impacts de gravillons. La commercialisation des produits Glasurit en France est antérieure à la Première Guerre mondiale. Mais il est aujourd'hui difficile de savoir quand exactement celle-ci débute, et qui en est à l'origine car elle est alors le fait de spécialistes indépendants.

### CLASSIC CAR COLORS, UNE SOLUTION MONDIALE !

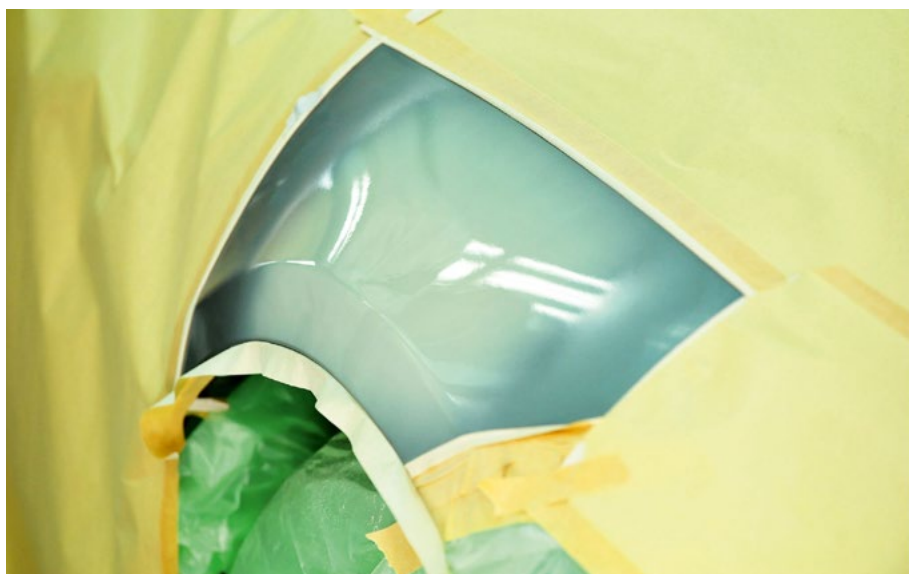
L'arrivée officielle de Glasurit en France intervient en fait après son rachat par le groupe BASF qui, au cours des Années soixante-dix, reprend à son compte la commercialisation de la marque au perroquet. Son siège est installé à Clermont-de-L'Oise, à environ 80 kilomètres au nord de Paris. Si Glasurit France est une entité propre avec ses services spécifiques, elle est cependant intégrée dans une solution globale à l'échelle mondiale. Elle y possède ses propres laboratoires et dispose d'une équipe de techniciens. C'est par exemple elle qui se déplace

sur le terrain afin d'analyser les couleurs des véhicules anciens et reconstituer leur formule avec des composants modernes utilisables selon les techniques actuelles. En 2007 a été lancé le service Classic Car Colors sur le marché français. Le but était de mettre sur pied une structure Internet dédiée aux véhicules anciens. Celle-ci venait alors en complément de la base de données de couleurs mise en ligne depuis déjà quelques années.

Ce nouveau concept de colorimétrie, destiné exclusivement aux collectionneurs, comporte sept catégories définies chronologiquement couvrant une période allant du début du XX<sup>e</sup> siècle aux Années quatre-vingt. Il permet à chaque collectionneur de retrouver la couleur d'origine de son véhicule. L'on a ainsi les Ancêtres avant janvier 1905, les Vétérans de janvier 1905 à décembre 1918, les Vintages de janvier 1919 à décembre 1930, les Post Vintages de janvier 1931 à décembre 1945, les Après-guerre de janvier 1946 à décembre 1960, les Classics de janvier 1961 à décembre 1970 et les Jeunes Classics pour toutes les voitures produites après janvier 1971 et ayant au moins vingt ans. ➤



Grâce à sa base de données internationale Classic Car Color, Glasurit est aujourd'hui en mesure de reconstituer quelque 250 000 teintes d'origine de toutes époques.



Réparer une voiture de collection de façon partielle sans que cela ne se voit est une des spécialités de Glasurit en reproduisant parfaitement sa teinte mais aussi son degré de patine.





1932, 1964 et 2018. Le célèbre perroquet déposé en 1925 figure toujours sur tous les produits de la marque. Le ara aux teintes vives symbolise encore aujourd'hui la variété des nuances Glasurit.

» Grâce à cet outil unique, tous les correspondants Glasurit en France, mais aussi dans le Monde entier, sont capables d'effectuer une peinture complète ou une simple petite réparation en utilisant une teinte à la conformité parfaite avec celle d'origine. A son siège de Münster en Allemagne, Glasurit possède en effet des archives uniques, certainement les plus importantes à l'échelle mondiale dans ce domaine. En effet, le référencement systématique des teintes par ses services a été mis en place dès les débuts de l'entreprise. Les premières teintes ont non seulement été archivées dès 1890, mais en plus, depuis, elles ont toujours été reformulées au gré des évolutions des produits et des techniques de peinture. Si bien que toutes les teintes de la base Classic Car Colors sont actuellement disponibles en peinture hydrodiluable. Aujourd'hui, Classic Car Colors, sans cesse enrichie, comptabilise pas moins de 250 000 teintes

et 600 000 formules de mélange ! Soucieuse du Patrimoine automobile et œuvrant pour sa préservation, Glasurit France a aussi mis en place un certain nombre de partenariats avec les principaux acteurs de ce domaine. En 2011, elle associe tout d'abord son image à celle de la prestigieuse Cité de l'Automobile, Musée National - Collection Schlumpf de Mulhouse dans le cadre d'une action de mécénat. En janvier 2012, Glasurit devient partenaire officiel de la FFVE et assure désormais la promotion de ses produits et de son savoir-faire dédiés aux véhicules de collection auprès des adhérents de cette dernière. Quatre ans plus tard, en août 2016, Glasurit devient aussi « *conseiller technique exclusif de la Fiva pour les questions relatives à la peinture sur le plan international* ». Derrière cette appellation très officielle, se cache en fait la mise en place d'une collaboration dans le cadre de laquelle la Fiva apporte toute l'expertise de ses adhérents

en tant que conseiller technique pour toutes les questions relatives à la peinture. Aujourd'hui, avec ses nombreuses actions et partenariat, Glasurit, et à travers elle le groupe BASF, affirme sa volonté d'assister tous les collectionneurs et les professionnels dans leur démarche de préservation du Patrimoine automobile. Elle met pour cela à leur disposition des techniques et des produits sans cesse actualisés et offrant des performances parmi les meilleurs qui soient. ■

**GLASURIT FRANCE SAS**  
 ZI du Merret  
 Rue André Pommery  
 Breuil-Le-Sec  
 60676 Clermont Cedex  
 Tél. : 03 44 77 77 76  
 Mail : [patricia.brisset@basf.com](mailto:patricia.brisset@basf.com)  
 Site : [www.glasurit.com/fr](http://www.glasurit.com/fr)




Depuis 2006 Glasurit réalise, en édition limitée et numérotée, un calendrier illustré par des photographes renommés. Ici la présentation de la 14<sup>e</sup> édition le 11 novembre 2018.





# CONSULTATION NATIONALE DES PROFESSIONNELLS DU VÉHICULE DE COLLECTION EN LIGNE JUSQU'AU 31 MAI 2019

**E**n concertation avec d'autres organismes, la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque) souhaite proposer des actions concrètes portées par le plus grand nombre. Leur souhait est de continuer à faire rouler les véhicules d'hier sur les routes d'aujourd'hui, en prévision des réglementations de demain. Dans cet objectif, et pour l'avenir de notre secteur, elle vous propose

de vous exprimer par le biais d'une consultation nationale mise en ligne du 1<sup>er</sup> mars au 31 mai 2019. Cette enquête est totalement anonyme et ne nécessite que trois minutes pour y répondre. Merci à tous pour votre contribution !

**Jean-Louis Blanc**  
Président de la FFVE







# RENDEZ-VOUS

## LES RASSEMBLEMENTS DU WEEK-END

PAR PASCAL ROUSSELLE ET LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX DE LA FFVE AVEC LA COLLABORATION D'ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES DROITS RÉSERVÉS SAUF MENTION CONTRAIRE



**L**e premier rendez-vous mensuel a été créé à Paris en 1978 au Trocadéro par un dénommé André Crucifix et les journalistes automobiles Jacky Morel et Jean-Loup Nory. Se déroulant le soir, le premier vendredi de chaque mois, il était alors consacré à l'univers automobile américain. Victime de son succès, il s'est très rapidement déplacé à La Concorde pour finalement s'installer à Vincennes.

Ensuite, sans se concerter, deux groupes d'amis, l'un à Lille en septembre 1984 et l'autre à Paris en novembre 1986, ont eu l'idée de se réunir le dimanche matin sur

un parking public et d'inviter quelques amis à les rejoindre pour passer un bon moment. Là aussi, pas de réservation, pas d'horaire, pas de programme ! Ces deux rendez-vous ont donné naissance quelque temps après à deux clubs, Vincennes en Ancienne en Région Parisienne et le Rassemblement des Amateurs d'Automobiles Anciennes des Flandres dans le Nord. Assez rapidement, ces rendez-vous ont pris de l'ampleur et ont suscité des vocations en peu partout en France. Par son absence de contrainte et son unité de lieu, la formule est en effet particulièrement séduisante. Ces occasions

de se retrouver en toute simplicité sont aujourd'hui devenues une alternative complémentaire aux traditionnelles balades.

Selon les régions, l'on trouve des organisations structurées, des organisations libres, des thèmes, des marques ou des périodes. Mais l'esprit et le but sont toujours les mêmes, se retrouver pour partager, échanger, découvrir autour d'une même passion pour le véhicule de collection. Avec le temps et l'évolution des centres d'intérêts des nouvelles générations, ces rassemblements s'ouvrent aussi à des véhicules plus jeunes et de prestige. ■





**AUVERGNE -  
RHÔNE-ALPES**  
**RHÔNE**

## SATHONAY-VILLAGE

- Parc de la Mairie de Sathonay-Village, 1 rue Saint Maurice •
- 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois • de 10 h à 13 h • Tous véhicules •

Auto Rencard organise le premier dimanche du mois un rassemblement de véhicules de collection et d'exception près de Lyon. Chaque manifestation rassemble jusqu'à 300 véhicules. L'entrée est gratuite pour les visiteurs, et seuls les véhicules anciens, de collection et d'exception, munis d'une carte d'identification ont accès au parc.

Cette carte est attribuée aux véhicules après avis d'une commission destinée à écarter les véhicules qui ne correspondent pas aux critères de sélection. Les vendeurs de pièces correspondant à l'époque des véhicules admis sont également les bienvenus. L'emplacement est gratuit.



### AUTO RENCARD

Mail : [contact@auto-rencard.fr](mailto:contact@auto-rencard.fr)  
Facebook : Auto-rencard

**BOURGOGNE -  
FRANCHE-COMTÉ**  
**CÔTE-D'OR**

## DIJON

- Parking du Marché de Gros, Brasserie de l'Agro • *Dernier samedi de chaque mois* • de 9 h 30 à 12 h • Tous véhicules •

Créés il y a dix ans par Marcel Pruniaux et Roger Sabatier, les Rendez-Vous du Samedi rassemblent les amateurs de véhicules de collection, autos et motos, à Dijon. Pour contribuer à leur convivialité, la brasserie du collectionneur Martin Nourissat ouvre ses portes à cette occasion. D'une trentaine au début, il est aujourd'hui possible de

croiser près de 500 équipages aux beaux jours. Les amateurs s'y retrouvent pour exposer leurs véhicules, partager leur passion avec le public, échanger sur la technique ou les prochaines sorties, mais aussi préparer le calendrier et coordonner la JNVE avec la Traversée de la ville.



Tél. : 03 80 71 14 35

Site : [www.rendez-vous-du-samedi-21.fr](http://www.rendez-vous-du-samedi-21.fr)

**BRETAGNE**  
**CÔTES-  
D'ARMOR**

## PLÉRIN

- Place du Lègue • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois •
- de 8 h à 13-14 h • Tous véhicules •

C'est en 2002, à la demande du regretté Président René Alba, qu'a été créé ce rassemblement informel de véhicules anciens présentant des voitures d'Avant-guerre, des deux roues, des utilitaires, des voitures populaires et des véhicules militaires, sans oublier les Youngtimers et les véhicules d'exception les plus récents. Il tota-

lise plus d'une centaine de véhicules à chaque fois. L'ABVA propose un thème différent chaque mois. Selon la saison, l'accueil se fait avec le café, le vin chaud, les châtaignes grillées, la galette ou la soupe à l'oignon. A partir du printemps, une balade touristique est programmée vers 13 heures pour aller pique-niquer.



### ABVA

8, rue du Moulin à Papier  
22000 SAINT-BRIEUC  
Tél. : 06 48 19 65 08  
Mail : [sunbeam-450@orange.fr](mailto:sunbeam-450@orange.fr)  
Site : [www.abva.net](http://www.abva.net)

**CENTRE -  
VAL-DE-LOIRE**  
**LOIRET**

## ORLÉANS

- Quai du Châtelet • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois •
- de 10 h à 12 h • Tous véhicules avant 1983 •

Tous les mois, les rendez-vous fleurissent dans la région Centre avec un succès grandissant. Les amateurs et les curieux sont de plus en plus nombreux. Ce sont autant d'occasion pour parler mécanique et s'échanger les bonnes adresses entre collectionneurs pour faire revivre ou entretenir son véhicule ancien. Et

puis, le plaisir de se retrouver autour d'un verre de l'amitié est toujours le même ! Orléans n'échappe pas à ce phénomène, et les quais du Châtelet, en centre-ville, attirent un nombreux public de passionnés et d'amateurs de belles carrosseries. Face à tant de chromes rutilants, la magie de la nostalgie opère toujours.



### CLUB DES ANCIENNES DE L'AUTOMOBILE CLUB DU LOIRET

Tél. : 02 38 86 03 54  
Site : [www.anciennes-automobile-club-loiret.fr](http://www.anciennes-automobile-club-loiret.fr)





**DOM-TOM**  
**ILE-DE-LA-**  
**RÉUNION**



**SAINT-GILLES**

- Golf du Bassin Bleu • 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois •
- matinée et déjeuner • Tous véhicules •

Ce rassemblement organisé sur l'île de La Réunion par le Créole Classic Car Club, dans une ambiance toujours conviviale, regroupe de vingt à trente véhicules à chaque édition. Toute la matinée y est consacrée et, pour ceux qui le souhaitent, elle se poursuit avec un apéritif et un déjeuner au restaurant du Golf du Bassin Bleu. Plusieurs

fois dans l'année, ce rendez-vous est aussi un point de ralliement en milieu de matinée pour partir en promenade. Le Créole Classic Car Club est constitué par une bande d'amis passionnés par les véhicules anciens et de caractère. Créé en janvier 2008, il organise aussi des balades et rallyes touristiques en toute convivialité.



**CRÉOLE CLASSIC CAR CLUB**

Maison des Margouillats  
21, allée des Lauriers-Roses  
97410 SAINT-PIERRE  
Tél. : 02 62 27 04 25  
Mail : [jacques.cosserat@wanadoo.fr](mailto:jacques.cosserat@wanadoo.fr)  
Site : [www.lacos-auto.skyrock.com](http://www.lacos-auto.skyrock.com)

**GRAND-EST**  
**AUBE**



**TROYES**

- Parkings de l'Université de Technologie de Troyes •
- 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 10 h à 12 h • Tous véhicules •

Benjamin Pette, rédacteur en chef de News D'anciennes est à l'origine de ce rassemblement mensuel troyen. Sa première édition a eu lieu en octobre 2014 sur une place de village proche de l'agglomération Troyenne. Le succès ne s'est pas fait attendre avec un nombre de participants croissant à chacune des rencontres.

Rapidement, s'est posée la question de déménager. Après concertation, la manifestation s'est installée sur les parkings de l'UTT de Troyes. Chaque second dimanche du mois, de 10 h à 12 h, cet endroit et ces véhicules rassemblés contribuent désormais au plaisir de partager et d'échanger pour de nombreux collectionneurs et visiteurs.



**NEWS D'ANCIENNES**

33, route de Maraye  
10190 CHENEGY  
Tél. : 06 66 80 06 25  
Mail : [newsdancienne@gmail.com](mailto:newsdancienne@gmail.com)

**GRAND-EST**  
**BAS-RHIN**



**STRASBOURG**

- Stade de La Meinau • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois •
- de 10 h à 13 h • Tous véhicules de plus de 30 ans •

Rétroencard Strasbourg, l'incontournable rendez-vous mensuel strasbourgeois existe depuis 2004 et rassemble en moyenne 300 à 400 véhicules autos, motos, utilitaires, tracteurs et scooters... Tout ce qui possède un moteur y est le bienvenu à condition de respecter les trente ans d'âge minimum. Faisant aujourd'hui partie

intégrante du paysage local, le véhicule de collection a ici toute sa place en parfaite cohabitation avec la ville pour le plus grand plaisir des badauds et des visiteurs. Une fois par an, au mois d'août, le rendez-vous est délocalisé le temps d'une journée pour un pique-nique avec un parcours de 150 km qui connaît un franc succès.



**RÉTROENCARD**

Maison des associations  
Place des Orphelins  
67000 STRASBOURG  
Tél. : 06 75 44 95 83  
Site : [www.retroencard.com](http://www.retroencard.com)

**HAUTS-DE-FRANCE**  
**PAS-DE-**  
**CALAIS**



**LE TOUQUET-PARIS-PLAGE**

- Pelouses du Casino Barrière • 3<sup>e</sup> dimanche de chaque mois •
- de 10 h 30 à 12 h 30 • Tous véhicules •

Créé en 2010, le Touquet Automobiles de Collection rassemble plus de 250 membres réguliers et près de 700 véhicules. Ce club organise chaque année huit rassemblements mensuels, trois rallyes et une balade. Les rassemblements sont ouverts aux membres du club et aux sympathisants de passage. Bon nombre de

clubs étrangers (anglais, belges, allemands, néerlandais, etc.) ont ainsi déjà fait escale « Aux Marches du Palais ». Le club joue également un rôle de facilitateur pour les rallyes, balades et promenades passant par Le Touquet dont les infrastructures se prêtent particulièrement bien à l'accueil des grandes manifestations de véhicules anciens.



**TOUQUET AUTOMOBILES DE COLLECTION**

BP 42, LE TOUQUET-PARIS-PLAGE  
Tél. : 06 81 54 69 45  
Mail : [contact@touquetautocollec.fr](mailto:contact@touquetautocollec.fr)  
Site : [www.touquetautocollec.fr](http://www.touquetautocollec.fr)





ILE-DE-FRANCE

HAUTS-  
DE-SEINE

## LA GARENNE-COLOMBES

• Place de la Liberté • 3<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 13 h • Tous véhicules de plus de 30 ans, rares et d'exception •

La section véhicules anciens de l'association Vivre aux Champs Philippe 92 organise ce rendez-vous mensuel depuis maintenant plus de trois ans. La municipalité met pour cela gracieusement à sa disposition la halle du marché située place de la Liberté en bordure de l'avenue Foch. Construite en 1879, elle est inspirée des travaux de

Gustave Eiffel et des halles de type Baltard. Unique pour ce genre de rassemblement, ce cadre permet, quel que soit le temps, de se retrouver entre passionnés pour échanger à l'abri. Aucune inscription n'est nécessaire pour participer et chacun peut rester le temps qu'il veut en fonction de ses disponibilités.



### VACP 92, SECTION VÉHICULES ANCIENS

70, rue Bonnin  
92250 LA GARENNE-COLOMBES  
Tél. : 06 80 67 44 91  
Mail : thierryjouanny64@gmail.com

ILE-DE-FRANCE

VAL-DE-  
MARNE

## VINCENNES

• Esplanade Saint Louis, Château de Vincennes •  
• 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 12 h • Tous véhicules •

Depuis plus de 30 ans, l'association Vincennes en Anciennes organise le fameux rendez-vous mensuel de l'esplanade du château de Vincennes où de nombreux collectionneurs de la région parisienne aiment à se retrouver. On peut y admirer jusqu'à plus de 350 véhicules de toutes marques et de toutes époques. La rencontre attire

aussi un public nombreux et familial. De grands travaux de réaménagement de la place ont débuté en avril 2019. En attendant de pouvoir revenir à Vincennes, le rendez-vous se déroule en d'autres lieux régulièrement annoncés sur le site de VEA. De ce rassemblement est née la fameuse Traversée de Paris organisée deux fois par an.



### VINCENNES EN ANCIENNES

Maison des associations, BP 123  
94304 VINCENNES CEDEX  
Mail : organisation@vincennesenanciennes.com  
Site : www.vincennesenanciennes.com

NOUVELLE  
AQUITAINE

GIRONDE

## BORDEAUX

• Espace Darwin, 87 quai de Queyries • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h 30 à 18 h • Tous véhicules avant 1987 •

Historiquement, le premier rassemblement bordelais d'automobiles anciennes a été organisé de façon informelle il y a plus de vingt ans à la base sous-marine. L'Automobile Club du Sud Ouest, ou ACSO, a ensuite repris le flambeau pendant quelques années avant de passer la main à l'association Atlantic Oldtimers.com.

Le long des allées entourant les bâtiments de l'ancienne caserne militaire, ce rendez-vous accueille chaque premier dimanche du mois jusqu'à 300 véhicules participants. Le lieu étant prochainement voué à disparaître sous la pression des promoteurs immobiliers, l'histoire se poursuivra probablement ailleurs... Les organisateurs y travaillent !



### ATLANTICOLDTIMER.COM

55, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny  
33700 MÉRIGNAC  
Tél. : 06 41 32 07 77  
Mail : altlanticold@gmail.com  
Site : www.aocom.jimdo.com

OCCITANIE  
HÉRAULT

## CAPESTANG

• Parking Nelson Mandela • Dernier dimanche de chaque mois, de février à novembre • de 9 h 30 à 13 h • Tous véhicules •

Depuis février 2016, le dernier dimanche de chaque mois, le club Capestang Classiques organise sur le parking de la Salle Mandela un rassemblement mensuel de véhicules anciens. Celui-ci est ouvert à toutes les autos et motos de plus de 25 ans et d'exception. Il bénéficie pour cela du concours administratif de la municipalité. De trois

bénévoles qui encadraient à l'origine ce rendez-vous, l'équipe compte maintenant huit personnes qui gèrent dans la plus grande convivialité le flot de la soixantaine de véhicules régulièrement présents. Afin de pérenniser les autres activités du club, une buvette est également organisée avec café et rafraîchissements.



### CAPESTANG CLASSIQUES

4, avenue de Puisserguier  
34310 CAPESTANG  
Tél. : 06 01 44 43 30  
Mail : gabin.metgy@gmail.com  
Site : www.capestangclassiques.jimdo.com





PAYS-DE-LA-LOIRE

LOIRE-ATLANTIQUE

## VERTOU

- Parking Maison DV, Happy Pôle, allée des Cinq Continents
- 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 10 h à 13 h • Tous véhicules •

Depuis l'an 2000, les clubs de la région Nantaise se retrouvaient le 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois au parking couvert du tramway à Pirmil. En 2013, trop nombreux pour le lieu, ils se sont installés sur le parking de 500 places du Marché d'Intérêt National de l'île de Nantes qui dispose d'un contrôle d'accès. Le lieu a alors

été divisé en zones selon les affinités et les véhicules ont été regroupés selon différents thèmes (motos, avant-guerre, américaines, etc.). En 2017, le Min, en instance de déménagement, a suspendu l'accueil des collectionneurs. Les clubs se retrouvent maintenant sur le parking de Maison DV au Happy Pôle sous le nom de Pôle Collection.

© Gilles Grégoire



**AUTOS PASSIONANTES**

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

PAYS-DE-LA-LOIRE

MAINE-ET-LOIRE

## SAINT-BARTHÉLÉMY-D'ANJOU

- Parc du château de Pignerolle, route de Beaufort • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 13 h • Tous véhicules de plus de 30 ans •

Créé en 1999, ce rendez-vous informel s'est installé dès janvier 2000 dans le parc du château de Pignerolle à Saint-Barthélémy-d'Anjou. Accessible à tous sans inscription, celui-ci a récemment rassemblé jusqu'à plus de 300 véhicules. Aujourd'hui, son équipe est en plein renouvellement et un nouveau site Internet est

en construction. Ceux qui le souhaitent, peuvent pique-niquer dans le parc de ce lieu chargé d'histoire. Celui-ci a successivement accueilli le gouvernement polonais en exil en 1939, le centre de communication fortifié des sous-marins de la Kriegsmarine en 1940 et, enfin, à partir de 1958, un abri antiatomique pour le général de Gaulle.

© Antoine Demetz



Mail : [photo.flou@orange.fr](mailto:photo.flou@orange.fr)

PAYS-DE-LA-LOIRE

SARTHE

## LE MANS

- Parking du centre commercial Leclerc Fontenelles, route de Bonnétable • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois • de 10 h à 12 h • Tous véhicules •

Au Mans, les amateurs de véhicules anciens, qu'ils soient membres de clubs ou non, affiliés FFVE ou non, se retrouvent tous les premiers dimanches matin de chaque mois pour un rendez-vous convivial entre passionnés. Organisé par le club local Véhicules d'Epoque du Maine, celui-ci a été créé il y a maintenant dix ans.

L'accès se fait par le rond-point de la route de Bonnétable situé au nord de la ville. L'exposition des véhicules est répartie en deux plateaux distincts. Le premier rassemble les voitures et les motos immatriculées avant 1980 et le second est consacré aux voitures modernes et sportives immatriculées après 1980. L'exposition est bien sûr entièrement gratuite.



**VÉHICULES D'EPOQUE DU MAINE**

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

PAYS-DE-LA-LOIRE

VENDÉE

## CHÂTEAU-D'OLONNE

- Parking du Puits d'Enfer • 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 10 h 30 à 12 h 30 • Tous véhicules •

Le Club des Bielles Sablaises organise un rassemblement mensuel informel tous les deuxièmes dimanches de chaque mois sur le parking du Puits d'Enfer à Château-d'Olonne. Son but est avant tout de permettre aux passionnés de mécaniques anciennes de se retrouver à intervalles réguliers en toute convivialité. Ils peuvent ainsi

échanger sur les véhicules exposés, mais aussi à propos des sorties à venir. Ce rendez-vous est ouvert à tous les véhicules que leurs propriétaires respectifs soient ou non membres du club organisateur. Cela permet d'offrir au public une exposition statique la plus riche possible rassemblant des véhicules de toutes les époques.



**LES BIELLES SABLAISES**

Dimitri Niepceron

Tél. : 07 78 80 77 57

Mail : [bielles.sablaises@gmail.com](mailto:bielles.sablaises@gmail.com)





PROVENCE - ALPES  
- CÔTE-D'AZUR

ALPES-  
MARITIMES

## SAINT-LAURENT-DU-VAR

- Quai de La Pérouse, Port de Plaisance •
- 4<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 13 h • Tous véhicules •

Avec l'accord de la capitainerie du port de Saint-Laurent-du-Var, L'Automobile Club de Nice organise un rassemblement mensuel de voitures de collection et de prestige. Le cadre retenu pour celui-ci se situe entre la mer, les navires et les restaurants présents tout le long du quai de La Pérouse. Chacun peut donc y ad-

miration les voitures tout en se promenant ou en profitant d'un bon repas et d'un rafraîchissement à seulement quelques mètres de ces dernières. Assurément ce rassemblement mensuel automobile est l'un des plus proches de la mer, si ce n'est le plus proche, et il constitue un plateau très hétéroclite, mais toujours éclectique !



© Instantis Photo

### AUTOMOBILE CLUB DE NICE

9, rue Massenet  
06000 NICE  
Tél. : 04 93 87 18 17

PROVENCE - ALPES  
- CÔTE-D'AZUR

ALPES-  
MARITIMES

## SAINT-VALLIER-DE-THIEY

- Entre tennis et du collège • 1<sup>er</sup> dimanche de chaque mois •
- de 9 h 30 à 12 h 30 • Tous véhicules •

Depuis plus de dix ans, Jean Berger organise ce rendez-vous regroupant des collectionneurs locaux, varois et italiens mais aussi des promeneurs. Privilégiant la simplicité, la convivialité et la diversité des véhicules exposés, c'est surtout le côté informel qui assure le succès de cette réunion. Celle-ci est souvent agrémentée de

rafraîchissements ou de déjeuners, pris dans les différents établissements à proximité, ainsi que d'une visite au marché du village qui jouxte la réunion ! A l'issue de ce rendez-vous, certains en profitent ensuite pour clore la journée en allant se promener en petits groupes sur les routes montagneuses de l'arrière-pays.



© Loïc Orillon

Jean Berger  
5, place de Pertus  
06460 SAINT-VALLIER-DE-THIEY  
Tél. : 06 19 52 88 00  
Mail : [jbarr06@orange.fr](mailto:jbarr06@orange.fr)

PROVENCE - ALPES  
- CÔTE-D'AZUR

BOUCHES-  
DU-RHÔNE

## LA ROQUE-D'ANTHERON

- Parking du centre commercial La Fenière, rue Jean Moulin •
- 2<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 12 h • Tous véhicules •

Les Youngtimers et leurs propriétaires constituent la force vive des collectionneurs de demain. Partant de ce constat, notre confrère le magazine Youngtimers a encouragé les rassemblements mensuels en province consacrés aux voitures de collection les plus récentes. Depuis janvier 2018, une équipe de dix bénévoles ras-

semble chaque mois dans cet esprit une cinquantaine de ces dernières. Outre la grande variété des modèles, des clubs font également le déplacement attirant un public de plus en plus nombreux. Dans le cadre de ce rendez-vous, il est également souvent possible d'admirer des véhicules rares jamais importés en France comme des coupés japonais.



### GENTLEMEN'S DRIVERS DE LA ROQUE-D'ANTHERON

45, avenue des Alpilles  
13640 LA ROQUE-D'ANTHERON  
Tél. : 06 35 29 14 79  
Mail : [president.gdra@gmail.com](mailto:president.gdra@gmail.com)  
Facebook : GDRA13640

PROVENCE - ALPES  
- CÔTE-D'AZUR

VAR

## FAYENCE

- Parking Saint Pierre, avenue René Cassin • 3<sup>e</sup> dimanche de chaque mois • de 9 h à 12 h 30 • Tous véhicules •

Tous les ans, à deux reprises, ce rendez-vous se transforme en un événement de plus grande ampleur et se déroule alors sur la journée entière. Cependant, le rendez-vous habituel est maintenu afin de satisfaire tous ses fidèles. Ces deux événements annuels consistent tout d'abord en une journée Alpine qui se déroule

traditionnellement dans le courant du mois de février. Elle réunit en moyenne quelque 500 voitures sorties des usines du constructeur dieppois. Ensuite, la seconde journée, organisée en août, n'est autre qu'un vide-garage où chacun peut venir vendre et échanger ce dont il souhaite se débarrasser.



David Hrteam  
Mail : [davidhrteam@hotmail.fr](mailto:davidhrteam@hotmail.fr)  
Facebook : David Hrteam





# 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 !



## CLUB MULTIMARQUES

### Automobiles

n° 1572  
AMERICAN CARS CLUB D'ARMOR  
43, rue de La Gare  
22000 SAINT-BRIEUC  
François PORTZER  
Tél. : 02 96 75 49 97  
Mail : f-portzer@gmail.com

### Automobiles

n° 1573  
NOUVEL AUTOMOBILE CLUB DU VAR  
ZAC DES ANDUES  
Avenue de L'Arlésienne Prolongée  
83210 TOULON  
Julien BORREL  
Tél. : 06 13 58 07 38  
Mail : julienborrel@msn.com

### Automobiles

n° 1574  
CHEVRONS TRACTIONS LUBERON  
Chemin du Coulet des Vignes  
84360 MERINDOL  
Frédéric MARTIN  
Tél. : 06 76 84 97 47  
Mail : m.fred84@wanadoo.fr

### Automobiles

n° 1576  
CLUB AUTOS BALADES  
2, avenue Méline  
94500 CHAMPIGNY-SUR-MARNE  
José FERREIRA  
Tél. : 06 09 16 20 92  
Mail : jose94500@gmail.com

### Automobiles

n° 1578  
DINARD ELEGANCE  
5, rue du Val Porée  
35800 DINARD  
Denis COHIGNAC  
Tél. : 02 99 46 85 93  
Mail : dinard.elegance@gmail.com

### Automobiles

n° 1580  
AUTO CLASSIC ALSACE  
7, rue Jacques Daguerre  
68000 COLMAR  
Jean-François ACKER  
Tél. : 06 85 53 13 92  
Mail : autoclassicalsace@gmail.com

### Automobiles

n° 1581  
AMICALE DES BIELLES SAUZÉENNES  
4, rue Henri Banlier  
16700 SAINT-MARTIN-DU-CLOCHER  
Romain DOUTEAU  
Tél. : 06 83 46 87 53  
Mail : baratin79190@hotmail.fr

### Automobiles

n° 1584  
FANS DES VÉHICULES ANCIENS  
1, rue de La Sinne  
68100 MULHOUSE  
Jean-David GERBER  
Tél. : 09 54 75 94 37  
Mail : jean-david.gerber@fva-asso.fr

### Automobiles

n° 1585  
AMICALE PELLERINAISE  
DE VÉHICULE RÉTRO  
Mairie  
Rue du docteur Gilbert Sourdille  
44640 LE PELLERIN  
William AUFRAY  
Tél. : 02 40 04 51 70  
Mail : willy.aufray@gmail.com

### Automobiles

n° 1588  
ECURIE LE MANS  
30, rue Onias Martin  
72110 BONNETABLE  
André GRIDON  
Tél. : 02 43 29 13 45  
Mail : andre.grison@wanadoo.fr

### Automobiles

n° 1589  
CLASSIC AUTO PYRENEES  
BP 225  
65000 TARBES GAMBETTA Cedex  
Raphaël CRES  
Tél. : 05 62 38 08 87  
Mail : classicauto.pyrenees@gmail.com

### Automobiles

n° 1590  
CAVASA  
Rue Emile Marcorelle  
12150 SEVERAC  
René MOLINIE  
Tél. : 05 65 47 67 51  
Mail : cavasat2@yahoo.com

### Automobiles

n° 1591  
NOS VEHICULES D'EPOQUE  
240, chemin de Mollard Favier  
73100 ATTIGNAT-ONCIN  
Philippe BELLEMIN  
Tél. : 07 66 34 40 44  
Mail : nos\_vehicules\_depoque@outlook.fr

### Automobiles

n° 1592  
EMBIELLAGE D'OR 65  
124, avenue Alsace-Lorraine  
65000 TARBES  
Michel PRUNET  
Tél. : 06 72 20 47 95  
Mail : prunet.michel@orange.fr

### Automobiles

n° 1593  
AUTO RETRO PORNIC  
4, rue de Lorraine  
44210 PORNIC  
Antonio MARTINO  
Tél. : 06 08 65 21 10  
Mail : tomimartino@hotmail.com

### Automobiles

n° 1594  
CROISSETTE MANIFESTATION  
VÉHICULES HISTORIQUES  
1, impasse Béraud  
64000 CANNES  
Jean-François PINAZO  
Tél. : 04 93 99 06 83  
Mail : jean-françois.pinazo@wanadoo.fr

### Automobiles

n° 1595  
UBAYE RALLYE PASSION  
Le Gaudissart  
16, place Aime Gassier  
44000 BARCELONNETTE  
Michel LEAUTAUD  
Tél. : 06 75 24 86 52  
Mail : mitchou04400@gmail.com

### Automobiles

n° 1596  
FEURS YOUNGTIMERS  
Le Bourg  
42110 SALVIZINET  
Jean-Yves MALIN  
Tél. : 04 77 26 47 64  
Mail : fyt@orange.fr

### Automobiles

n° 1597  
MACADAM 58  
Mairie  
Place de L'Eglise  
58180 MARZY  
Didier BRUN  
Tél. : 03 86 36 40 34  
Mail : didlaur.brun56@orange.fr

### Automobiles

n° 1598  
AMRCV  
Le Clos des Oliviers  
30, allée Roger Blanc  
13380 PLAN-DE-CUQUES  
G. Ganavese, c/o M. MAUBERT  
Tél. : 06 11 05 54 81  
Mail : automotoretro13@gmail.com

### Motocyclettes

n° 1577  
MOTO CLUB VERNOLIEN  
7, rue de Bretagne  
17000 LA ROCHELLE  
Patrick MARTIN  
Tél. : 06 85 59 34 65  
Mail : martinmoto27@wanadoo.fr

### Motocyclettes

n° 1579  
ALMA  
6, rue Raymond Couty  
87100 LIMOGES  
Michel PIERREFIXE  
Tél. : 06 87 82 12 13  
Mail : monteil@ozone.net

### Motocyclettes

n° 1582  
AAMA  
86 bis, route de La Reine  
92100 BOULOGNE  
Marc PONS  
Tél. : 06 07 38 90 37  
Mail : marc-pons@hotmail.fr

### Utilitaires, Militaires, Agricoles

n° 1586  
CARS ET BUS ET COMPAGNIE  
c/o Amicale Laïque de l'Arsenal  
Avenue Centrale  
42300 ROANNE  
Jean-Michel BUCHET  
Tél. : 04 77 70 58 40  
Mail : jeanmi42@aol.com

### Utilitaires, Militaires, Agricoles

n° 1599  
RUQUET MEMORY CLUB  
Le Télémy  
Route Touristique  
58200 COSNE-COURS/LOIRE  
Patrice GAUTHIER  
Tél. : 06 81 12 78 99  
Mail : gauthier-patrice@orange.fr

### Musées

n° 1569  
MUSÉE AUTOMOBILE DE CIRÉ  
18, rue de Rochefort  
17290 CIRE-D'AUNIS  
Gilles GAUDISSARD  
Tél. : 05 46 55 33 35  
Mail : museedeciredaunis@gmail.com

### Musées

n° 1575  
MUSÉE DES VÉHICULES  
UTILITAIRES ET SPÉCIFIQUES  
32310 BEZOLLES  
Erasmus BOLDERL  
Tél. : 07 80 07 00 12  
Mail : bolderl.erasmus@gmail.com

### Musées

n° 1583  
MUSÉE AÉRONAUTIQUE & SPATIAL SAFRAN  
Rond-point René Ravaut  
77550 REAU  
Jean-Claude DUFLOUX  
Tél. : 06 73 89 74 16  
Mail : aams@museesafran.com

### Musées

n° 1600  
MUSÉE DÉPARTEMENTAL DES  
SAPEURS-POMPIERS DU VAL-D'OISE  
Château de Grouchy  
Rue William Thornley  
95520 OSNY  
Patrice MAREMBERT  
Tél. : 06 85 27 18 89  
Mail : patrice.marembert@orange.fr

## CLUBS DE MARQUES

### Automobiles

n° 1570  
ISO BIZZARRINI ENTHUSIAST CLUB  
129, rue Jules Guesde  
92300 LEVALLOIS-PERRET  
Pierre BRUNNER  
Tél. : 03 82 82 04 89  
Mail : pierre.brunner1@gmail.com

### Automobiles

n° 1571  
CEVENNES CLUB ALPINE GORDINI  
255, chemin de Saint-Hilaire  
La Jasse  
30560 SAINT-HILAIRE-DE-BRETHMAS  
Jacky MIALHE  
Tél. : 04 66 30 78 62  
Mail : contact@cevennes-club-  
alpine-gordini.com

### Automobiles

n° 1587  
DELAUGERE ET CLAYETTE  
509, rue de Fleury  
45160 SAINT-HILAIRE-SAINT-MESMIN  
Pascal DELAUGERE  
Tél. : 06 77 69 26 45  
Mail : pasdelaugere@gmail.com





## PROFESSIONNELS

### Achat, Vente, Négoce

n° 9506  
VOITURES DE COLLECTION AND CO  
3, avenue René Cassin  
13100 AIX-EN-PROVENCE  
Maxime TREMILLON  
Tél. : 06 30 51 87 01  
Mail : maxime@voiturescollection.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9507  
GAUTHIER AUTOMOBILES  
8, chemin rural 61  
34500 BEZIERS  
Victor GAUTHIER  
Tél. : 06 79 87 81 25  
Mail : gauthierautos@gmail.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9508  
FAUBOURG SAINT NESTOR  
33, rue Saint Nestor  
69008 LYON  
Martial LOMBARDO  
Tél. : 09 72 16 47 82  
Mail : contact@france-abris.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9510  
LELEU OCC  
Borde-Haute  
31570 LANTA  
Laurent LELEU  
Tél. : 06 64 30 03 54  
Mail : occitanieclassiccars@gmail.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9512  
CFORCAR  
19, rue Chapelet  
64200 BIARRITZ  
Philippe DAGONNET  
Tél. : 07 69 60 24 04  
Mail : philippe@cforcar.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9516  
ESP  
Zone Artisanale  
38200 VILLETTE-DE-VIENNE  
Eric SABATIER  
Tél. : 09 75 98 95 13  
Mail : esp8@wanadoo.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9520  
CARS BY ON AMERICAN ROAD  
336, route de La Baronne  
66400 SAINT-JEANNET  
Frédéric ARIONE  
Tél. : 04 93 17 75 04  
Mail : contact@onamericanroad.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9521  
TRIDENT  
76, rue de La Croisière  
Beaupuy 3  
85000 MOUILLERON-LE-CAPTIF  
Bernard GUENANT  
Tél. : 06 21 50 13 88  
Mail : b.guenant@guenant-trident.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9524  
MG PLUS  
11, rue du Centre  
89340 CHAMPIGNY  
Bruno RENAUDAT  
Tél. : 06 13 80 82 03  
Mail : brunodirector@yahoo.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9525  
LE TOUQUET CLASSICS  
9073, allée de La Royale Air Force  
62520 LE TOUQUET  
Théo PARMENTIER  
Tél. : 06 14 32 36 21  
Mail : contact@letouquetclassics.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9526  
ROUTE 21 - VINTAGE CARS  
21, rue de L'Espérance  
51600 AUBERIVE  
Christel NOIZET  
Tél. : 06 10 01 76 66  
Mail : nelitel@wanadoo.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9527  
JLM CLASSIC CAR  
37, rue de Metz  
57130 GRAVELLOTTE  
Maurice LOUIS  
Tél. : 06 78 01 33 32  
Mail : maurice@jlmcc.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9528  
VINTAGE CAR PASSION  
143, route Nationale  
59990 CURGIES  
Deborah DACLIN  
Tél. : 06 20 53 63 44  
Mail : vintagecarpassion@yahoo.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9529  
DRIVE PAST  
6, rue Henri Paris  
59200 TOURCOING  
Laurent NOCLAIN  
Tél. : 06 26 51 59 13  
Mail : fluxflow59@gmail.com

### Achat, Vente, Négoce

n° 9531  
FLEXEO  
101, square Emile Zola  
60700 FLEURINES  
Adrien ANGELOSANTO  
Tél. : 06 12 30 05 78  
Mail : contact@salon-autopolis.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9532  
AUTOMOBILES Z ET P  
5, rue des Perdrix  
94520 MANDRES-LES-ROSES  
Alain PRAJESCU  
Tél. : 01 43 86 04 48  
Mail : automobiles.zetp@orange.fr

### Achat, Vente, Négoce

n° 9541  
RSR VINTAGE  
8, avenue du Sert  
26190 SAINT-JEAN-EN-ROYANS  
Pierre GENIN  
Tél. : 04 69 28 39 71  
Mail : direction@rsrvintage.com

### Editions

n° 9509  
JAMVAL EDITIONS  
42 bis, rue Marcel Dassault  
92100 BOULOGNE-BILLANCOURT  
Philippe GUYE  
Tél. : 06 86 79 71 25  
Mail : philippegye@jamval.com

### Expert Automobile

n° 9515  
COLORS ET CARS  
2, rue du Point du Jour  
78980 SAINT-ILLIERS-LA-VILLE  
Stéphane BOUQUET  
Tél. : 06 01 64 87 60  
Mail : sb@colorsandcars.com

### Expert Automobile

n° 9533  
AUTO LEGENDE EXPERTISE  
2130, rue du Revard-Albens  
73410 ENTRELACS  
Gabriel HEMAR  
Tél. : 06 50 72 32 29  
Mail : autolegendexpertise@gmail.com

### Expert Automobile

n° 9538  
PHILIPPE NOCLAIN  
Rigautou  
2785, route du Golf  
81660 PONT-DE-LARN  
Philippe NOCLAIN  
Tél. : 05 63 98 46 20  
Mail : philippe@noclain.net

### Mécanique Générale

n° 9519  
JIM AUTO CLASSIC  
6, rue de Navarre  
78490 MONTFORT-LAMAURY  
Jean-Marc NAUDIN  
Tél. : 06 73 36 03 07  
Mail : jim.naudin@orange.fr

### Mécanique Générale

n° 9530  
GARAGE GMC  
114, rue Jean Jaures  
62230 OUTREAU  
Laurent GOLIOT  
Tél. : 03 21 33 92 16  
Mail : ag.garagegmc@yahoo.fr

### Mécanique Générale

n° 9536  
MOTOR & CO  
50, rue de L'Avenir  
ZA Les Playes  
83140 SIX-FOURS  
Nicolas ESTRADA  
Tél. : 06 29 11 32 00  
Mail : motor.hand-co@gmail.com

### Mécanique Générale

n° 9539  
NORTH COAST GARAGE  
245, route du Chapeau Rouge  
59229 TELEGHEM  
Yves BOULOGNE  
Tél. : 06 46 45 03 53  
Mail : yves.boulogne.yb@gmail.com

### Plateforme relations particuliers-professionnels

n° 9540  
PLETHORE  
21, route de Gallardon  
92310 SEVRES  
Mehdi KERRAOUI  
Tél. : 06 05 95 94 23  
Mail : mehdi.kerraooui@plethore.fr

### Produits d'entretien et accessoires

n° 9523  
BELLES ANCIENNES  
15, rue Jacquard  
38230 TIGNIEU-JAMEYZIEU  
Alain VOISIN  
Tél. : 04 72 02 05 41  
Mail : contact@belles-anciennes.com

### Restauration

n° 9517  
BY AUTO PASSION  
234, route Nationale 86  
42410 CHAVANAY  
Stéphane MELMONT  
Tél. : 04 74 87 05 41  
Mail : stephane@byautopassion.com

### Restauration

n° 9537  
L'ATELIER DE LA BELLE EPOQUE  
1, rue de La Brune  
La Bernarde  
16330 SAINT-AMANT-DE-BOIXE  
Françoise THOMAS  
Tél. : 06 73 12 74 51  
Mail : rosalie5410@hotmail.fr

### Services divers, Internet

n° 9511  
CLASSIC DELIV'CARS  
5, rue Le Bout des Rues  
62560 AUDINCTHUN  
Rudy MONIER  
Tél. : 06 60 90 74 54  
Mail : classicdelivcars@gmail.com

### Services divers, Internet

n° 9514  
CARTE GRISE 38  
64, rue des Alliés  
38100 GRENOBLE  
Amine HAMIDI  
Tél. : 09 70 94 59 92  
Mail : cartegrise38@gmail.com

### Spécialiste Motocyclistes

n° 9513  
TWIN-POWER  
2536, route de Sisteron  
13100 AIX-EN-PROVENCE  
Michel CAMPOS  
Tél. : 04 42 96 25 40  
Mail : contact@twin-power.fr

### Transport-remorquage

n° 9522  
SOSEA-AUTOMOTIVE LOGISTICS  
Route des Alizés  
Impasse des Foulques - Port 5353  
76430 SANDOUILLE  
Guillaume JANVRE  
Tél. : 02 32 79 25 25  
Mail : guillaumejanvre@sosea.net

### Vêtements et accessoires

n° 9535  
GADOL OPTIC 2000  
5, avenue Newton  
92140 CLAMART  
Yves GUENIN  
Tél. : 01 41 23 20 00  
Mail : yvesguenin@optic2000.fr

## CLUBS, MUSÉES, PROFESSIONNELS, COMMENT ADHÉRER À LA FFVE ?

La FFVE rassemble les Clubs, les Musées et les Professionnels dont l'activité est au moins partiellement axée sur les véhicules anciens. Conformément à ses statuts, elle ne peut accepter de collectionneurs particuliers. Pour prendre connaissance de la procédure d'adhésion, reportez-vous au site Internet de la FFVE, rubrique Adhérents, à l'adresse suivante : [www.ffve.org/Comment\\_adherer\\_a\\_la\\_FFVE](http://www.ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE)



© Antoine Demézet





# ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE



## LE BUREAU



**Jean-Louis Blanc**  
Président de La FFVE  
[secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)



**Jean-Michel Charpentier**  
Affaires Économiques  
et Financières  
[jm.charpentier@ffve.org](mailto:jm.charpentier@ffve.org)



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



**Michel Clin**  
Vice-Président,  
Législation  
[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)



**Yvon Gascoïn**  
Vice-Président,  
Manifestations  
[yvon.gascoin@ffve.org](mailto:yvon.gascoin@ffve.org)



**Hubert Haberbush**  
En charge des Profession-  
nels, Métiers, Formations  
[hubert.haberbusch@ffve.org](mailto:hubert.haberbusch@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-Louis Blanc (*Amicale Facel Vega*)  
Jean-Michel Charpentier (*Les Amis de Delage*)  
Jean-Marc Dubost (*Club AC France*)  
Bernadette Mesplet (*Club DS-ID Côte Basque*)  
Céline Poussard (*La Traction Universelle*)

### Collège Multimarkes

Michel Clin (*Association des Boucles de Loire*)  
Pierre-Jean Desfossé (*Club Les Teuf Teuf*)  
Régis Deweer (*Passion Automobiles 06*)  
Yvon Gascoïn

(*Trophée Historique des Régions de France*)  
Alain Guillaume (*Les 3A de Lyon*)  
Pascal Rousselle (*Ravera / 6A - Raucca*)  
Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

### Collège Motocyclistes

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

### Collège Musées

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

### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

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

### Collège Professionnels

Hubert Haberbush (*HH Services*)  
Maxime Lepissier (*Leclere Motorcars*)

- Les Administrateurs Suppléants

### Collège Marques

Michel Blanchard (*Club Bugatti*)  
Mathieu Gras (*Amicale Salmson*)  
Jean Lamprière (*Club Vedette France*)  
Michel Lemoine (*Club Peugeot 403 Cabriolet*)  
Pierre Maquet (*Les Amis de Roland-Pilain*)  
Michel Piat (*Club Georges Irat*)  
Philippe Thomas (*Fordenco Club France*)

### Collège Multimarkes

Bernard Faucher (*La Traction de Haute Auvergne*)  
Christine Gauchy (*Vincennes en Anciennes*)  
Xavier Nicod (*Club Auto Legend*)  
Daniel Paléni (*ACAC de Bar-sur-Aube*)

Patrick Rollet (*Automobiles et Patrimoine du Pays de Fougères*)

Pierre Skrotzky (*AOC Beaune*)

Guy Taton (*Club des Anciennes de L'Automobile Club du Loiret*)

### Collège Motocyclistes

Rémi Billet (*Vespa Club de France*)  
Roland Carlier (*Fédération des Clubs Motocyclistes de La Police Nationale*)  
Jean-Paul Veaudequin (*Retro Enduro Club de France*)

### Collège Musées

Francis Dellerie (*Musée des Brigades de IAA*)  
Richard Keller (*ACF/Amalf*)

### Collège Utilitaires, Militaires et Agricoles

Philippe Beaussier (*Car Histo Bus*)  
Alain Quemener (*FFMVCG*)  
Jean-Pierre Soulet (*Camion Club de France*)

### Collège Professionnels

Olivier Gompertz (*Backstage Services*)  
Stéphane Pavot (*Etude Osenat*)

## LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

### Coordinateur des délégués régionaux

#### Champagne - Ardennes

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

#### Alsace - Lorraine - Franche-Comté

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

#### Antilles

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

#### Aquitaine

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

#### Auvergne

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

#### Bourgogne

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

#### Bretagne

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

#### Centre

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

#### Charentes

Jean-Pierre Cochet-Terrasson  
[jean-pierre.cochet-terrasson@ffve.org](mailto:jean-pierre.cochet-terrasson@ffve.org)

### Corse

Félix Giallollacci [felix.giallollacci@ffve.org](mailto:felix.giallollacci@ffve.org)

### Ile-de-France

Maxime Lepissier [maxime.lepissier@ffve.org](mailto:maxime.lepissier@ffve.org)  
Jean-Paul Le Buzith  
[jean-paul.lebuzith@ffve.org](mailto:jean-paul.lebuzith@ffve.org)

### Ile-de-La-Réunion

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

### Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoïn [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

Pierre Wehner [pierre.wehner@ffve.org](mailto:pierre.wehner@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 - 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

### Concours d'état et d'élégance

Robert-Louis Brezout-Fernandez

### Relations institutionnelles et administratives

Jean-Pierre Condemine

### Dossier Unesco

Guillaume Kozubski

### Ouverture sur la Jeunesse

Maximilien Rousselle

### Carte d'identité Fiva

Jean-François Ruchaud

## LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche

de chez vous, contactez :

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

## LES COORDINATEURS RÉGIONAUX

Pour organiser vos manifestations,  
contactez-les à travers le vice-président  
en charge de cette activité :

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

## PRÉSIDENTS D'HONNEUR

Anciens Présidents de la FFVE

Robert Panhard 1991-1994

Claude Delagneau 1994-2013

## LES MEMBRES D'HONNEUR

Membre Fondateur de la FCMF

Philippe Looten

Membre Fondateur de la FFVE

Adrien Maeght

Ancien Président de la Fiva

Michel de Thomasson

Ancien Vice-Président

en charge des utilitaires

Jean-Claude Accio

Ancien membre coopté en charge

des affaires administratives

Louis Lamiré

## LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION



ICC carene  
assurances



MOTUL



## L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

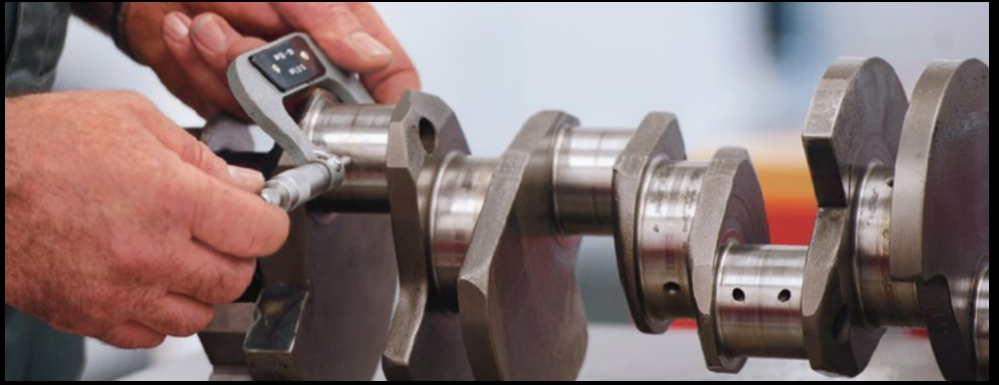
**Directeur général** : Laurent Hériou ([laurent.heriou@ffve.org](mailto:laurent.heriou@ffve.org))

**Secrétariat** : Alexandra Boterel, Sophie Coudrel, Patricia Ettori,  
Fanny Filmotte, Nathalie Lainé, Charmaine Lalaquit, Macha Leder,  
Suzie Martins, Carole Skrotzki ([secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)).



# 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 - Moulleron le Captif  
85000 LA ROCHE SUR YON  
TEL. 02 51 24 43 85 - [www.groupe-trident.com](http://www.groupe-trident.com)



**AVANT-PREMIÈRE  
MONDIALE**

**50  
ANS**

**Optic 2000**

Une nouvelle vision de la vie



**PRUDENSEE**  
LES LUNETTES CONNECTÉES

**POUR AIDER À PRÉVENIR  
L'ENDORMISSEMENT  
AU VOLANT**

En exclusivité chez Optic 2000, les lunettes connectées et intelligentes PRUDENSEE mesurent et analysent votre niveau d'attention via des capteurs infrarouges, accéléromètre et gyroscope, et vous alertent en cas de baisse de vigilance.



**Buzzer** sonore

**LEDs**

**Capteurs** de clignements de paupières et de micro-chutes de tête

Une innovation



optic2000.com

PRUDENSEE : une collection de montures connectées fabriquées par ELLCIE HEALTHY disponibles en exclusivité dans les points de vente Optic 2000 jusqu'au 30 septembre 2019. Les montures PRUDENSEE aident à prévenir l'endormissement via des capteurs qui enregistrent les signes d'endormissement et en informent le porteur via des signaux (LEDs et buzzer). Les montures PRUDENSEE, vendues avec un système de chargement, doivent être chargées, activées, et nécessitent d'installer l'application Driver by Ellcie Healthy sur votre smartphone (à partir des versions IOS 10 et Android 7). Application disponible sur Google Play et Apple Store ; voir conditions et modalités sur le site <http://ellcie-healthy.com/notice-dutilisation>. Elles peuvent être équipées de verres correcteurs ou non, solaires ou non. Produit strictement réservé aux plus de 18 ans. Les montures PRUDENSEE ne sauraient garantir l'absence d'endormissement, et leur utilisation au volant ne dispense pas leur porteur des précautions d'usage et du respect de la réglementation applicable à la sécurité routière, notamment l'usage du téléphone au volant. Les montures et verres correcteurs constituent des dispositifs médicaux qui sont des produits de santé réglementés revêtus, conformément à la réglementation, du marquage CE sur les produits ou le document d'accompagnement. Demandez conseil à votre opticien. Photos non contractuelles. Avril 2019 SIREN 326 980 018 - RCS Nanterre.