



TRIMESTRIEL
N° 7

l'Authentique

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



INTERVIEW

Bernard Darniche,
un homme secret

GRAND DU SPORT

Jacky Ickx, victoires
en toutes disciplines

ÉPOPÉE MÉCANIQUE

Ford GT 40,
la vengeance de Dearborn

HISTORIQUE

La Course de Côte
de Gaillon



FIAT 500

LE TRIOMPHE DU MINIMALISME

GRANDS ÉVÉNEMENTS

Le Centenaire Citroën

L 16034 - 7 - F: 7,00 € - RD



alcyon
media

AOÛT - SEPTEMBRE - OCTOBRE 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

f MOTUL FRANCE @MOTUL MOTULCLASSIC



EDITORIAL

« Notre civilisation, au XX^e siècle, a été façonnée par l'automobile. »

Je suis très heureux de préfacier pour la première fois, en tant que président de la FFVE, ce nouveau numéro de *L'Authentique*, toujours aussi riche en témoignages d'exception, en dossiers de fonds, et en reportages sur une actualité fournie et variée.

La France est le berceau de l'automobile. Les *start-up* de la fin du XIX^e siècle n'étaient autres que les constructeurs qui ont inventé cette nouvelle industrie. Et ces *start-up* françaises ont connu un succès foudroyant. Dès 1899, elles ont produit plus de 1800 véhicules, soit neuf fois plus que les Etats-Unis cette année-là. De l'origine à 1940, la France aura compté plus de mille constructeurs automobiles dont certains sont aujourd'hui devenus de remarquables *leaders* mon-

diaux. Nous nous devons de faire vivre et de faire partager à nos concitoyens la mémoire de cette exceptionnelle aventure industrielle. La FFVE prendra des initiatives en ce sens. Nos véhicules de collection constituent un patrimoine historique et culturel inestimable, mais un patrimoine d'un caractère particulier car il roule. Et de même qu'un tableau n'est pas fait pour être entreposé dans les sous-sols d'un musée, mais pour être exposé, de même qu'un monument historique n'est pas fait pour être fermé mais pour être visité, de même qu'un violon de collection peut perdre son âme dans la vitrine d'un musée alors qu'il enflammerait les plus grandes scènes, de même, nos véhicules sont faits pour la route, pour les circuits, et certains pour les champs !

S'il est indispensable que notre patrimoine roule, c'est bien sûr en respectant les règles. Les Pouvoirs Publics ont su, au fil des années, d'abord reconnaître à nos véhicules le caractère de patrimoine historique, le statut d'objets de collection, et prévoir pour eux des règles spécifiques d'utilisation et de circulation. La FFVE veillera à ce que ce soit encore le cas dans les nouvelles « zones à faible émission ».

Et pour qu'il roule, ce patrimoine doit pouvoir être restauré et entretenu. La transmission des savoirs est un de nos principaux défis comme pour la plupart des patrimoines historiques. La révolution technologique que vit actuellement l'industrie automobile, éloigne inévitablement ses ingénieurs, ses techniciens et ses ouvriers des arts et des métiers traditionnels qui nous sont nécessaires. Il faut développer, parfois même faire renaître, les filières de formation adéquates en mécanique, électricité, carrosserie, sellerie, peinture... L'apprentissage est l'indispensable école de transmission de ces savoirs qui recèlent toute la noblesse de l'artisanat. La FFVE prendra des initiatives pour encourager le développement de ces apprentissages en partenariat avec les organismes compétents.

Je voudrais souligner ici en conclusion tout ce que l'automobile a apporté depuis plus d'un siècle aux hommes et aux femmes de notre temps : outil d'une véritable liberté de circulation, à la portée de tous, accélération des échanges, développement économique, naissance et développement du tourisme de masse, émancipation des territoires reculés, progrès technique, *design*, élégance... Notre civilisation, au XX^e siècle, a été façonnée par l'automobile. Elle l'est encore et elle le restera longtemps sans nul doute, même si l'automobile doit s'adapter, comme elle a toujours su le faire, aux exigences de l'époque.

Bonne lecture et bonne route !

Jean-Louis Blanc
Président de la FFVE



SOMMAIRE

N° 7 - AOÛT, SEPTEMBRE,
OCTOBRE 2019

40



48

22



12



28

52



63



100



96



3 · Éditorial

Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 · Façon Puzzle

La Motobécane 881 M de 2003

8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

12 · La vie de la FFVE

L'international bouge avec la Fiva

16 · En Vitrine

Idées-cadeaux en toutes saisons

18 · L'Humeur de...

Olivier Panis

20 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

22 · Grand Témoin

Bernard Darniche, un homme secret

28 · Modèle

Fiat 500, la plus grande petite

38 · Club

Le Fiat 500 et Dérivés Club de France

40 · Grand du Sport

Cet étrange Monsieur Ickx

48 · Histoire

La course de côte de Gaillon

52 · Épopée Mécanique

Ford GT 40, la vengeance de Dearborn

63 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

94 · Abonnement

L'Authentique chez vous à chaque parution

96 · Club

Volants et Vallée en Normandie

98 · Musée

Auto Sport Museum

100 · Professionnel

Groupe Mécatechnic

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

Directeur de la publication :

Jean-Louis Blanc

secretariat@ffve.org

Président du Comité Éditorial :

Pascal Rousselle

pascal.rousselle@ffve.org

Éditeur Délégué :

Alcyon Media Groupe

14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris

Tél : 01 45 00 01 60

Directeur de la Rédaction :

François Granet

fgranet@alcyon-media.com

Directeur de la Création :

Charles Guénant

cguenant@alcyon-media.com

Rédacteur en Chef :

Antoine Demetz

ademetz@alcyon-media.com

Directrice Artistique :

Valentine du Réau

vdureau@alcyon-media.com

Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourrinet

nathalie.bourrinet@alcyon-media.com

Rédacteur Permanent :

Jean-Baptiste Berthon

jberthon@alcyon-media.com

François Dauré,
fdaur@alcyon-media.com
Laurent Ducastel,
lducastel@alcyon-media.com

Marketing et Publicité :

Alizée Glavieux

aglavieux@alcyon-media.com

Ont collaboré à ce numéro :

Harald Adam, Austral, Archives Fonds

Fouqueville d'Orgebrune, Archives

Granet-Tegler - Fond Gérard

Crombac, Archives Motorsport Images,

Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise

Boissard de Beaufort, Carole Capitaine,

Centro Storico Fiat - FCA, Circuit des

Remparts, Citroën Communication,

Collection BNF-Gallica, Collection of

The Henry Ford, Daimler AG, Albert

Dellille, Antoine Demetz, Fédération

Française des MCVG, Fiat 500 et

Dérivés Club de France, François

Fouqueville, Bruno des Gayets, Alexis

Goure - Peter Auto, François Granet,

Charles Guénant, Julien Hergault

- Peter Auto, Patrick Jacquemond,

L'Aventure Peugeot Citroën DS, Bruno

Lacoste, César Maillard, Me Grégoire

Marchac, Mécatechnic, Olivier Moineau,

Musée National de L'Automobile de

Mulhouse - H. Monestier - M. Clément,

Yves Ridon, Patrick Rollet, Denise
Rousselle, Pascal Rousselle, Julien
Sautot, Volants & Vallée, Olivier Weyl,
Collection Privée, DR.

Remerciements :

Auto Sport Museum, Patrick Barrabès,

L'association Célébration Centenaire

Citroën en la personne d'Alain

Thuret et de Régis Guyot, Citroën

Communication en la personne de

Nathalie Roussel, Thierry Dubois,

FCA France - service de presse,

L'Aventure Peugeot Citroën DS en

la personne d'Emmanuelle Flaccus,

Armel Legourrierec, Mécatechnic en la

personne d'Harald Adam, Peter Auto,

Jean-Charles Rédélé, La Virade des

Rois en la personne de Sylvie Delettre,

le club Volants & Vallée.

Régie publicitaire :

Alcyon Media Groupe

publicite@alcyon-media.com

Impression : Imprimerie PB Tisk

Distribution : MLP - ISSN : en cours

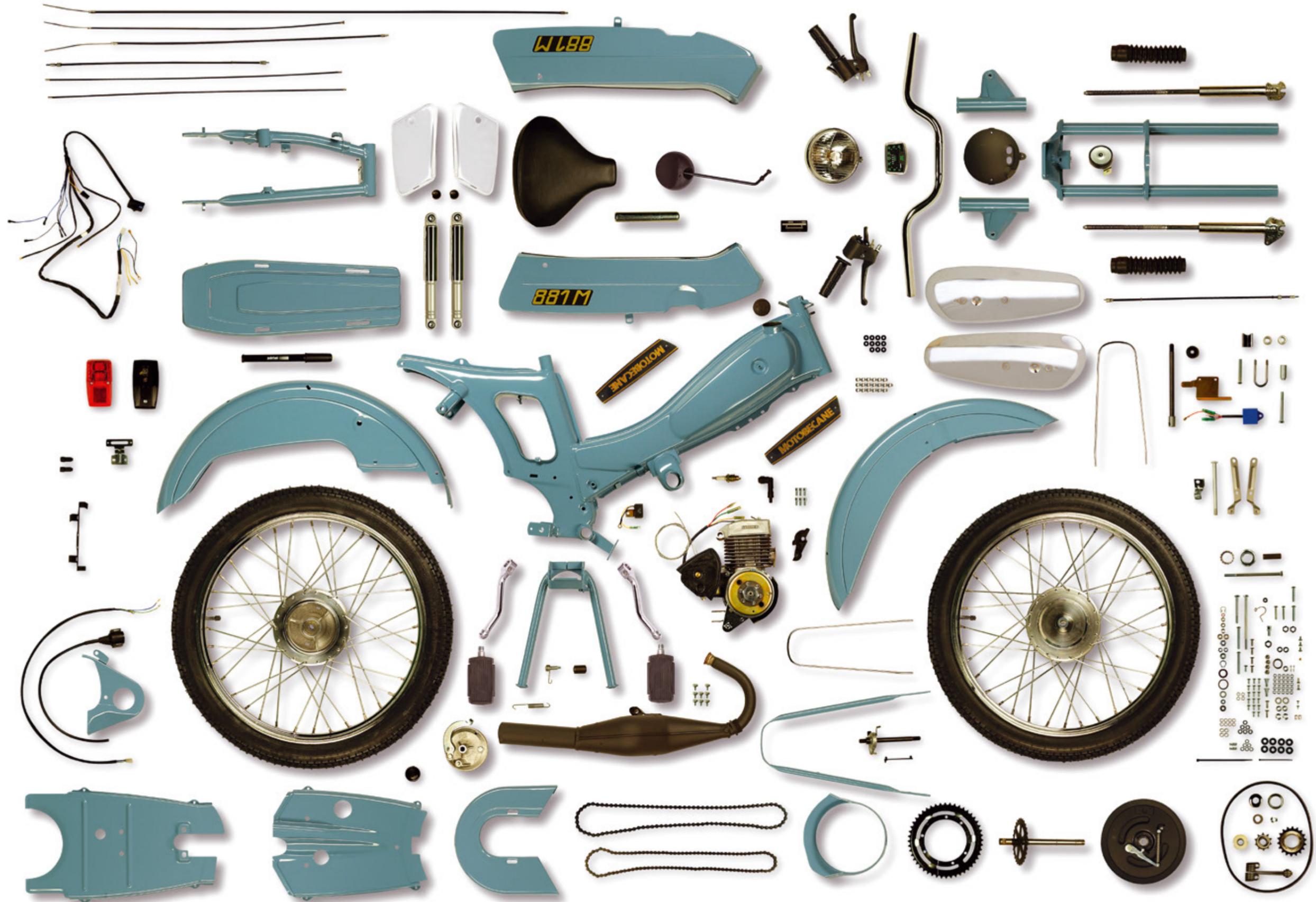
CPPAP : en cours

Copyright : Alcyon Media Groupe

Tous Droits réservés 2019.

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

FAÇON PUZZLE PAR BRUNO DES GAYETS



Motobécane 881 M - 2003
 Dans chaque numéro de L'Authentique, le photographe Bruno Des Gayets réalise en images l'autopsie d'un véhicule de collection. Retrouvez ses œuvres : www.nikoja.com

ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



© Olivier Moineau

Pour le seul plaisir

L'ACSO Classic organise sa traditionnelle journée de roulage sur le circuit de Haute-Saintonge - Jean-Pierre Beltoise le lundi 11 novembre 2019. En collaboration avec Julien Beltoise, ce sera aussi l'occasion de célébrer les dix ans de cette piste située à mi-chemin entre Bordeaux et Angoulême. Cette journée verra se succéder plusieurs plateaux constitués en fonction du poids et de la cylindrée. www.acso-classic.com



© Musée national de l'Automobile de Mulhouse / H. Monastier-M. Clément

Beauté pure automobile

Du 29 novembre 2019 au 23 mars 2020 se tiendra au Musée national de la Voiture du Château de Compiègne une exposition intitulée Concept-car beauté pure. Signe annonciateur du renouveau du Musée, elle rassemblera une trentaine d'automobiles, motocyclettes et véhicules de record, ainsi qu'une centaine de photographies, documents, dessins préparatoires et maquettes. Son but est ainsi de retracer la genèse du véhicule automobile sous sa forme la plus proche de l'objet d'art. www.chateaudecompiègne.fr



Epoqu'Auto 2019, grande cuvée

La 41^{ème} édition du salon Epoqu'Auto se tiendra du vendredi 8 au dimanche 10 novembre 2019 sur le site du parc Eurexpo situé à Lyon-Chassieu. Placée sous le signe de la tradition populaire et de la modernité sportive, celle-ci s'annonce encore plus exceptionnelle que les précédentes avec une surface d'exposition portée cette année à 66 000 m² ! Parmi les plateaux majeurs, l'on trouve le centenaire de Citroën dont ce sera certainement la dernière célébration d'ampleur,

Delage, symbole du luxe à la française, Maserati, constructeur de voitures de circuit et de route mais aussi de motocyclettes, Gnome et Rhône, acteur historique de la moto et de l'aéronautique, et enfin les utilitaires rassemblés autour de la Fondation de l'Automobile Marius Berliet. Au programme, figurent aussi, entre autres, les Youngtimers avec un plateau de coupés ou encore une vente aux enchères orchestrée par la maison Osenat. www.epoquauto.com

50 000

autocollants seront édités par la FFVE en 2020 pour promouvoir la 4^e édition de la JNVE qui se déroulera le dimanche 26 avril prochain. Pour mémoire 25 000 puis 32 000 et 35 000 de ces autocollants ont été distribués pour les trois premières éditions. www.jnve-ffve.org

Jean-Luc Thérier, 1945-2019

Jean-Luc Thérier (*accroupi sur la photo*) nous a quittés le 31 juillet 2019. Nous tenions ici à saluer la mémoire de cet homme attachant au talent brillant et généreux. Né le 7 octobre 1945, il reste pour toujours ce pilote de rallye cinq fois champion de France qui avait si souvent mené ses Alpine à

la victoire. Entre 1967 et 1977, «Le Fox» avait aussi participé aux 24 Heures du Mans pour le constructeur de Dieppe à quatre reprises. Jean-Luc Thérier avait été contraint de mettre un terme à sa carrière après l'accident survenu lors du Paris-Dakar 1985 et qui l'avait laissé paralysé d'un bras.

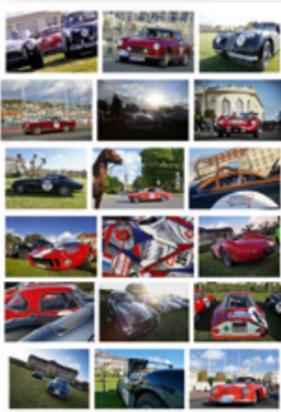


© Archives Grandet - Tegele - Fond Gérard Crombac

«Je suis très heureux d'avoir Monsieur Citroën comme concurrent car il fait travailler et oblige à la lutte.»

LOUIS RENAULT, 1877-1944

Phrase adressée en 1934 par Louis Renault à François Lehideux alors jeune administrateur-délégué de Renault et mari de sa nièce Françoise.



Calendrier Glasurit 2020

Pour la 15^e édition de son calendrier Classic Car Colors, Glasurit a fait appel au talent de neuf photographes en leur demandant d'immortaliser à leur façon l'arrivée à Deauville des concurrents du Tour Auto Optic 2000. Un jury de onze professionnels de la photographie et de la presse automobile a été invité à noter 27 clichés et à en sélectionner treize. Aucun résultat ne sera dévoilé avant le 14 novembre 2019, mais comme pour les précédentes éditions, le calendrier Glasurit 2020 privilégiera les œuvres où les couleurs prononcées et les contrastes les plus élégants prédominent. www.glasurit.com



Des Rois contre la Mucoviscidose

L'association Vaincre La Mucoviscidose a organisé le dimanche 29 septembre 2019, dans le Domaine du Parc National du Château de Saint-Germain-en-Laye, la 20^e édition de sa Virade des Rois. Dans le cadre de cette journée solidaire et festive, les traditionnels baptêmes en

voitures de collection de tous genres et de toutes époques ont permis de découvrir les alentours du château et sa célèbre forêt. Grâce aux passionnés et à leurs véhicules, près de 1 000 euros ont ainsi pu être collectés au profit de l'association. www.viradedesrois.fr

106

années

séparent la première et la dernière victoire en date d'un pilote français aux 500 miles d'Indianapolis. Le premier est Jules Goux sur Peugeot 7,3 litres en 1913, et le dernier est Simon Pageneau, victorieux le 26 mai 2019, sur une Dallara à moteur Chevrolet.



2019, Les anniversaires de Peugeot

Outre les 130 ans de la première Peugeot, l'année 2019 aura été une année d'anniversaires importants pour le constructeur au lion avec, aussi, les 90 ans de la 201 sortie en 1929, les 50 ans de la 304 sortie en 1969, les 40 ans de la 505 sortie en 1979 et les 30 ans de la 605 sortie en 1989. Tout au long de l'année, manifestations et salons les ont célébrés à leur manière ainsi qu'une exposition au Musée de L'Aventure Peugeot à Sochaux qui s'est tenue du 1^{er} mars au 16 juin derniers.

© Circuit des Remparts



Mors 1896, renaissance à Angoulême

Grâce à une donation, la mairie d'Angoulême est propriétaire depuis 2000 d'une rarissime Mors de 1896 carrossée en dog-cart. Cette voiture qui a autrefois appartenu à la comtesse de Castries est la plus vieille Mors actuellement connue. Ayant subi les outrages du temps, elle a fait dans un premier temps l'objet d'une restauration stabilisatrice avec réfection de la peinture, de la sellerie, des boiseries mais aussi du freinage et de la direction. Elle reste cependant non fonctionnelle car un certain nombre de ses organes mécaniques en bronze et en cuivre

ont été prélevés et revendus pendant la Seconde Guerre mondiale... Aujourd'hui, l'objectif de la municipalité d'Angoulême est de la remettre en parfait état de marche dans le cadre d'une souscription et avec la participation de la Fondation du Patrimoine. Exposée lors des prochains salons Epoqu'Auto et Rétromobile, l'objectif fixé est de la remettre en route le 20 septembre 2020 pour l'engager ensuite, le 1^{er} novembre suivant, au célèbre rallye Londres-Brighton. www.fondation-patrimoine.org/60733

Mercedes et la compétition, une histoire française



© Daimler AG

dès 1894, lors de la célèbre épreuve du Paris-Rouen où les automobiles victorieuses, de marques Peugeot et Panhard & Levassor, étaient mues par des moteurs Daimler, et où une Benz avait remporté le cinquième prix. D'autres grandes pages de l'histoire de Mercedes en compétition se sont depuis écrites et s'écrivent encore en France tant aux 24 Heures du Mans qu'au Grand Prix de France comme ici à Reims en 1954.

Tout au long de l'année 2019, le constructeur allemand Mercedes-Benz a célébré le 125^e anniversaire de son implication dans la compétition automobile au plus haut niveau. Tout a commencé

BELLES ANCIENNES OBTIENT LE LABEL EPV

Adhèrent FFVE n° 9523, la société Belles Anciennes s'est vu décerner par le ministère de l'Économie et des Finances le label Entreprise du Patrimoine Vivant pour les savoir-faire artisanaux de ses marques Maillefaud, Robri et Sigles de France. Au travers de cette reconnaissance, c'est toute l'action menée avec passion par l'entreprise de Tignieu (Isère) depuis des années, via ses employés et ses partenaires, qui est ici récompensée. www.belles-anciennes.fr



ADIEUX À JEAN-YVES BARRÉ

Jean-Yves Barré nous a quittés le 27 septembre 2019. Il avait choisi il y a deux ans de s'investir au sein de la FFVE en tant que Délégué Régional pour la Poitou et la Vendée. Au printemps dernier, Jean-Yves avait eu la douleur de perdre son épouse. Cette brutale disparition l'avait laissé très affecté. Nous garderons le souvenir d'une personne discrète et généreuse avec laquelle il était très agréable de collaborer.

RECORD D'AFFLUENCE POUR SPA CLASSIC 2019



La neuvième édition de Spa-Classic, organisé du 17 au 19 mai 2019 par Peter Auto sur le célèbre circuit des Ardennes Belges, a battu tous ses records de fréquentation. En effet, cet événement qui s'impose désormais comme l'équivalent belge de Le Mans Classic a rassemblé 339 voitures de course, un record en la matière, et quelque 20 000 spectateurs. Rendez-vous maintenant du 22 au 24 mai 2020 ! www.peterauto.peter.fr

RETROMOBILE 2020, BILLETTERIE EN LIGNE



Du mercredi 5 au dimanche 9 février 2020, à Paris, au Parc des Expositions de la Porte de Versailles, se déroulera la 45^e édition du Salon Rétromobile. La billetterie en ligne, ouverte depuis le début du mois de juin dernier, permet d'ores et déjà d'obtenir des entrées à tarif réduit soit 15 euros au lieu de 23. Événement international incontournable, le salon Rétromobile rassemblera plus de 600 exposants. www.comexposium.com

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. L'épopée 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.



Les Editions de Terre Blanche

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

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.

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, adressé à : Alcyon Media, Les Editions de Terre Blanche - 14, rue du capitaine Ménard - 75015 Paris ou d'effectuer votre commande sur : <https://leseditionsdeterreblanche.fr/>

Je commande en souscription : PRIX UNITAIRE : 65 €



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.

Mon choix : envoi postal retrait point de vente

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 Editions de Terre Blanche
14, rue du Capitaine Ménard - 75015 PARIS
tel. : 01 45 00 01 60 - email : citroen100@alcyon-media.com

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.

Faire précéder de la mention « Bon pour accord », Dater et signer

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.

L'INTERNATIONAL BOUGE AVEC LA FIVA

LES RÉALISATIONS ET LES PROJETS

A l'occasion de cette rentrée 2019, L'Authentique a demandé à Patrick Rollet, Président de la Fiva (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), créée en 1966 de nous parler des actions de celle-ci. La Fiva, représentant 86 fédérations de 70 pays et 40 entreprises professionnelles est la seule organisation dédiée à la préservation, la protection et la promotion du patrimoine automobile mondial.

PAR PATRICK ROLLET, PRÉSIDENT DE LA FIVA



LE RENOUVELLEMENT DE L'ACCORD FIA-FIVA DE 1999

Jean Todt et Patrick Rollet, présidents de la FIA et de la Fiva, ont signé le 26 juin 2019 à Paris un nouveau texte en vue de défendre et promouvoir la libre circulation, sans restriction et en toute sécurité, des véhicules historiques ainsi que leur patrimoine culturel. Cet accord vise à améliorer la coordination, à accroître la coopération et à permettre un meilleur suivi des activités conjointes, notamment grâce au Comité des Relations FIA-Fiva composé de trois représentants de chaque organisation.

Sur le plan particulier des épreuves de régularité historique, l'accord précise qu'elles continuent à pouvoir utiliser l'un ou l'autre des règlements FIA ou Fiva, dès lors qu'elles ne sont pas considérées comme sportives. L'article 5 de l'accord définit ce qui

est entendu par « *manifestation non sportive* ». Néanmoins, ledit accord ne peut se substituer à la législation nationale quand celle-ci exige, comme en France, l'approbation de l'Autorité Sportive Nationale concernée. Le texte de l'accord est à votre disposition sur : www.fiva.org/signing-of-the-renewed-fiva-fia-agreement/?lang=fr

COMMENT MIEUX PROFITER DE LA FIVA ?

Etre membre de la FFVE (Autorité Nationale Fiva - ANF) permet de bénéficier d'initiatives ou de certains services offerts par la Fiva ou par ses partenaires.

- Guide de la conduite responsable de véhicules anciens

La Fiva vient de publier en français une brochure illustrée de 48 pages proposant un grand nombre de conseils pour la conduite de véhicules anciens

en toute sécurité. Ce document est à la disposition de tout membre de la FFVE auprès du secrétariat général de la Fiva à Turin. Distribué à vos participants lors d'une manifestation ou offert à vos clients, il ne pourra que renforcer les bonnes pratiques d'usage responsable et de bon entretien de nos véhicules anciens, bonnes pratiques importantes pour l'image de notre mouvement et pour sa pérennité.

- Classic Parts For You, une plateforme pour vos pièces détachées

La Fiva a récemment signé un accord de partenariat avec ClassicParts4You, une plateforme Internet permettant à ses abonnés d'identifier de manière beaucoup plus rapide et sûre les sources possibles, à un instant donné, de pièces détachées dont ils ont besoin. Cette plateforme liste et localise le ou les fournisseurs, compare leurs offres s'il y en a plusieurs, identifie des



Le 26 juin 2019, Jean Todt, Président de la FIA, et Patrick Rollet, Président de la Fiva, ont signé le nouvel accord FIA-Fiva à Paris afin de défendre et promouvoir la libre circulation, des véhicules historiques.

pièces dont la référence a changé ou vérifie si une pièce donnée peut être utilisée sur d'autres modèles d'une marque donnée. Tout ceci au coût raisonnable de 2,50 euros par mois dont 0,25 euros sont reversés à la FFVE. De manière générale, plus le véhicule est

récent et répandu, plus la base de données contiendra de références de pièces. L'outil sera plus performant pour une Mercedes-Benz Youngtimer que pour une automobile des Années trente. La plateforme est accessible à l'adresse suivante : <https://classicparts4you.com/>

- La carte d'identité Fiva, certificat historique d'un véhicule de collection

Le véhicule ancien fait partie de notre patrimoine industriel, historique et culturel. Ceci est reconnu par les législateurs Français et Européen. Comme tout autre bien culturel (un tableau, une sculpture,



Une des missions de la Fiva est de préserver les véhicules anciens dans un état proche de leur état d'origine. Quoi de mieux pour illustrer cette démarche que cette Ferrari 365 GTB 4 Daytona 1973 et cette Delaunay Belleville HC 4 de 1913 aperçues à Chantilly Arts et élégance Richard Mille 2019.



Le Guide Fiva de la conduite responsable d'un véhicule ancien est disponible auprès de la FFVE ou de la Fiva. Celui-ci rassemble de nombreux conseils relatifs à la conduite en toute sécurité.



Ayant appartenu au Raja de Kotwara et présentée à Rétromobile en 2014 pour l'exposition des voitures de maharajas, cette Isotta Fraschini 8 A de 1929 a fait l'objet d'une vidéo de promotion réalisée par la Fiva.



A l'occasion du salon international Autoclasica 2016 de Buenos-Aires, le propriétaire de cette Ferrari 195 Inter ayant appartenu à l'actrice italienne Anna Magnani, a reçu le Trophée Fiva de La Culture.

etc.), il mérite un document attestant de ses caractéristiques, de son origine et de son histoire spécifique. Chaque véhicule, qu'il s'agisse d'un char Sherman, d'un cyclomoteur ou d'une voiture de sport, a une histoire, SON histoire. Laquelle ? La carte Fiva et son questionnaire incitent le propriétaire à faire cet effort sur la traçabilité du véhicule qui, avec le temps qui passe et avec les « mises à jour techniques » auxquelles s'adonnent de nombreux propriétaires, va devenir significative pour les générations futures. La carte Fiva constitue un « plus » lors d'une vente et sa mention apparaît sur les annonces des journaux spécialisés. Etienne Anglade, administrateur FFVE et Responsable des cartes Fiva en France, est à votre disposition pour vos demandes de cartes Fiva. https://ffve.org/Carte_identite_FIVA

- Le calendrier mondial des manifestations Fiva

Si un organisateur souhaite donner à sa manifestation une audience et une assise plus internationales, que ce soit une randonnée, un concours ou une exposition, il peut l'inscrire au calendrier mondial de la Fiva. La demande se fait en ligne à l'aide du lien ci-dessous. Il en coûtera 100 euros et, s'il est membre de la FFVE, il pourra utiliser le logo Fiva dans le cadre de sa communication. www.fiva.org/les-commissions/fiva_events/formulaire-de-soumission-devenement/

- Les Trophées Fiva de La Culture

Chaque année, la Fiva récompense des personnes ou des organisations ayant particulièrement contribué à la protection, à la préservation ou à la promotion du patrimoine automobile. Il existe en France beaucoup de tels contributeurs, individuels ou collectifs, souvent discrets et méconnus, sans lesquels notre mouvement ne serait pas ce qu'il est, et qui méritent notre reconnaissance. N'hésitez pas à consulter le dossier accessible par le lien ci-dessous. L'information sur les trophées Fiva de la culture est lancée au mois d'avril et les dossiers doivent être soumis avant fin août. Les lauréats reçoivent leur prix lors de l'assemblée générale de la Fiva en novembre. <https://www.fiva.org/les-commissions/culture-commission/?lang=fr#1554669340745-42f7442a-5a4e>

- Une « galerie des stars » en vidéo...

Pour promouvoir le mouvement de la collection des véhicules anciens et en faciliter l'accès aux plus jeunes, la Fiva réalise de courtes vidéos publiées sur Youtube, Facebook et sur le site www.fiva.org. Chacune raconte, en quelques textes et photos, l'histoire d'un véhicule, d'une marque ou d'une personnalité ayant marqué l'histoire de l'automobile. Les premières réalisations sont dédiées au styliste Marcello Gandini, à

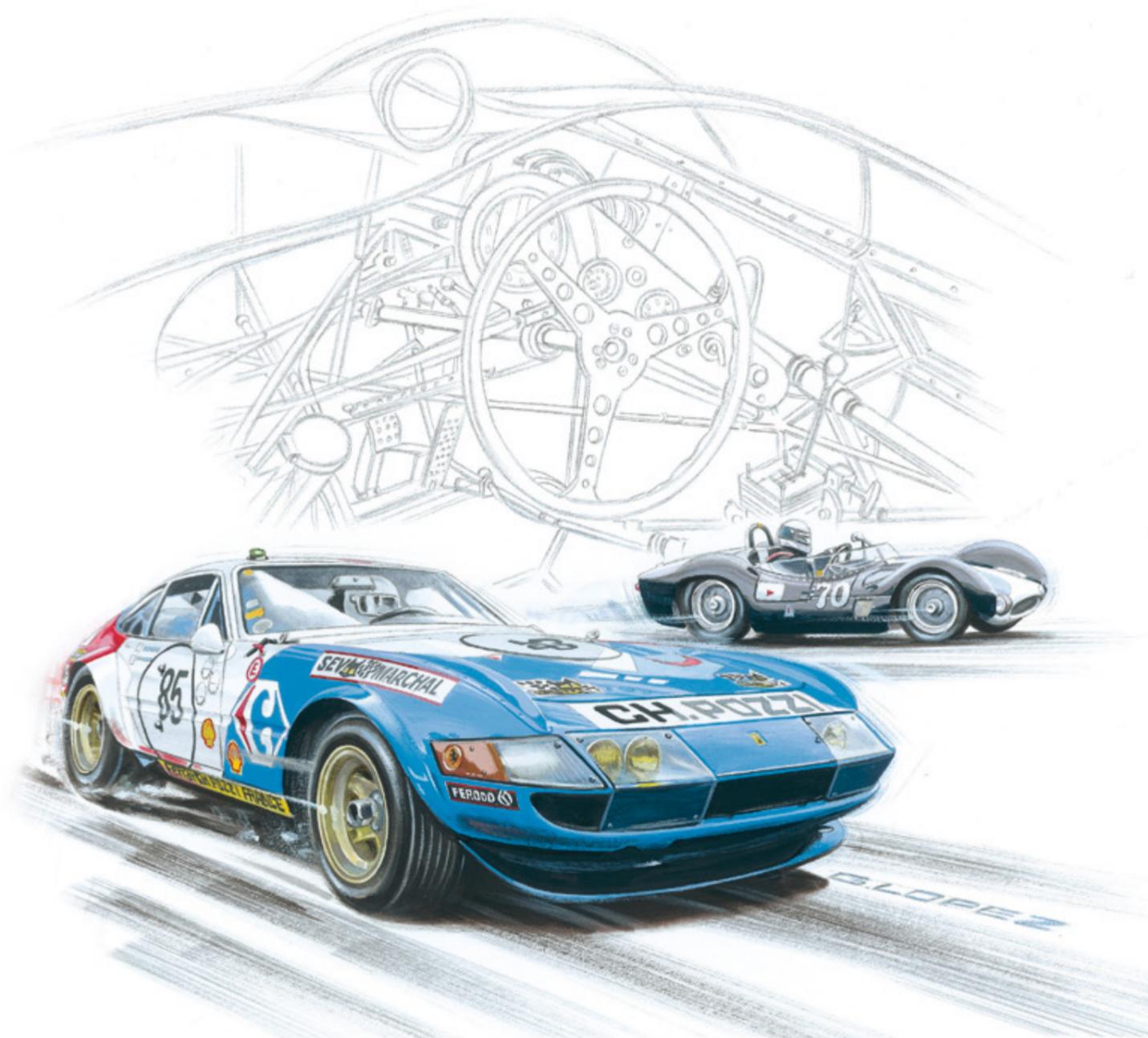
l'Isotta Fraschini du jeune Raja indien de Kotwara et à Ballot, constructeur français remarquable et méconnu. D'autres vidéos sont en cours de réalisation, comme l'histoire de La Jamais Contente, avec le concours du Musée National de Compiègne.

<https://www.youtube.com/user/FIVAClassics/videos>

Chacun peut contribuer à ce travail utile et pédagogique en contactant le secrétariat général de la Fiva. Si vous souhaitez par exemple faire réaliser une vidéo, il suffira de rassembler une trentaine de photos et quelques textes de commentaires sur le sujet. La Fiva se chargera du reste !



SECRÉTARIAT GÉNÉRAL FIVA
Strada Val San Martino Superiore 27B,
10131 Turin, ITALIE
Mail : secretary@fiva.org



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

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE AUTOSUR CLASSIC LE PLUS PROCHE :

WWW.AUTOSUR.FR

N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE DE LA FFVE



EN VITRINE

IDÉES-CADEAUX EN TOUTES SAISONS

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



MAISON MARGIELA COMME UN AIR DE SECRET

Jazz Club, fragrance de la Maison Margiela vous immerge dans l'univers calfeutré et confidentiel d'un club de jazz au cœur de Brooklyn. Appréciez ses notes de citron, de tabac, de cuir et son accord rhum, lové dans un fauteuil Chesterfield en écoutant un air de clarinette joué par Sidney Bechet. A la fois fraîche et généreuse, cette eau de parfum vous réchauffera les jours de pluie.

Maison Margiela,
Replica - Jazz Club, 100 ml, 95 €
Disponible dans le réseau Maison Margiela
et sur www.maisonmargiela-fragrances.eu

Lip CHRONO QUARTZ HISTORIQUE

Rédition hommage à Frédéric Lipmann, créateur de ce garde-temps, passionné de sport automobile et petit-fils du créateur de la marque, cette montre à quartz iconique des Années soixante et soixante-dix est réalisée dans un pur style vintage. Fabriqué en France, à Besançon, ce chronographe à affichage bicompat à trois heures et à neuf heures est directement inspiré des tableaux de bord des automobiles de course. Par rapport au modèle d'origine, afin de répondre aux tendances actuelles, un dateur a été ajouté à six heures.

Lip,
Rallye 38 mm Fred Lip, 219 €
Disponible dans le réseau Lip
et sur www.lip.fr



Maison Piganiol CONTRE UN COIN D'PARADIS

Comme le chantait Georges Brassens, on peut trouver le paradis sous un parapluie. La Maison Piganiol, référence centenaire du savoir-faire aurillacois dans la confection de parapluies, offre une large collection d'abris romantiques pour les jours pluvieux de l'automne. L'Aurillac, classique parmi les classiques, se pare d'une toile de coton enduite orange et d'une poignée en châtaignier pour une élégance de dandy à la française dès la sortie de votre automobile.

Maison Piganiol,
Parapluie L'Aurillac Homme, Orange, 160 €
Disponible dans le réseau Piganiol et sur www.piganiol.fr



McAlson PASSION CULOTTÉE

McAlson, marque belge spécialisée dans le sous-vêtement masculin (comme l'indique avec humour son nom) a développé des caleçons amples munis d'un support intérieur cent pour cent coton assurant un confort maximal et un maintien parfait. A pied ou en voiture, il est idéal en toutes circonstances. Ce modèle innovant s'habille désormais d'un motif automobile pour les aficionados de sous-vêtements fantaisies.

McAlson,
M4064, 35 €
Disponible dans le réseau McAlson
et sur www.mcalson.com



Opinel CUEILLETES GOURMANDES EN AUTOMNE

A l'automne, quel meilleur plaisir qu'une balade en Isère ou en Sologne à la recherche des précieuses giroles, trompettes de la mort et autres coulemelles à déguster au coin du feu avec une persillade ou en omelette ? Le couteau à champignon de la maison Opinel est l'accessoire préféré des amateurs de cueillette. Sa lame courbe facilite la coupe des pieds et la brosse en soie de sanglier permet de débarrasser les champignons leurs éventuels « locataires ».

Opinel,
n° 08 Champignon, 20 €
Disponible dans le réseau Opinel et sur www.opinel.com

Lafuma NOUVEAU CLASSIQUE

Le spécialiste du textile de sports de montagne Lafuma propose pour cette saison un sac à dos urbain. Inspiré des débuts de la marque en 1936, il est pratique et affiche une élégance rétro pour vos sorties en ancienne à deux, trois ou quatre roues. Il peut accueillir et protéger un ordinateur jusqu'à 14 pouces grâce à sa poche rembourrée. Utilisant les codes stylistiques des randonneurs, il est symbole de liberté et parfait pour la rentrée.

Lafuma,
Sac à dos urbain, L'Original, beige, 69,95 €
Disponible dans le réseau Lafuma
et sur www.lafuma.com



Citroën Origins APPRENTI COLLECTIONNEUR

Découvrez l'édition Citroën du plus célèbre des jeux de société. A l'occasion de son centenaire, le constructeur français propose sa version du Monopoly. Oubliez les classiques dès à coudre, rue de La Paix et autre Gare Saint Lazare. Dans cette version dédiée aux automobiles marquées des deux chevrons, offrez-vous une 5 HP de 1922, une DS de 1955 ou encore une Méhari de 1968. Les biens changent, mais le but reste le même, acheter, vendre, négocier et gagner !

Citroën Origins,
Monopoly, 50 €
Disponible sur <https://lifestyle.citroen.com>



Longchamp COMME SUR DES ROULETTES

Résistante et maniable, la valise rigide à quatre roulettes Boxford + de la Maison Longchamp est le compagnon de voyage idéal pour vos escapades. Disponible en bleu et en marron, ses finitions en cuir embossé apportent sophistication à ce classique des valises trolleys et habillent élégamment sa coque en polycarbonate qui apporte sécurité à vos effets personnels. Avec cette valise, votre prochain voyage sera une affaire qui roule !

Longchamp,
Valise à roulettes, Boxford + Bleu, 430 €
Disponible dans le réseau Longchamp
et sur www.longchamp.com



Vilac BOLIDE EN BOIS POUR PILOTE EN HERBE

La maison jurassienne spécialiste du jouet en bois Vilac propose pour les tout petits de piloter de leurs mains des bolides à l'ancienne. Ces voitures en bois massif de fabrication cent pour cent française feront le bonheur des enfants dès deux ans pour lesquelles, de la table de la cuisine au tapis du salon, ils pourront imaginer les plus beaux circuits.

Vilac,
Voiture vintage sport bleue/blanc, 39,90 €
Disponible dans le réseau Vilac et sur www.shop.vilac.com

L'HUMEUR DE...

OLIVIER PANIS



© Austral

de statut de « pilote de collection » pour me rappeler le temps qui passe ! Après avoir joué au cascadeur, froissé ce que j'aimais, j'ai collectionné plus calmement, contemplatif plus qu'actif car la FI ne me laissait pas le plaisir de rouler avec celles que j'avais acquises. Pire, je m'en détournais régulièrement avec agacement, fâché contre celles qui, faute d'avoir été utilisées assez souvent, décidaient de ne plus démarrer ou de me lâcher en rase campagne lorsque, une fois par an ou moins, je faisais un tour à leur volant.

Ni patient, ni logique et de mauvais caractère, je faisais ma colère et je revendais. Je regrette évidemment aujourd'hui mon cabriolet Jaguar E, mon Alpine A110 Groupe 4 « Tour de Corse » ou ma Porsche 911 Speedster.

Je n'ai même pas gardé les FI que j'ai conduites. A quoi bon accumuler des voitures de collection si c'est pour les laisser dormir dans un garage ? Clin d'œil à Anne, mon épouse, qui me l'a souvent répété... C'est sans doute à cause de ça (ou grâce à ça...) que mon garage n'est plus encombré de silhouettes silencieuses et que je ne collectionne plus les pannes. La seule pièce ancienne dans mon garage en ce moment est un pick-up Chevrolet F 10 qui va partir en restauration. Au quotidien, j'adorerais

rouler dans une Mustang Bullitt de 1967. Mais je me contente de sa version moderne, un grand plaisir aussi, surtout en version survitaminée ! Depuis ce super week-end passé au Circuit des Remparts à Angoulême mi-septembre dernier, l'envie d'anciennes m'a repris. Une envie de courir en ancienne. Dans le paddock convivial des Remparts, je suis resté des heures à fureter de voiture en voiture, à discuter avec les pilotes et les mécaniciens. Des rencontres entrecoupées de tours

« Angoulême, j'avais des fourmis dans les mains... »

en pistes puisque l'on m'avait demandé de faire le spectacle au volant d'une BMW E 30 sur le circuit historique, utilisé depuis 1939, qui a vu gagner Sommer, Fangio, Trintignant... Ah mais quel bonheur ce tracé en ville ! Et l'en-

vie de courir, qui n'est jamais très loin chez moi, m'est revenue en regardant s'expliquer en piste les concurrents des manches historiques.

Je veux revenir au Circuit des Remparts, et pas en spectateur. J'ai vu une ou deux Ford Escort qui me donnaient des fourmis dans les mains ! Quand elles sont bien préparées, qu'est-ce qu'elles marchent ! Belles autos, polyvalentes et performantes. Et puis, un jour, je viendrai à Angoulême par la route, en Dino 246 GTS jaune. Mon rêve. Anne, le garage est si vide... » ■

Le dernier vainqueur français d'un Grand Prix de FI est un passionné de voitures anciennes. De préférences puissantes ou de course. Un amour qui pourrait le pousser à reprendre de temps en temps la piste...

J'ai toujours aimé les voitures anciennes. J'ai eu cependant souvent l'amour vache... La première était une Renault R 8 Major jaune achetée en 1983, à 17 ans, conduite donc sans permis, et mise à l'état d'épave la semaine suivante. Je voulais, comme je le voyais dans les films américains, faire un demi-tour en marche arrière. Hélas, je n'étais pas encore assez adroit et le terrain n'était pas assez dégagé.

La deuxième, une très jolie Autobianchi Abarth, acquise dès que j'ai eu en poche le triptyque rose, n'a pas résisté plus longtemps. Avant même d'avoir récupéré la nouvelle carte grise à la préfecture, je l'avais mise sur le toit. Une Abarth... Rien que le nom m'avait poussé à l'excès... A ma décharge, j'étais alors un jeune apprenti pilote que de nombreuses victoires en karting entretenaient dans la certitude qu'il était un as du volant. C'était il y a... une trentaine d'années ! Oui, certaines des monoplaces de mes débuts ont acquis depuis peu le statut officiel de « voitures de collection ». Heureusement qu'il n'existe pas encore



© Motorsportimages



DEVIS IMMEDIAT
01 49 95 22 32

accueil.collection@carene.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 !

Assurance autos, motos, cyclos, véhicules militaires, tracteurs...
Tarifs dégressifs flottes

Assurance clubs et associations de véhicules anciens

Assistance prestige +
Dépannage sur place ou remorquage du véhicule au garage de votre choix avec prise en charge jusqu'à 3 000 €* sans franchise kilométrique

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

www.iccassurances.fr

92 rue de Richelieu 75002 Paris
PARIS - LYON - VALENCE

RCS Paris 652 044 249- Orias n° 07 000 004 - www.orias.fr



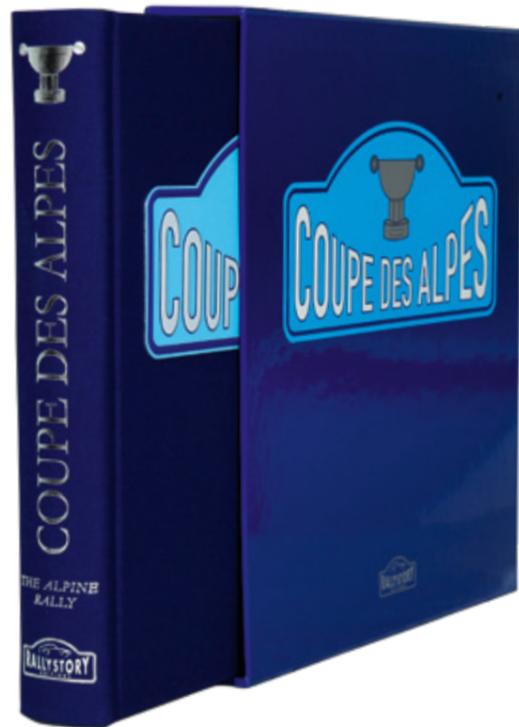
Partenaire Officiel

ICC carene
assurances

LECTURES

POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

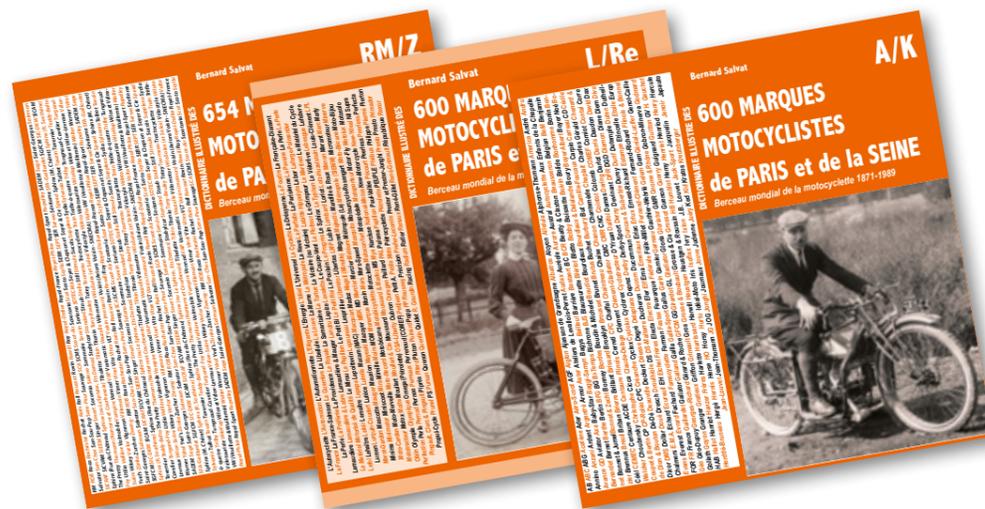
PAR ANTOINE DEMETZ - ADEMETZ@ALCYON-MEDIA.COM



COUPES DES ALPES, THE ALPINE RALLY

De 1946 à nos jours, ce magnifique ouvrage en français et en anglais retrace, année par année, l'histoire de cette épreuve créée en 1932 sous le nom de Rallye des Alpes Françaises. Préfacé par Jean Vinatier, ce travail de référence est illustré d'une foule de photographies d'époque provenant essentiellement des archives réputées de Maurice Louche. Pour chaque année, listes d'engagements et classements sont systématiquement mentionnés.

Hervé Charbonneau et Alain Van de Abeele, préface de Jean Vinatier
Rallystory Edition - www.rallystory.com
258 x 275 mm - 528 pages
Environ 1100 illustrations - 195 € (port compris)



DICTIONNAIRE DES MARQUES MOTOCYCLISTES DE PARIS ET DE LA SEINE

Dans ce dictionnaire en trois tomes, Bernard Salvat, journaliste, auteur et historien reconnu du deux-roues, rend justice à Paris et au département de La Seine qui ont été le berceau mondial de la motocyclette. Par ordre alphabétique, celui-ci présente quelque 1 854 marques qui ont été en activité pendant plus d'un siècle entre 1871 et 1989. Somme de travail incontournable, ces trois volumes sont disponibles par correspondance, et en exclusivité, auprès des biens connus Etablissements Chambrier.

Bernard Salvat
EBS - www.chambrier-pieces-motos.fr
250 x 250 mm - 176, 176 et 184 pages
727, 591 et 751 illustrations - 60 € par volume (port compris)



CITROËN, UN SIÈCLE EN IMAGES

Cet ouvrage signé par Olivier de Serres, et magnifiquement illustré par les photographes Léonard de Serres et Xavier de Nombel, retrace le siècle d'existence du constructeur de Javel.

Olivier de Serres, Léonard de Serres et Xavier de Nombel
Le Faune éditeur - www.lefaune-editeur.fr
295 x 216 mm - 288 p - 49 €



IMOLA, LE JOUR D'APRÈS

Dans cette fiction, Ilario Pax ignore le tragique destin d'Ayrton Senna et raconte la carrière en Formule 1 qu'il lui a imaginée jusqu'en novembre 1998. Mais son récit ne s'arrête pas là...

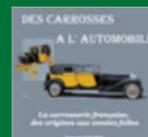
Ilario Pax
Edition à compte d'auteur
www.ilariopax.com
125 x 205 mm - 194 p - 9,99 € (port compris)



DANS L'ENFER JAUNE

Pionnier des rallyes africains modernes, Fenouil nous fait revivre ses premières aventures en moto de 1972 à 1975 dans cette réédition qui se dévore en une seule nuit.

Fenouil
Editions Interfolio
www.interfoliolivres.com
137 x 200 mm - 272 p - 20 €



DES CARROSSERIES À L'AUTOMOBILE

L'histoire de la carrosserie française depuis les origines, ou comment des artisans au savoir ancestral sont passés en quelques décennies de l'hippomobile à l'automobile.

François Vanaret
édition à compte d'auteur
www.descarrossesalauto.com
280 x 260 mm - 460 p - 125 €



CLASSIC EXPERT

By Experveo

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

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



NOS ENGAGEMENTS

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

1

modèle déposé © BCA Expertise

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

agréés par le ministère de l'Intérieur



classicexpert.fr

09 72 54 15 12
Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi de 9h à 20h



Bernard Darniche, sur la terrasse du garage Rédélé dans le 18^e arrondissement de Paris, devant une ex-Alpine officielle, lors de notre interview.

BERNARD DARNICHE

«Le plaisir c'est maintenant!»

Bernard Darniche, l'un des plus célèbres pilotes rallyes de l'histoire, tout le monde le connaît... ou croit le connaître! Rencontre avec un homme secret qui se cache derrière son éternel sourire.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES : CHARLES GUÉNANT

L'Authentique : A un Martien qui débarquerait sur terre et qui vous demanderait ce que vous faisiez dans la vie, que répondriez-vous ?

Bernard Darniche : Avant, pour plaisanter, je disais que j'étais « négociant en virages ». Plus sérieusement, si je résume ma vie, je dirais plus généralement que j'ai été un opportuniste. J'ai saisi de la vie ce qu'elle me présentait, et puis je m'y suis accroché de toutes mes forces pour qu'elle ne me le reprenne pas.

L'A : Pugnace !

BD : Jusqu'à l'obsession. A onze ans, je me suis retrouvé cloué sur un lit d'hôpital par des rhumatismes articulaires aigus, la maladie de Bouillaud. Il paraît que j'étais

condamné. Je pense que c'est à ce moment-là que je suis entré en révolte, pour refuser cette fatalité que la vie m'imposait. Je suis ressorti au bout de trois ans, vivant, mais avec l'interdiction de vivre comme vivent les enfants. Pas question de faire du sport, pas question de sauter, courir, bouger. J'avais quatorze ans et, forcément, j'ai fait l'inverse. Je n'avais pas connu mon père, ma mère avait des problèmes, je savais à peine lire et écrire, et en plus il fallait que je m'assoie et que j'attende ?! Que j'attende quoi ? La mort, comme à l'hôpital ? J'ai été opportuniste. Le père d'un copain était médecin. Il a accepté de me faire un certificat médical pour que je puisse faire du vélo. Je me suis jeté à corps perdu dans le sport.

C'est magnifique, le sport. On ne vous demande pas d'où vous venez, qui sont vos parents, si vous avez des diplômes. C'est celui qui tire, qui pousse, qui appuie le plus fort qui a la lumière. Je me suis mis à aimer la vie. Et je suis devenu bon.

L'A : Vous auriez pu devenir pro ?

BD : Jusqu'à 22 ou 23 ans, ça marchait plutôt bien. Je suis arrivé aux portes du haut niveau. Et puis un jour, on m'a expliqué que, si je voulais continuer, il fallait que je mette un nouvel outil dans mon sac... une seringue ! Là, je me suis dégonflé. J'ai eu peur que ça me fasse perdre le contrôle des choses. J'ai renoncé. Et puis, un matin de 1965, au lever du soleil en forêt de Fontainebleau, la vie a mis

“ Le plaisir a longtemps été absent de ma vie ! ”

sur ma route une Cooper en panne. Son propriétaire avait levé le capot. Je l'ai accompagné à Fontainebleau pour qu'il se fasse dépanner. La semaine suivante, celui qui est devenu mon ami, Michel Loiseau, m'appela pour me remercier en m'invitant à une soirée avec ses copains de l'Écurie Napoléon. Je n'avais aucune idée de ce dont il s'agissait. Avec ma Renault 4 L qui avait 300 000 km, je suis arrivé au milieu de Porsche, de NSU et d'Austin Cooper. Après le dîner, au cœur de la nuit, alors que je serrais des mains pour m'en aller, il m'a dit « tu ne vas pas partir comme ça, viens t'entraîner avec nous ! ». M'entraîner avec eux ? Ces fous furieux partageaient en forêt où ils neutralisaient des routes pour rouler toute la nuit. Je suis monté à côté de Michel. Et en quelques minutes, j'ai basculé dans un univers dont je ne soupçonnais même pas l'existence. Ma vie de rallyman a commencé là. Dans les semaines qui ont suivi, je l'ai accompagné pour faire son assistance, puis j'ai sauté dans le baquet de droite pour lui lire les notes. En 1966, il m'a poussé derrière le volant au Rallye du Touquet. Et j'ai gagné. Je croyais à une erreur. Je lui ai demandé de vérifier auprès des commissaires. Le chèque remis au vainqueur représentait trois ans de mon salaire d'ajusteur chez Testut... Un autre monde. Loin de la noirceur de mon quotidien.

BERNARD DARNICHE, CITOYEN DE LA ROUTE

« Je ne supporte pas l'injustice, les punitions automatiques, les sanctions collectives, disproportionnées. Perdre des points pour quelques kilomètres/heures de dépassement de la vitesse limite autorisée n'a pas de sens et, en terme pédagogique, est sans effet. Il ne sert à rien de prendre des mesures quand elles ne sont ni logiques, ni comprises, ni efficaces. C'est pour le dire et essayer de donner un sens à l'éducation routière que j'ai créé l'association Citoyens de la Route ». Bernard Darniche a beaucoup lutté, utilisé sa notoriété dans l'espace médiatique, pour tenter de défendre les automobilistes. Et a laissé quelques illusions en route. « Les présidents de la République successifs m'ont parfois



« J'ai vécu toute ma carrière dans l'angoisse de voir ma vie dorée de pilote s'interrompre du jour au lendemain. La peur de tout perdre. Je savais d'où je venais, je ne voulais pas y retourner... »

L'A : Comment a réagi votre famille ?

BD : Mon demi-frère avait entendu parler d'un Darniche qui courait, mais j'avais dit qu'il devait s'agir d'un homonyme. Quand les premières photos sont sorties, j'ai dû admettre que c'était bien moi. Mais je ne pouvais leur communiquer une joie que je n'avais pas...

L'A : Vous n'étiez pas heureux de cette nouvelle vie ? Pourtant, on dirait qu'il n'y a pas plus rigolard que vous !

BD : Aujourd'hui oui. Avant, non ! En permanence, j'avais peur que tout s'arrête. Je savais d'où je venais, ce qu'était mon quotidien, terne, gris, triste, comme celui des gens qui grattaient en bas de l'échelle avec juste de quoi survivre. Je gagnais 300 francs par mois à l'usine, je ne voulais pas revenir à cette p... de vie. Avant, je n'avais aucun horizon. Soudain, on m'offrait la lumière. J'ai couru, d'année en année, en me disant que rien n'était acquis, que tout pouvait s'arrêter le lendemain. Même quand je gagnais à très haut niveau, le plaisir était fugace. Je me projetais dans la course suivante qu'il fallait que je gagne. Quand je pilotais les Lancia d'André Chardonnet, je savais que si je sortais, il y avait de grandes chances qu'il me mette à pied le lendemain. Eh bien c'est pour ça que j'ai gagné 43 rallyes avec la Stratos, sans en froisser une !

L'A : La vraie performance est là ?

BD : Être à la limite sans jamais basculer, oui, la performance est là. Mais vous imaginez la pression ? Je n'ai pas fait une carrière heureuse. Ce que la vie me donnait, elle pouvait me le reprendre. J'ai toujours eu peur de cela sans doute parce qu'au départ, elle m'avait donné très peu. Euphémisme... Un jour le grand Bernard Spindler, la voix des rallyes sur RMC, m'a attrapé à la descente du podium du Neige et Glace que je venais »



© Photo D.R.

écouté. Certains, comme Jacques Chirac, adhéraient même à ce que je disais. Mais il en est ressorti peu de choses. Il y a pourtant tant d'illogisme, tant d'inepties. Savez-vous par exemple que les études scientifiques démontrent qu'à 130 km/h sur autoroute le cerveau est beaucoup moins vigilant que lorsque l'on roule à 150-160 ? Mais on refuse de prendre cela en considération... »



« J'ai été l'un des premiers pilotes, peut-être le premier, dès les Années soixante, à considérer mon activité comme un sport de haut niveau, et à m'entraîner, physiquement et psychologiquement, en conséquence. »

» de remporter et il m'a secoué « *Tu te rends compte que tu viens de gagner, que tout le monde est heureux et que toi tu fais la gueule comme si tu avais enterré père et mère? Apprends à sourire. Nous en avons tous besoin. Et toi le premier!* ». De ce jour, je me suis mis à sourire. Je me suis fait un personnage de joyeux. Je l'ai travaillé. Mais c'était une façade. A l'intérieur rien n'avait changé.

J'ai continué à porter ma tristesse, je l'ai toujours. C'est ma nature. Je suis dans une espèce d'angoisse permanente.

L'A : Et au volant, pensiez-vous quand même du plaisir ?

BD : Le moment orgasmique au volant que disent avoir vécu certains pilotes dans un moment de grâce, je ne l'ai jamais ressenti. De toute façon, ce

« On ne triche pas, on optimise les règlements... »

n'était pas possible car je voulais être en permanence au contrôle des choses, jamais dépassé par mes émotions. De l'émotion, j'en ai toujours eu en perdant quelqu'un que j'aimais. Mais pour tout le reste, je n'ai jamais été submergé par des émotions incontrôlables... C'est sans doute pour cela que j'étais étiqueté triste et chiant.

L'A : En décalage avec vos camarades de l'équipe Alpine qui prenaient la vie du très bon côté, faisaient pas mal la fête !

BD : J'étais celui qui se couchait tôt, se levait tôt, ne buvait pas d'alcool, faisait gaffe à ce qu'il mangeait. Surtout jamais dans l'euphorie ou dans l'exubérance. J'étais le moine soldat, en permanence dans ma mission.

L'A : Jusqu'à manquer de panache ?

BD : Je m'en foutais du panache ! Aligner des victoires en spéciales, faire le spectacle avait moins d'importance que de gagner la course. Ceux qui disaient ça de moi en me moquant ont peut-être réjoui les foules l'espace d'un instant, mais ils n'ont pas mon palmarès. Je dis cela sans arrogance, c'est un pur



« J'avais, pendant les compétitions, un comportement quasi-autistique. Je me coupais totalement de l'environnement, même parfois de mon coéquipier. »



« Piloter pour Alpine en rallyes dans les Années soixante et soixante-dix, c'était comme piloter pour Ferrari en Formule 1. Le summum de ce dont un pilote pouvait rêver. »

constat. J'ai très tôt compris que la carrière d'un pilote tient à pas grand-chose, que l'on peut être à pied du jour au lendemain. Mais que le dernier que l'on débarque, c'est celui qui gagne. Alors je faisais tout pour gagner.

L'A : Jusqu'à tricher ?

BD : C'est vrai et faux à la fois. En course automobile, on ne triche pas, on cherche à optimiser le règlement et son application. Dans toutes les écuries, je dis bien toutes, il y a des ingénieurs dont le travail consiste à trouver jusqu'où aller, loin, sans se faire prendre. Quand on se fait battre dans ces conditions, ça fait partie du jeu. Autrefois, très souvent, avant de rentrer dans le parc fermé final, il y avait toujours des assistances importantes. On avait beaucoup de choses à remettre en ordre... C'est comme pour le dopage, nous n'étions jamais contrôlés. Tout le monde savait tout sur tout le monde. Mais nous n'en parlions pas. Le principe, c'était l'omertà. Et côté alcool, certains, s'ils n'avaient pas deux grammes dans le sang, ne savaient rien faire !

L'A : Vous avez été l'un des membres de la grande équipe Alpine en rallyes, celle qui régnait sur les championnats de France, d'Europe et du monde au début des Années soixante-dix. Quel souvenir en gardez-vous ?

BD : Rouler à l'époque pour Alpine, c'était comme rouler pour Ferrari en F1. La référence absolue. Sauf que nous étions dix pilotes officiels ! Et plusieurs capables de remporter le rallye à chaque départ. Nous avions cependant tous un peu nos spécialités, nos terrains de prédilection. Moi, quand je suis arrivé, je ne savais pas glisser. Je pilotais ma Berlinette comme un pistard. Sur la terre, sur la neige, j'étais arrêté. Alors j'ai pris des leçons avec les meilleurs. Dès que je le pouvais, je montais à côté de Jean-Pierre Nicolas et de Jean Ragnotti. Jean et Jean-Luc Thérier étaient deux purs talents. Et leurs palmarès ne sont pas à la hauteur de leurs talents.

L'A : Parce qu'ils pensaient plus au spectacle qu'à la victoire ?

BD : Ils avaient une qualité de pilotage exceptionnelle. Je suis beaucoup monté à côté de Jean. Dès que je le pouvais, je sautais dans son baquet de droite ! Il me fascinait. Et il me laissait volontiers m'installer car il savait que j'avais une »

BERNARD DARNICHE EN BREF

Bernard Darniche est né le 28 mars 1942 à Cenon (Gironde). Il détient l'un des plus beaux palmarès français en rallyes. Il est également très populaire en Italie car il est le pilote qui a remporté le plus de rallyes au volant de la Lancia Stratos (43 victoires).

- Palmarès de Bernard Darniche :
- Triple champion de France des Rallyes (1972, 1976, 1978)
 - Double vice-champion de France des Rallyes (1975 et 1977)
 - Double champion d'Europe des Rallyes (1976 et 1977)
 - Double champion du Monde « Constructeurs » (1973 avec Alpine-Renault, 1975 avec Lancia)
 - 106 départs en Rallyes,



tous championnats confondus.

- 87 victoires en Rallyes, toutes catégories confondues, dont :
 - 7 victoires en championnat du Monde des Rallyes ; 6 victoires au Tour de Corse, dont l'une en 1970 en remportant 12 spéciales sur 12 (record égalé seulement 35 ans après, en 2005, par Sébastien Loeb) ; 4 victoires au Tour de France Automobile.

© Motorsportimages



Moment de complicité en compagnie de Jean-Charles Rédélé, fils de Jean Rédélé, le créateur d'Alpine, qui nous a accueilli dans le garage historique de la marque à Paris pour cette séance photo.

» énorme admiration vis-à-vis de Jean-Luc et lui. Mais je ne fais pas de complexe vis-à-vis du résultat. Jean-Luc, comme lui, se faisait plaisir, privilégiait ce panache dont on me disait incapable. Moi, je ne me faisais pas plaisir, je faisais du résultat. J'étais moins spectaculaire, je gérais, je préservais la voiture jusqu'au bout. Moins de scratch, plus de calcul, je jouais la victoire avant toute autre chose.

L'A : Pas toujours « gestionnaire », en 1970 au Tour de Corse, vous remportez au volant de l'Alpine douze spéciales sur douze ! Un record qui ne sera égalé que 35 ans plus tard par Sébastien Loeb !

BD : Quand tout est parfait, on peut aussi gérer la perfection. Et puis, sans vouloir être prétentieux, sur l'asphalte je n'en ai pas vu souvent être plus rapide que moi...

L'A : La perfection, était-elle accessible au volant des Groupe B ?

BD : Beaucoup plus difficilement. La dernière version de l'Audi Quattro que j'avais spécialement développée pour le Tour de Corse avec Fred Stalder et ses ingénieurs développait jusqu'à 680 ch pour seulement 900 kg. Si, pour une raison ou une autre, j'arrêtais de conduire une semaine, il me fallait huit à dix jours pour me réhabituer au choc physique que cela représentait. Les accélérations étaient phénoménales, les freinages brutaux. On sortait des virages comme éjectés d'une fronde, tout était violent. Cela explique aussi pourquoi des mêmes se sont tués au volant de ces voitures... Quand les Groupe B sont apparues, nous, les vieux, avions dix ans et parfois plus, d'expérience graduelle de la course et de la lente montée en puissance des voitures. Nous avons progressivement appris à piloter des voitures de 150, puis 200, puis 300 ch... On a mis parfois au volant de ces Groupe B monstrueuses des mêmes, certes doués et rapides, mais qui n'avaient pas fait cet apprentissage de la retenue face au danger...

L'A : Toutes disciplines et toutes époques confondues, quels pilotes placez-vous au-dessus des autres ?

BD : En circuit, Prost. Un exemple de lucidité absolue lorsqu'il fait son métier de pilote. Je me souviendrai toujours de ce grand prix du Japon où il s'est arrêté sous la pluie parce que cela ne voulait plus rien dire. Dans un autre domaine, côté blocage de cerveau, en pilotage

« J'ai réalisé que j'avais donné de la valeur à certaines voitures de collection. »

pur, je crois qu'avec Loeb on s'approche de ce qui se fait de mieux... J'ai aussi une grosse admiration pour Sébastien Ogier, un garçon ultra-ouvert, qui fait partager sa passion, son métier. Il vient vers moi quand il me voit. Loeb plus fermé. Mais je ne juge pas son attitude, j'avais la même. Pour être encore plus dans ma bulle lors des rallyes, je portais des boules Quiès toute la journée dans la voiture comme au dehors. Autiste volontaire. Je ne m'en suis rendu compte que 40 ans après...

L'A : Voiture de collection, l'expression à un sens pour vous ?

BD : Evidemment... mais je n'en ai aucune ! Quand j'ai quitté le groupe Fiat, Montezemolo et Agnelli m'ont appelé et m'ont dit : « Les Lancia Stratos et les Fiat 131 avec lesquelles tu as gagné sont là. Nous te les donnons, viens les chercher. ». Je n'y suis jamais allé. Cela ne m'intéressait pas de ramener mes outils de travail à la maison ! Pour l'argent ? Je n'ai jamais été très avisé de ce côté-là.



« Les pilotes n'ont pas d'entraîneur. Ils se comparent en permanence au simulateur qui est un redoutable outil et se soumettent de la même manière au jugement des ingénieurs. C'est ainsi qu'ils progressent. »

Quand on me propose le volant d'une d'entre elles aujourd'hui, je suis toujours déçu. Comme un sculpteur qui retrouverait ses anciens burins émoussés. Et moi, je n'ai plus le même tour de main...

L'A : Vous comprenez la valeur prise par les modèles que vous avez conduits, surtout les voitures auxquelles vous avez donné un palmarès ?

BD : Le prix démesuré de certaines de ces voitures, notamment les Stratos, n'est pas le reflet de ce qu'elles valent en tant qu'objet, mais de l'histoire qu'elles portent. Et cette histoire, c'est vrai, c'est la mienne. Il est très flatteur de constater que l'on augmente la valeur d'un objet, en l'occurrence une voiture, parce que l'on a croisé son histoire. En voyant cela, pour la première fois je crois, mes performances et mes victoires me font plaisir ! ■



« J'ai toujours été très respectueux de mes mécaniques. L'important pour moi était de construire la victoire, donc de terminer. J'ai laissé souvent le panache aux autres. On m'a beaucoup moqué pour ce comportement... »



Bernard Darniche, recordman des victoires au Tour de Corse, recordman des victoires au Tour de France Auto, recordman des victoires au volant de la Lancia Stratos, l'un des plus beaux palmarès du rallye mondial.

FIAT 500

LA PLUS GRANDE PETITE VOITURE DU MONDE

Avec la Nuova 500 présentée en 1957, Fiat a poussé très loin le concept de la voiture jolie, efficace et économique, notions jusqu'alors incompatibles. Un chef-d'œuvre technique qui, encore aujourd'hui, reste une référence du genre.

PAR FRANÇOIS DAURÉ ET ANTOINE DEMETZ, D'APRÈS FRANÇOIS GRANET,
PHOTOGRAPHIES : CENTRO STORICO FIAT / FCA & COLLECTION PRIVÉE.



PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES HISTORIQUES DAIMLER AG



Dante Giacosa pose ici entre ses deux créations les plus célèbres, les Fiat 500 Topolino et Nuova 500. L'une et l'autre sauront s'imposer comme des voitures économiques populaires et dont le succès franchira largement les frontières italiennes.

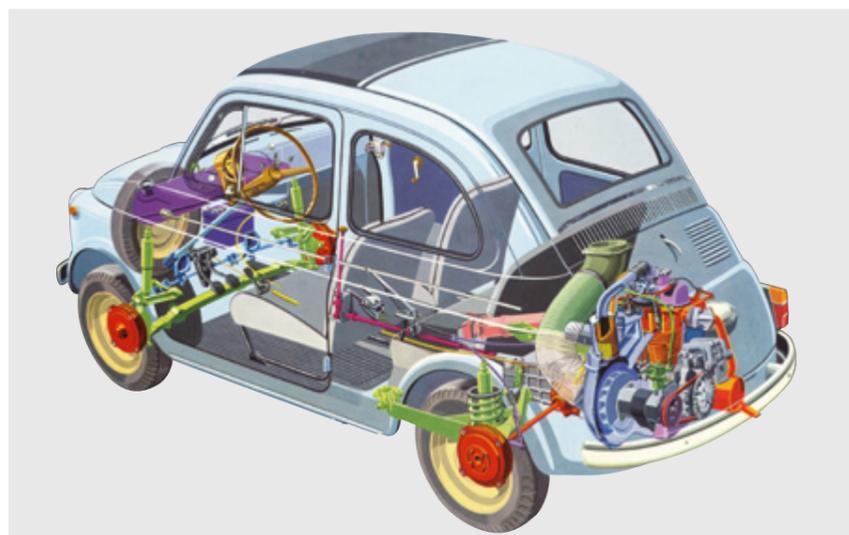
La Fiat 500 ne date pas d'hier, mais d'avant-hier. En 1936, en effet, le constructeur italien a déjà mis sur le marché une voiture révolutionnaire portant cette désignation. Appelée Topolino, vendue à plus de 500 000 exemplaires dans toute l'Europe, directement ou sous licence comme cela a été le cas en France avec la Simca Cinq, elle est restée au catalogue pendant vingt ans ! Le génie de leur géniteur, l'ingénieur Dante Giacosa, est le trait d'union entre ces deux générations de voitures minimales. Avec ses

deux chefs-d'œuvre, Fiat joue les premiers rôles en Europe pendant près de quarante ans, de 1936 à 1955 pour la 500 Topolino, et de 1957 à 1975 pour la Nuova 500 ! En janvier 1954, malgré les difficultés qui semblent s'accumuler sur le projet 110, Giacosa ne doute de rien. « J'étais persuadé que les Italiens voulaient à tout prix une automobile », raconte-t-il dans ses mémoires, « et que, pour abandonner leurs deux-roues, ils étaient prêts à se contenter d'un habitacle réduit pourvu qu'il soit monté sur quatre roues. Une solution plus

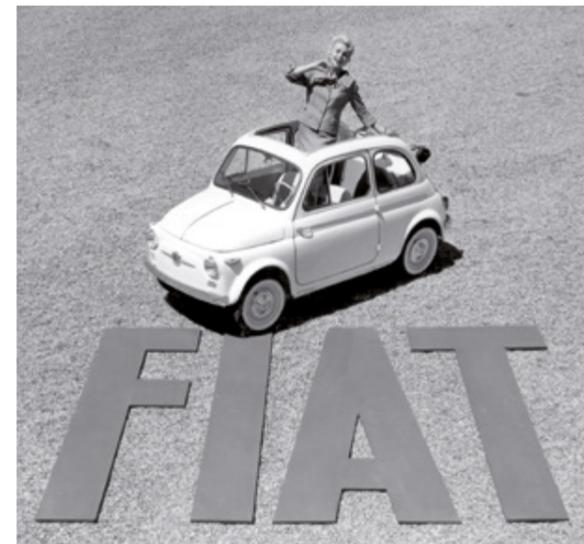
confortable qu'un scooter, surtout l'hiver et sous la pluie ! » Il fait travailler ses équipes sur un concept simple avec deux places à l'avant, un espace à l'arrière suffisant pour deux enfants ou un adulte, une carrosserie bien dessinée, découvrable, un moteur arrière et des roues arrière motrices. A l'avant, sous le capot, un véritable coffre accueillera les bagages tandis que la propulsion permettra de simplifier la chaîne cinématique. La suppression de l'arbre de transmission entre le moteur et les roues avant évitera de réduire l'espace habitable, simplifiera l'industrialisation et réduira les coûts de production. Quant au moteur, un bicylindre à quatre temps refroidi par air, il devra offrir un encombrement minimal, une utilisation facile et un entretien réduit au minimum. Enfin, la capote, légère, permettra tout simplement d'économiser l'acier !

LA 600, ET LA 500 ENSUITE

A la fin de l'année 1954, tandis que la Fiat 600 entre en préproduction, Giacosa et ses équipes d'ingénieurs se consacrent totalement à leur second programme. La nouvelle petite Fiat s'annonce comme une 600 en réduction. Châssis, liaisons au sol, les solutions adoptées pour cette dernière sont reprises et transposées. Il en est de même pour la carrosserie à deux portes. La ligne générale y gagne en élégance et en harmonie. En revanche, le moteur est un casse-tête. Un bicylindre est soumis



Vue fantôme de la Nuova 500. Les organes mécaniques de la Petite Fiat sont ici mis en évidence, y compris le dispositif de refroidissement par air forcé à turbine du moteur bicylindre.



Une petite voiture pour un grand nom. La Nuova 500 œuvre au XX^e siècle, et encore aujourd'hui, pour la renommée du constructeur de Turin.



A la fin du mois de juillet 1957, la Nuova 500 est présentée au cardinal Montini alors archevêque de Milan et futur pape Paul VI.

à de fortes vibrations et, placé en position longitudinale, comme l'a décidé Oscar Montabone, le patron de la division automobile, il fait vibrer toute la voiture, et qui plus est dans un bruit assourdissant ! Les moteurs refroidis par air, ici par air forcé comme sur la Volkswagen et sur la Citroën 2 CV, sont en effet particulièrement plus bruyants que les moteurs refroidis par eau... Heureusement, l'ingénieur chargé de sa conception, Giovanni Torazza, est doué. Après cinq versions, son moteur en aluminium donne enfin toute satisfaction. Les vibrations ont disparu, absorbées par des Silentbloks et un support à ressort. Ses premiers essais sur châssis roulant ont lieu au printemps 1955, le 11 mars, deux jours après la présentation officielle de la Fiat 600 au Salon de Genève. Le tout-à-l'arrière donne à la 500 un comportement « très vif », et les essayeurs sol-

licitent souvent le bureau d'étude pour revoir la géométrie des suspensions, leur débattement et l'assiette de la caisse. Pendant ce temps, Dante Giacosa accompagne le département outillage dans la mise en point de la chaîne de production. Tâche délicate, mais l'énorme ville-usine de Mirafiori qui emploie plus de 20 000 ouvriers en banlieue de Turin, subit de profondes transformations.

LA PRODUCTION DÉMARRE

Soutenu par la famille Agnelli, le président Vittorio Valletta lance une restructuration du site en 1956. Début 1957, la chaîne des Fiat Nuova 500 entame ses premiers tests. En mai, sa production théorique est de 500 véhicules par jour, comme prévu. Dans l'unité voisine, les 600 sortent à raison de près de 1 000 exemplaires qu-

tiens, mais les délais de livraisons atteignent bientôt douze mois... Lancer la 500 sur le marché devient urgent ! C'est chose faite le 2 juillet 1957 à Turin. Deux places avant et banquette, moteur longitudinal arrière bicylindre refroidi par air de 479 cm³ et 13 ch, carrosserie découvrable, le tout dans moins de trois mètres avec un poids à vide de 450 kg, le cahier des charges a été strictement respecté. La nouvelle Petite Fiat roule officiellement à 85 km/h. Elle coûte 490 000 lire (environ 5 800 euros en 2019), soit presque trois fois le prix du plus luxueux des scooters Vespa, le 150 GS alors vendu 178 000 lire (environ 2 100 euros en 2019). Mais elle est moins chère que n'importe quelle autre voiture commercialisée sur le marché italien. Il était temps ! Le 26 septembre, Piaggio sort la Vespa 400. Finalement produite en France, Fiat a tout fait pour s'assurer >>

AUTOBIANCHI, GHIA, VIGNALE...

La Nuova a été source d'inspiration multiple tant pour les préparateurs que pour les carrossiers. Le premier à utiliser la base de la Fiat 500 n'est autre qu'Autobianchi, propriété de Fiat, avec sa Bianchina destinée à une clientèle essentiellement féminine. Présentée en septembre 1957, diverses versions de carrosserie, dont un cabriolet et un break, seront disponibles. Le mois suivant, au Salon de Turin, le carrossier italien Ghia présente une voiture de plage baptisée Jolly. Sans toit ni essuie-glaces, mais avec sièges et banquette en osier, elle est destinée à une riche clientèle. En 1967, Vignale proposera quant à lui un cabriolet sur base de 500 F aux lignes Neo Retro et surnommée Gamine en France. Enfin, à part l'incontournable Abarth, le plus connu des préparateurs sport est Domenico Giannini qui sort en 1963 des versions compétition et tourisme vitaminées.



» qu'elle ne voit pas le jour en Italie, elle n'aura qu'une diffusion limitée avec à peine 35 000 exemplaires. Il est vrai qu'avec ses deux places seulement et son moteur à deux temps, malgré un système de graissage original, elle se présente plus comme un scooter à quatre roues habillé d'une carrosserie que comme une véritable automobile si petite soit-elle...

SIMPLE À MOINDRE COÛT

Permettant une fabrication plus rapide, la solution de la coque autoporteuse, adoptée pour la 600, est elle aussi retenue pour la 500. Giacosa a voulu profiter de cette expérience acquise qui a généré un pourcentage de réduction à deux chiffres des coûts de production. L'emboutissage des panneaux et des ouvrants est réalisé pour n'utiliser qu'une seule tôle. L'essentiel est l'esthétique des parties extérieures. On renonce aux contre-formes et au doublage des surfaces. Idem pour les organes, qui doivent être accessibles mais surtout avoir des formes simples pour obtenir un temps de montage des plus réduits. Revers de la médaille, si le réservoir de carburant épousait par exemple mieux les formes du coffre à l'avant, il permettrait une autonomie plus grande. 20 ou 22 litres, même avec une faible consommation, c'est peu surtout quand on n'a qu'une simple réglette graduée pour vérifier le niveau d'essence et non une jauge permanente au tableau de bord ! À première vue, la Nuova 500 ne change guère entre 1957 et 1975. Mais, à bien regarder, les registres du constructeur comptabilisent en réalité près de quatre-vingts versions différentes. La toute première Nuova 500 est particulièrement dé-



Turin, 2 juillet 1957. Le lancement de la nouvelle Fiat se fait avec un défilé de miss venues de toute l'Italie. Photographié ici à l'usine de Mirafiori, le cortège traversera toute la ville.

pouillée ! Le toit n'est pas en tôle puisque la voiture est découvrable depuis le haut du pare-brise jusqu'aux prises d'air positionnées juste au-dessus du capot moteur. Il n'y a pas d'accastillage, pas d'ornement, pas même d'enjoliveurs sur les roues en tôle ou d'entourages de phare. S'il y a deux places à l'avant, l'arrière n'offre qu'une assise plate et, sur les portières avant, les vitres sont fixes et seuls les déflecteurs s'ouvrent. Cependant, elle offre un agrément de conduite hors du commun. Malgré une campagne publicitaire de lancement exemplaire en terme de modernité, la nouvelle Fiat ne convainc pas... Alerté par le réseau commercial, loin des 500 commandes par jour pré-

vues, le bureau d'études de Turin comprend qu'il est allé trop loin dans le dépouillement et revoit intelligemment sa copie pour mieux répondre aux aspirations de la clientèle italienne. Ainsi, quatre mois après le lancement, le catalogue s'enrichit d'une nouvelle version résolument plus cossue baptisée Normale, tandis que la version initiale gagne quelques équipements et prend, en toute logique, le nom d'Economica. La première bénéficie de vitres descendantes, d'une banquette arrière digne de ce nom, de baguettes latérales, d'enjoliveurs, d'entourages de phares chromés et de meilleures performances grâce à l'adoption d'un carburateur plus gros et



Cliché mis en scène montrant une séance photographique publicitaire avec une des toutes premières Fiat 500, une Nuova 500, reconnaissable à ses glaces de portière fixes et à son absence de banquette arrière.



Après ses exploits réalisés à Monza en février 1958, la Fiat 500 «elaborazione» Abarth fera la promotion de ses records dans le cadre de divers salons.



La Fiat 500 D succède en octobre 1960 à la 500 Tetto Apribile. Comme elle, toute la partie postérieure de son toit est constituée d'une tôle rapportée.

d'un ensemble bielles et pistons modifié. La seconde bénéficie des mêmes améliorations apportées au moteur et adopte aussi la nouvelle banquette arrière. Fiat accompagne le lancement des deux nouvelles versions d'avantages financiers. La Normale est proposée au prix de l'ancienne version à 490 000 lire, et l'Economica à 465 000 lire. Mieux encore, le constructeur Turinois propose aux premiers clients de la première version de leur rembourser la différence et d'apporter à leur voiture les nouvelles améliorations !

RECORDS ET VERSION SPORT

Cet ensemble d'initiatives à un effet direct sur les ventes. Il est temps maintenant de développer la gamme. La popularité des records décrochés au cours de l'hiver 1957-1958 par la Nuova 500 préparée par Abarth, sur l'Autodromo de Monza, a convaincu Fiat de la pertinence d'une version sportive. L'ingénieur motoriste maison Giovanni Torazza doit ainsi trouver du couple et des chevaux supplémentaires sans affecter la fiabilité. Le plus facile est d'augmenter l'alésage du petit moteur. Les quelques centimètres cubes gagnés permettent d'accroître de façon significative le volume de mélange air-essence dans la chambre de combustion



4^e Tour de Corse, 21 et 22 novembre 1959, l'équipage Appietto et de Castelli est au départ à bord d'une Nuova 500 Sport immatriculée dans l'Ile de Beauté.

lors de l'admission. Pour faciliter l'alimentation, il porte son choix sur un carburateur plus gros et remplace le Weber tipo 24 monté jusque-là par un Weber tipo 26 et adopte des soupapes plus larges. Grâce, également, à un nouveau vilebrequin et à l'allègement des bielles et des pistons, le moteur grimpe plus facilement dans les tours. Son régime maxi est dès lors de plus de 4600 tr/mn au lieu de 4000 tr/mn précédemment. Lors des records à Monza, les pilotes de la Fiat 500 Abarth ont remarqué que la carrosserie finissait par se tortiller un peu en passant sur les raccords des

plaques de béton. Pour plus de rigidité, la capote est donc supprimée et remplacée par un toit entièrement tôlé. Pour bien marquer la personnalité de la nouvelle version, la Sport n'est proposée qu'en une seule livrée grise avec des bandes et des roues rouges (ces dernières seront de couleur aluminium à partir de 1959). À l'intérieur, la banquette arrière a disparu pour des raisons à la fois économiques et de poids. Côté performances, il faut se contenter de 100 à 105 km/h en vitesse de pointe. Performance déjà fort honorable lorsqu'il s'agit d'arrêter les 720 kg à »



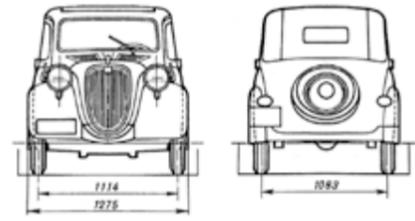
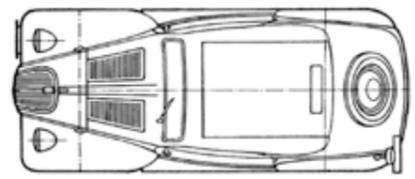
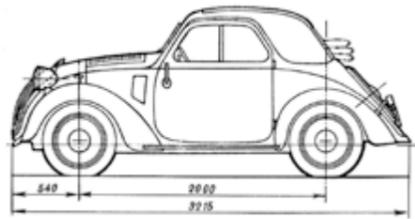
UNE VRAIE SPORTIVE MALGRÉ LES APPARENCES

La Nuova 500 présente des avantages techniques, économiques et sportifs pour les amateurs de compétition automobile. Dante Giacosa le sait, mais le sorcier Carlo Abarth, l'un de ses vieux amis, va dégainer le premier. Préparateur à succès de Fiat, il fait rouler avec la bénédiction de Giacosa, à Monza, début 1958, une 500 allégée avec carburateur et échappement retravaillés. Du 13 au 20 février, six records internationaux, de distance et de vitesse, tombent,

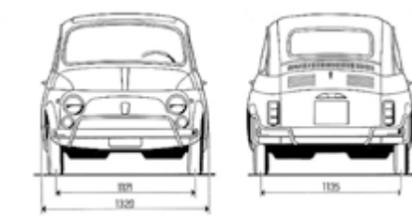
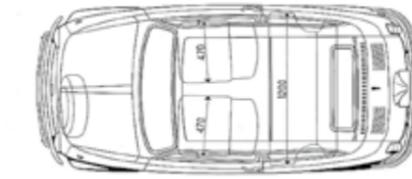
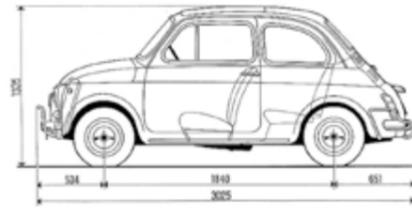
dans la catégorie 300 à 500 cm³. Surfant sur la vague, Fiat lance en juin 1958 la version Sport de la 500 qui ne tarde pas à pulluler sur les épreuves italiennes et internationales. La production cesse cependant en octobre 1960. Abarth enrichit alors son catalogue avec les versions 595, 695, 695 SS qui sont de véritables bijoux sportifs. Des 500 courent toujours aujourd'hui en Europe, en catégories « libres ». Chronométrées parfois à plus de 200 km/h...



Réalisée sur la même base que la Giardiniera, la Commerciale reçoit une carrosserie entièrement tôle avec un toit à quatre nervures transversales.



Lancée en 1936 comme la voiture populaire italienne par excellence, la Fiat 500 Topolino est le fruit de la volonté politique de Benito Mussolini en personne.



Plus de vingt ans plus tard, en 1957, la Nuova 500 succède avec le brio que l'on sait à la Topolino, mais sans pour autant en reprendre l'architecture générale.



Véritable mini break, la Giardiniera comble un manque dans la gamme des petites Fiat et était à ce titre très attendue depuis l'arrêt de la commercialisation de la Topolino 500 Belvedere en 1955.

» pleine charge avec quatre petits freins à tambours... Faute d'une habitabilité suffisante, la 500 n'est une vraie quatre places que lorsque sa capote est totalement repliée. Devant cet obstacle commercial de taille, Dante Giacosa décide donc de faire surélever son pavillon de quelques millimètres dans sa partie arrière à partir de mars 1959. Cela entraîne une modification de la structure de la voiture et affecte sa rigidité. Pour renforcer la coque, le toit est désormais fermé par un panneau embouti partant des ouïes de refroidissement du moteur et s'arrêtant au niveau pied milieu. Celui-ci comporte une véritable vitre qui remplace avantageusement la lunette arrière en plastique transparent montée jusqu'alors. Ainsi modifiée, la 500 n'est plus une Trasformabile (découvrable), mais une Tetto Apribile (toit ouvrant). Les deux versions subsistent quelque temps côte à

côte au catalogue, mais la clientèle préférera la nouvelle et la Trasformabile cessera d'être livrée dans le courant du mois de mars 1961. La 500 a maintenant quatre vraies places et ses passagers arrière bénéficient de plus de confort. Les ingénieurs ont en effet aussi abaissé la banquette et conçu une assise recevant un rembourrage enfin digne de ce nom !

UN BREAK ET UN UTILITAIRE

Ces modifications, également proposées sur la 500 Sport, alourdissent un peu la voiture. Le train arrière se voit donc renforcé en conséquence et les motoristes ont augmenté la puissance du moteur pour maintenant atteindre 16,5 ch. La Nuova 500 n'est plus désormais produite que dans cette seule configuration. Au mois d'avril 1960, la gamme s'élargit

avec le lancement des versions break et camionnette, la Giardiniera, une familiale quatre places vitrée, et la Commerciale, puis Furgoncino, un utilitaire tôle deux places. Ces nouvelles versions viennent succéder aux versions break et camionnette de la 500 Topolino produites de 1937 à 1955. La Fiat 600 Multipla, lancée en 1956, ne leur avait en fait jamais succédé dans le cœur des Italiens. Mais, réaliser ces nouvelles 500 n'a pas été chose facile. Il a tout d'abord fallu modifier la transmission et le

moteur pour pouvoir positionner ce dernier couché et obtenir ainsi un plancher parfaitement plat ainsi qu'un volume utile conséquent. Avec 499,5 cm³ et 17,5 ch, ce moteur est ni plus ni moins dérivé de celui de la 500 Sport à l'instar de celui, vertical, qui équipera la 500 D quelques mois plus tard. La carrosserie, aussi a été profondément retravaillée dans sa partie arrière. Pour obtenir une large porte, il a fallu repenser tout le circuit d'alimentation en air frais du moteur. Celui-ci passe ici dans les montants latéraux arrière droit et gauche, et les ouïes de refroidissement sont ici positionnées à l'arrière des glaces latérales. En matière d'encombrement, la longueur augmente de 21,5 cm et passe à 3,18 mètres et la

hauteur, avec 1,35 m, gagne 2 cm. A l'instar de la version tourisme, la Giardiniera reçoit une capote tandis que la Furgoncino adopte un toit entièrement tôle. Accueillant un chauffeur, trois passagers et plus de quarante kilos de bagages, la Giardiniera se fait particulièrement remarquer lors des Jeux Olympiques de Rome en août 1960. Le constructeur de Turin met en effet des dizaines d'exemplaires de son petit break à la disposition du comité organisateur. Peintes en blanc avec les cinq anneaux sur les portières, ces Giardiniera ne passent pas inaperçues dans les rues de la Ville Eternelle mais aussi devant les aéroports, les gares et les hôtels.

CONSTAMMENT AMÉLIORÉE !

Menée à moindre frais, l'opération publicitaire n'en est pas moins efficace. A la fin de l'année 1960, plus de 20 000 exemplaires de la 500 Giardiniera auront été vendus, ce qui représente une proportion d'un acheteur de Fiat 500 sur trois ! Les constantes améliorations dont bénéficient

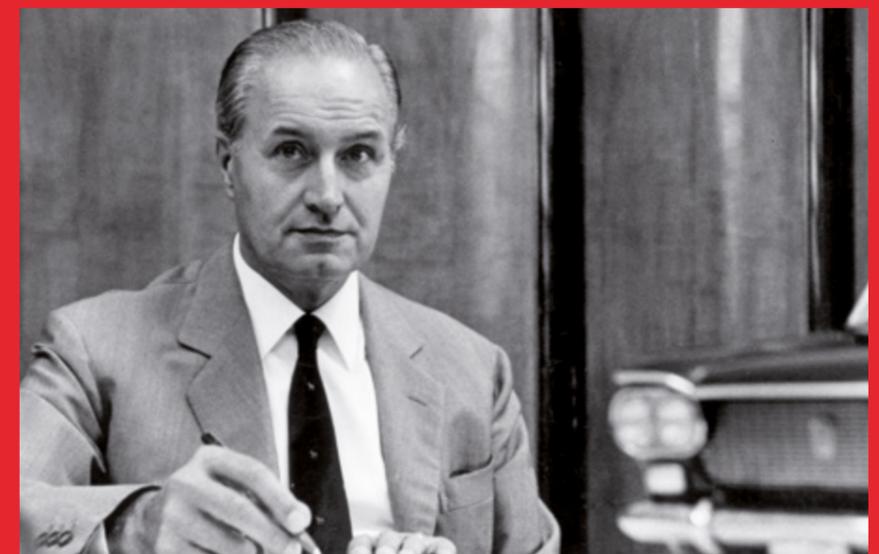
la Piccola Grande Vettura, la petite grande voiture, n'en font pas une nouveauté. Mais, pour marquer les progrès réalisés, Fiat accole un D au nom de la 500 depuis octobre 1960. A cette occasion aussi, elle adopte, à quelques détails près, le moteur de 17,5 ch de la 500 Sport qui disparaît alors du catalogue. À l'intérieur, un effort particulier a été fait sur l'équipement et les aménagements. Manettes et comodors sont plus agréables au toucher, la banquette arrière est plus épaisse et basculante, et, à partir de 1962, l'on trouve même un cendrier, un pare-soleil à droite, des poignées pour les passagers ainsi qu'une lumière de courtoisie... La Petite Fiat reçoit aussi un lave-glace et, un peu plus tard, les essuie-glaces électriques sont équipés d'un retour automatique. À l'extérieur, les changements sont limités aux feux arrière. Leur embase métallique devient plus longue et le cabochon est redessiné. Côté trains roulants, les suspensions sont revues et renforcées à l'arrière, apportant désormais à la 500 D une meilleure tenue de route que ses de- »



Succédant à la 500 D en mars 1965, la 500 F est la première à recevoir simultanément un toit embouti d'une seule pièce. Et des portières ouvrant dans le bon sens. Sa production prendra fin au mois de novembre 1972.

L'INGÉNIEUR GIACOSA PARMİ SES PAIRS

Né le 3 janvier 1905 à Rome, Dante Giacosa sort diplômé en ingénierie mécanique de l'Institut polytechnique de Turin en 1927. A 28 ans, il entre chez Fiat où il fait toute sa carrière. Affecté au bureau d'études, en 1933 il hérite d'une tâche jusque-là sans solution, imaginer un petit modèle, économique et minimaliste. Ce sera la 500 Topolino. Marque des plus grands, c'est dans le fonctionnel qu'il va exceller. La Topolino puis la Nuova 500 sont des chefs-d'œuvre. Seuls deux autres ingénieurs au XXe siècle ont atteint un tel niveau, André Lefebvre chez Citroën avec la 2 CV et Ferdinand Porsche avec sa Volkswagen. Enzo Ferrari trouvait la Nuova 500 géniale, mais, informé de son caractère fort et indépendant, il n'a jamais essayé d'engager Giacosa. Disparu le 31 mars 1996, l'ingénieur avait pris sa retraite en 1970.



» vancières, notamment en courbe.

Jusqu'à la 500 F incluse, la seule logique des désignations attribuées à la Nuova 500 est soit liée aux caractéristiques de la voiture, Normale, Economica, Sport, soit à la reprise du code du bureau d'études selon une progression alphabétique. Ce code, réservé aux techniciens de Fiat, reste inconnu du grand public. Au cours des premières années de production, il n'y a pas eu de Nuova 500 A, B puis C, du moins pas officiellement. Les nombreuses modifications auraient entraîné une incessante succession de désignations, trop troublante pour le public. Après la 500 D, première à hériter d'une désignation avec une lettre, la logique commandait de baptiser la version suivante E. Mais cette lettre étant souvent synonyme d'*economica*, économique, au mois de mars 1965, Fiat porte donc son choix sur la lettre suivante, le F, dénuée de sens négatif ! Cette nouvelle version, la 500 F, introduit une grande nouveauté. La Petite Fiat troque ses portes suicide pour des portes ouvrant dans le bon sens, c'est-à-dire d'arrière en avant. Elle reçoit aussi un pare-brise plus grand améliorant la visibilité. Autre évolution, la partie postérieure du toit n'est plus composée de deux éléments latéraux et d'une tôle rapportée, mais et désormais d'une seule pièce emboutie d'un seul tenant constituant pavillon. Quelques éléments et certains équipements ont été redessinés, comme les feux arrière et les poignées de porte. Mécaniquement, un demi-cheval supplémentaire est officiellement dû à une amélioration de l'admission et de l'échappement. Au final, le succès est total. En 1966, la Nuova 500 est la voiture la plus vendue en Italie et passe pour la première fois le cap des 250 000 unités annuelles produites. L'année suivante, la cadence de production atteint les 1000 exemplaires par jour ! Mais la clientèle évolue. Désormais, la Nuova est la seconde voiture des familles, souvent dévolue à Madame. Pour satisfaire cette clientèle féminine, les vendeurs



La Fiat 500, avec ses roues arrière motrices et sa mécanique en porte-à-faux arrière, se révèle rapidement comme très amusante à conduire, voire à piloter, sur les petites routes sinueuses.

jouent sur les équipements optionnels et les couleurs de carrosserie, mais ils peinent à convaincre face à une concurrence étrangère de plus présente en Italie. En septembre 1968, le département marketing décide donc d'intégrer au catalogue la 500 L pour Lusso, luxe. Au passage, elle perd le nom de Nuova. Extérieurement, la 500 L reçoit deux pare-chocs tubulaires additionnels. Plus décoratifs qu'efficaces, ils sont en une seule pièce à l'avant et constitués de deux éléments indépendants à l'arrière.

RETOUR DU SUCCÈS AVEC LA 500 L

Ainsi, la 500 passe de 2,970 à 3,025 m de longueur hors tout ! Autres éléments décoratifs, des baguettes en plastique métallisé courent le long des gouttières de part et d'autre du toit, et habillent les joints de pare-brise et de lunette arrière. De nouveaux enjoliveurs plus larges mettent aussi les roues en valeur. Intérieurement,

le tableau de bord en tôle emboutie de la 500 F laisse place à une version habillée de plastique noir inspirée de celle de la nouvelle Fiat 850. Un grand cadran rectangulaire accueille un compteur de vitesse très lisible gradué, avec optimisme, jusqu'à 130 km/h... Et, pour la première fois, l'on a enfin droit à une jauge d'essence électrique ! Un grand volant à branches métalliques, des moquettes, des vide-poches et des sièges à dossier réglable complètent cet embourgeoisement relatif. Ces améliorations portent rapidement leurs fruits et, en quelques mois, les 500 L représentent les deux tiers des ventes et les commandes ne cessent d'augmenter. Le mois de septembre 1968 est aussi marqué par la production à l'usine de Mirafiori de la deux millionième Fiat 500. Malgré le transfert de la production de la Giardiniera dans l'usine Autobianchi de Desio l'année précédente, la plus grande usine Fiat produit toujours plus de 500 et ce d'autant que la sortie de la version L a grandement



Sous le nom de Jolly, le carrossier italien Ghia réalisera des voitures de plages avec sièges en osier sur la base de la Fiat 500 dès octobre 1957 puis de la Fiat 600 en 1958.



La Fiat 500 L, pour Lusso, Luxe, se reconnaît à ses pare-chocs équipés d'éléments tubulaires bien utiles dans le cadre d'une utilisation urbaine.



De juillet 1957 à août 1975, dans neufs pays d'Europe et d'Amérique du Sud, Fiat a produit 4921637 exemplaires de onze modèles différents de Fiat 500.



Novembre 1972, la Fiat 500 R, ultime version, est présentée en même temps que la Fiat 126 qui doit lui succéder et dont elle reçoit une variante du moteur.

renforcé son intérêt auprès des automobilistes. Les équipes se succèdent parfois sans relâche pour assurer une production 24 heures sur 24. Malgré son succès, il est décidé d'imaginer une remplaçante à la 500 avant que ne commence la période de désamour. Au Salon de l'Automobile de Turin, au mois de novembre 1972, Fiat présente côte à côte sur son stand la nouvelle 126 et l'ultime version de la 500, la 500 R,

pour Rinnovata, rénovée. Les deux voitures sont de vraies-fausse jumelles. La 126 a hérité du châssis et du moteur de la 500. Mais le bloc a été retravaillé pour passer de 499,5 à 594 cm³ et délivre maintenant 23 ch. La carrosserie, au dessin anguleux, veut faire oublier les rondeurs désormais démodées de la 500. A côté, la R reçoit elle aussi ce nouveau moteur, mais dans une version dégonflée à 18 ch. Elle affiche

cependant un air canaille avec ses roues en tôle dépourvues d'enjoliveurs et l'absence de tout ornement. Son équipement est également en retrait par rapport à celui de la 500 L, mais ses allures de 500 Abarth échappée des circuits retiennent une clientèle qui l'achètera par dizaines de milliers d'exemplaires jusqu'à l'arrêt de la production le 1^{er} août 1975 à Termini Imerese dans l'usine de Scilifiat.

MODÈLES ET VERSIONS, 1957 - 1972, DE LA NUOVA 500 À LA 500 R

	Nuova 500	Nuova 500 Economica	Nuova 500 Normale	Nuova 500 Sport	Nuova 500 Trasformabile	Nuova 500 Tetto Apribile	Nuova 500 D	Nuova 500 K Giardiniera	Nuova 500 F	500 L	500 R
Date de production	Juillet 1957 à novembre 1957	Novembre 1957 à mars 1959	Novembre 1957 à mars 1959	Juin 1958 à octobre 1960	Mars 1959 à octobre 1960	Mars 1959 à octobre 1960	Octobre 1960 à mars 1965	Avril 1960 à février 1968 par Fiat puis Autobianchi jusqu'à décembre 1977	Mars 1965 à novembre 1972	Septembre 1968 à novembre 1972	Novembre 1972 à août 1975
Prix de lancement en Italie	490 000 liras	465 000 liras	490 000 liras	560 000 liras	395 000 liras	435 000 liras	450 000 liras	565 000 liras	475 000 liras	525 000 liras	660 000 liras
Cylindrée en cm³	479	479	479	499,5	479	479	499,5	499,5	499,5	499,5	594
Alésage en mm	66	66	66	67,4	66	66	67,4	67,4	67,4	67,4	73,5
Course en mm	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Cylindrée unitaire en cm³	239,48	239,48	239,48	249,75	239,48	239,48	249,75	249,75	249,75	249,75	297,00
Taux de compression	6,55:1	6,55:3	6,55:4	8,6:1	7:1	7:1	7,1:1	7,1:2	7,1:3	7,1:4	7,5:1
Puissance en ch à tr/mn	13/4000	15/4000	15/4000	21/4600	16,5/4000	17,5/4000	21/4000	18/4600	18/4600	18/4600	18/4000
Longueur en mm	2970	2970	2970	2970	2970	2970	2970	3182	2970	3025	2970
Largeur en mm	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320	1320
Hauteur en mm	1325	1325	1325	1325	1325	1325	1325	1325	1325	1325	1325
Empattement en mm	1840	1840	1840	1840	1840	1840	1840	1840	1840	1840	1840
Voie avant en mm	1121	1121	1121	1121	1121	1121	1121	1121	1121	1121	1121
Voie arrière en mm	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135	1135
Poids en ordre de marche avec les pleins sans conducteur ni bagage, en kg	470	470	470	490	470	490	500	555	520	530	525
Rapport poids/puissance en kg ch	34,81	31,33	31,33	22,79	28,48	29,70	28,57	26,43	28,89	29,44	29,17
Vitesse maximale (constructeur) en km/h	85	95	95	> 105	90	95	95	> 95	95	95	100



FIAT 500 CLUB DE FRANCE **LA DOLCE VITA À LA FRANÇAISE**
FIAT 500 ET DÉRIVÉS CLUB DE FRANCE

En 1986, Jean-Jacques de Galkowsky, Bruno laquaniello, Éric Rajo-Harison et Pierre Brunetti créent le Fiat 500 et Dérivés Club de France. Tous sont passionnés par cette voiture-jouet au petit moteur de 500 cm³ et longue de moins de trois mètres.

PAR BRUNO LACOSTE, PHOTOGRAPHIES FIAT 500 ET DÉRIVÉS CLUB DE FRANCE

Sous la présidence de Jean-Jacques de Galkowsky, ils se proposent alors de réunir tous les amateurs de cet incontournable symbole de l'Italie et de sa *dolce vita*. Bien sûr, toutes les versions dérivées de la Petite Fiat ont leur place au club, d'Autobianchi à Zagato en passant par les célèbres sportives d'Abarth et de Gianniini, mais aussi les plus ludiques et confidentielles Moretti, Savio ou encore Vignale.

Association de dimension nationale, le Fiat 500 et Dérivés Club de France vit exclusivement des cotisations de ses adhérents. C'est en effet grâce à tous ses membres qu'il anime et fédère une véritable communauté. Ses délégués régionaux y prennent ainsi toute leur importance puisqu'ils constituent le lien actif à l'échelon local. Afin de continuer à faire vivre le mythe de cette petite Italienne, le club organise des sorties sur un ou plusieurs jours partout en France et participe à de nombreuses manifestations et salons, comme ceux de Reims et de Rennes ou encore Automédon.

Parmi ses activités, l'on trouve aussi la refabrication de pièces introuvables. Assurant la liaison entre les adhérents, *le Bulletin du Fiat 500 et Dérivés Club de France*, dont le numéro 119 est actuellement en préparation, est envoyé deux fois par an aux membres. Outre le récit



Chaque année, le Fiat 500 et Dérivés Club de France organise une sortie lors du week-end de Pentecôte. En 2018, elle a rassemblé plus de 30 équipages en Auvergne.

des aventures de chacun, il distille aussi des conseils techniques en tous genres et présente de nombreux documents d'époque aujourd'hui oubliés. Aux côtés de la FFVE, le club entend défendre les intérêts des collectionneurs et s'engage pour qu'ils puissent continuer à rouler en toute liberté avec leurs véhicules. Aujourd'hui, pour appartenir au Fiat 500 et Dérivés Club de France, il faut s'acquitter d'une cotisation de cinquante euros. Mais, en devenir membre, c'est aussi soutenir son action, partager la même passion, se rencontrer, s'entraider et, surtout, pouvoir ainsi profiter pleinement de sa Petite Italienne. Depuis sa création en 1986, plus de 2700 passionnés ont ainsi fait confiance au Fiat 500 et Dérivés Club de France !

FIAT 500 ET DÉRIVÉS CLUB DE FRANCE

1, rue des Voyeux
 51390 Rosnay
 Tél. : 06 45 03 52 99
 Site : www.club-fiat-500.com

Classic Car Colors

L'excellence d'origine.

Glaserit 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 Glaserit retrouve pour vous la couleur d'origine de votre véhicule, inspiré et soutenu par plus de 100 années d'expérience Glaserit et la plus grande base de données couleurs existante. Entrez dans le monde dynamique d'une marque audacieuse sur www.glasurit.com.

classiccarcolors.com



A brand of
 BASF - We create chemistry



Global Partner

Glaserit, BASF France SAS - Division Coatings
 Z.I. de Breuil-le-Sec - Rue André Pommeroy
 60840 Breuil-le-Sec - Tél. (33) (0)3 44 77 77 77
www.glasurit.com



© Schlegelmich

CET ÉTRANGE MONSIEUR ICKX VICTOIRES EN TOUTES DISCIPLINES !

Qui est Ickx ? Un pilote belge qui a gagné en F1, en Endurance, en Rallye-raid ? Un caractère devenu sage, un gentleman ultracompétiteur, un héros à qui tout sourit et qui sourit à tout ? Voilà qui serait presque réducteur pour celui qui se voyait garde forestier.

PAR CAROLE CAPITAINE, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES MOTORSPORTIMAGES ET DAIMLER AG

C'était écrit. Il est né Jacques Bernard Ickx, le 1^{er} janvier 1945. Ickx, prononcé X, et dans son cas, le X désigne non pas le quidam mais plutôt le multiple. Le 1^{er} janvier, comme pour être le premier arrivé, déjà. Jacky Ickx, à 74 ans, a mené une vie, voire des vies, très

denses et intenses. Il a connu le succès. Il est connu. Et il tient surtout à remercier le ciel, sa bonne étoile, son ange gardien, Dieu pour simplement être encore en vie, plus que pour sa vie et ses victoires. Jacky Ickx appartient à cette génération de coureurs automobiles qui «faisaient leur sac

et partaient le vendredi, en sachant qu'ils pourraient ne pas revenir le lundi» reconnaît l'intéressé, sans bravoure exagérée. Il en a perdu des amis, des équipiers et des concurrents, en piste, étant parfois lui-même impliqué et touché dans certains accidents ! «Nous n'étions pas non plus des trompe-la-mort. Nous n'avions pas du tout ce genre de réflexion. La vitesse en elle-même n'était pas mon adrénaline, ni mon objectif. En revanche, la victoire, être le premier, le meilleur, oui ! Gagner c'est grisant, magique.»

Dès qu'il découvre cette sensation, ce plaisir intense de l'estime de soi lors de compétitions motos, en trial dans un premier temps, ce gamin pas très motivé par l'école trouve sa voie presque par hasard. Lui qui s'imaginait garde forestier, se voit offrir une moto pour le stimuler dans ses résultats scolaires. Il n'améliorera pas ses notes comme il avait pu le promettre à ses parents, à son père journaliste qui maniait crayon et volant,



© LAT Photographic

Grand Prix d'Allemagne 1967, Nürburgring. Au volant d'une «modeste» F2, Matra MS 5 Cosworth, Jacky Ickx réussit un grand numéro, il rivalise avec les F1.



© LAT Photographic

Grand Prix de France 1968, Rouen-Les-Essarts. Après avoir débuté sur deux roues, avoir été titré en F2, Jacky Ickx est désormais pilote de F1 pour Ferrari.



© LAT Photographic

Grand Prix de France 1968, Rouen-Les-Essarts. A 23 ans, le Belge Jacky Ickx décroche sa première victoire en F1, sur Ferrari, devant Surtees et Stewart.

mais il trouvera son domaine d'excellence dans les sports mécaniques. De «bon à rien» sur les bancs de l'école, il devient bon en tout sur les différents circuits du Monde, sur les machines les plus diverses. Très vite, il se fait remarquer car il sait lire. Il lit la piste, la route, la trace. Cet atout s'avère précieux partout où il pose ses roues, deux ou quatre, quel que soit le terrain, quelle que soit la météo. Au volant, il décrypte la couleur d'un bitume, les conditions d'adhérence qui en découlent. Il analyse la profondeur d'une empreinte dans le sable, anticipant ainsi la suite après une dune, il estime la largeur d'un passage, le dénivelé qui peut essouffler un moteur, l'humidité d'une forêt qui enveloppe une portion de circuit. Il lit très bien et il apprend vite, car il en a envie.

LE ROI DU RING

Passé de deux à quatre roues, à l'âge de 18 ans, il participe entre autres épreuves à des courses de côte, de tourisme et, en 1966, aux 84 Heures du Nürburgring, le fameux «Marathon de La Route» qu'il remporte alors. «Après cela, on en connaît la moindre subtilité» répète-t-il comme pour justifier ses différentes performances, parfois spectaculaires, sur ce circuit tout aussi légendaire qu'impitoyable. Elles lui vaudront tout de même les surnoms de Ring Meister et de Rain Master¹...

Ainsi, en 1967, au volant d'une F2, une Matra MS 7 Cosworth, marquée du numéro 29 de l'écurie Tyrrell Racing Organisation, celui qui a été repéré lors de courses de tourisme par le grand et visionnaire Ken Tyrrell, bouscule la hiérarchie de la F1 lors du Grand Prix d'Allemagne sur ce même Nürburgring. Pour faire le nombre sur le plateau de F1, les «petites» F2 sont tolérées. En 1966, Jacky Ickx avait déjà connu pareille expérience... En ce 6 août 1967, au volant des Brabham, Lotus, Ferrari, Cooper, Eagle et autres BRM qui figurent aux avant-postes sur la grille de départ, on trouve Jack Brabham, Denny Hulme, Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Chris Amon, John Surtees, Dan Gurney, Jackie Stewart, Bruce McLaren, Jo Siffert ou

encore Guy Ligier, entre autres références. Face aux F1 à moteur de 3 l, avec sa petite Matra MS 7 à moteur Ford Cosworth FVA L 4 de 1,6 l, on pourrait croire que ce jeune Belge de 22 ans fanfaronne. Pendant les essais, il réalise pourtant la troisième chrono absolu, derrière la Lotus de Jim Clark et la Brabham de Denny Hulme ! Crédité d'un temps de 8' 14" 0, Ickx ne s'élancera pour la course qu'en 18^e position car les F2 sont d'office placées derrière toutes les voitures de la catégorie reine quel que soit leur classement aux essais... Sur le tracé infernal du Nürburgring, le facteur Ickx entre en marche. Alors que son moteur affiche la moitié de la puissance de ceux des F1, le coureur fait montre de maîtrise et de hardiesse, et pointe à la quatrième position. Las, à trois tours du drapeau à damier, il est contraint à l'abandon. Sur le tourmenté Nürburgring, la Matra a multiplié les sauts et les bonds. Sa suspension a cédé... Si, de fait, le résultat n'est pas à l'arrivée, les effets sont concrets. Faute de points, Ickx a marqué les esprits, ceux des suiveurs comme des décideurs du sport automobile. La F1 est prête à l'accueillir. Ce Grand Prix d'Allemagne 1967 n'est pas le seul fait d'armes du jeune belge, téméraire et talentueux. Gueule d'ange et pied lourd, il les multiplie. A Spa, à Monza, au Nürburgring, au Mans, à Rouen, sur le sec,

sous la pluie. En F3, en F2, en courses d'endurance, en F1, il évolue de discipline en discipline, d'équipe en équipe, de marque en marque. Désargentée, cette ère sans sponsors, autorise aux coureurs de passer d'un projet à un autre, d'une structure à une autre, sans conflit d'intérêts de partenaires.

REVERS DE MÉDAILLES

Une saison, Ickx alignera 48 week-ends de courses sur 52 par an. Pour l'intéressé, cela ne constitue en rien un exploit, mais plutôt une fierté, une expérience d'une richesse infinie, une passion sans limite ou presque... Les médailles ont leurs revers. Et le palmarès de celui qui deviendra le plus grand pilote belge, héros national avec une aura internationale qu'il partage avec son ami, Eddy Merckx, même génération et trajectoire parallèle², ce palmarès, donc, n'est pas uniquement composé de gloire, de bouquets, de podiums et de sourires. La trajectoire est plus contrastée, plus complexe comme l'est aussi le pilote, l'homme Ickx. >>

1. Maître du Ring en allemand (Ring est ici le diminutif de Nürburgring) et maître de la pluie en anglais.

JACKY ICKX, EN BREF

Formule Deux

- Débuts en 1966. Champion d'Europe en 1967, chez Tyrrell sur Matra MS 7 Cosworth, dix courses disputées dont deux victoires.

Formule Un

- 114 Grand Prix disputés de 1967 à 1979, huit victoires, deux fois Vice-champion du Monde, en 1969 sur Brabham et en 1970 sur Ferrari.

Endurance

- Quinze participations aux 24 Heures du Mans de 1966 à 1985 dont six victoires, 1969 sur Ford GT 40, 1975 sur Mirage 8, 1976, 1977 et 1981 sur Porsche 936 et 1982 sur Porsche 956. Champion du Monde en 1982 et 1983 sur Porsche.

Can-Am

- Une seule saison, 1979, champion des Etats Unis sur Lola T 333 CS Chevrolet avec cinq



© Mark Sutton

victoires sur dix courses.

Rallye-raid

- Douze participations au Paris-Dakar de 1981 à 2000, victorieux en 1983 avec Claude Brasseur sur Mercedes 280 G.



24 Heures du Mans 1969. Pendant que les concurrents se ruent vers leurs machines au départ, Jacky Ickx proteste contre cette procédure, en marchant.



24 Heures du Mans 1969. S'il a volontairement pris du retard au départ, Jacky Ickx voit la machine qu'il partage avec Oliver, remonter au classement.



24 Heures du Mans 1969. La Ford GT 40 Mk I de Ickx et Oliver s'impose avec 120 mètres d'avance sur la Porsche 908 de Herrmann et Larrousse.

» Quelques exemples parmi d'autres, parfois moins douloureux, témoignent de cette ambivalence, de ce parcours loin d'être facile. En 1966, quand Jacky Ickx s'aligne sur la grille de son premier Grand Prix de F1 au volant d'une F2, au Nürburgring, il voit la machine de John Taylor, partie en tête-à-queue, venir percuter dans le premier tour sa Matra-Lotus. La voiture du Britannique prend feu. Gravement brûlé, il est transporté à l'hôpital où il décèdera quelques semaines plus tard. Le 7 juillet 1968, circuit de Rouen-Les-Essarts, Grand Prix de France, Jacky Ickx remporte son premier Grand Prix devant John Surtees et Jackie Stewart. A 23 ans, le Belge porte les couleurs de la Scuderia Ferrari et signe sa première victoire dans la discipline reine ! Sa joie est pourtant mesurée...

Dans le troisième tour du Grand Prix, la Honda de Jo Schlesser s'est écrasée contre un talus avant de s'embraser. Jo Schlesser qui disputait son premier GP de F1, meurt. L'édition 1969 des 24 Heures du Mans, première des six victoires dans la Sarthe de Ickx, est marquée par le décès dès le premier tour de John Woolfe, éjecté de sa machine.

SAUVÉ DES FLAMMES

En 1970, à Jarama, lors du Grand Prix d'Espagne, le Belge qui compte déjà trois succès en F1 et a terminé Vice-champion du Monde 1969 avec Brabham, se fait percuter de plein fouet dans le premier tour par la BRM de Jackie Oliver. Les deux voitures s'embrasent suite à l'explosion de leurs réservoirs. Les flammes surgissent. Si Oliver

parvient à quitter son cockpit, Ickx n'arrive pas à dégrafer son harnais et reste prisonnier de son auto en feu durant vingt longues secondes. Quand, enfin, il sort de sa F1, il s'écroule à même le sol. Des flammes mordent toujours le dos de sa combinaison. Les images sont saisissantes avant que l'intervention d'un commissaire éteigne la torche humaine. Le Belge, souffrant de sévères brûlures, sera hospitalisé plusieurs jours. Quelques mois plus tard, Jochen Rindt, leader du Championnat du Monde de F1, se tue à Monza lors des essais du Grand Prix d'Italie au volant de sa Lotus. Ickx, qui porte les couleurs de Ferrari, est toujours en lice pour un premier sacre mondial. Il lui faut gagner toutes les épreuves de fin de saison. Sur les trois restantes, il s'impose par deux fois. Insuffisant pour être Champion du Monde ! Jochen Rindt est sacré à titre posthume. «*Enfin, c'était très bien ainsi. Cela a été un soulagement pour moi de ne pas être champion face à celui qui n'était plus là pour se défendre et qui, de toute façon, avait marqué le plus de points.*» a toujours déclaré Jacky Ickx, et de conclure «*L'histoire est bien faite.*». Après cette saison 1970, il ajoute encore deux victoires en Grand Prix à son palmarès, aux Pays-Bas en 1971 et en Allemagne en 1972, son terrain de prédilection tout comme Spa, puis quitte Ferrari.

25 PODIUMS EN F1

Avec la Scuderia, il a vécu des hauts et des bas, bénéficiant de voitures exceptionnelles, comme la 312 de la saison 1968, et fragiles, suscitant espoirs et déceptions voire frustrations. Avec les Rouges, il dispute 55 Grand Prix³ soit près de la moitié de sa carrière en F1, une carrière loin d'être anecdotique et loin de la *dolce vita*. De sa relation avec Enzo Ferrari, il ne livrera que des mots respectueux. «*Monsieur Ferrari laissait paraître une certaine tendresse pour ses pilotes mais gardait ses distances. Il savait que ce sport pouvait être dangereux et cruel. Il avait perdu son fils dans un*

accident de voiture. Aussi, il ne voulait pas s'attacher, être trop proche de ses sportifs.» Après avoir quitté Ferrari en 1972, il évolue en F1 jusqu'en 1979, courant sur McLaren, Iso, Lotus, Ensign, Williams et Ligier. Il ne sera jamais Champion du Monde de F1. Fort de huit victoires, il compte aussi 25 podiums, 13 pôles positions et 14 meilleurs tours en course. Sa dernière victoire en 1972, au Nürburgring, comme un symbole, souligne son pilotage extrême et incisif sur un tracé qu'il domine, et la différence que l'homme peut faire face à une machine pourtant supérieure ou en tout cas plus rapide. De même, sa performance lors de la course des Champions en 1974, à Brands Hatch, hors Championnat du Monde de F1, porte la marque Ickx avec des dépassements impossibles, semble-t-il sur le papier, que le Belge rend possibles. Acteur et témoin de moments merveilleux et terribles du sport automobile, Jacky Ickx a côtoyé et surtout ferraillé en F1 avec des équipiers, «*vos premiers rivaux*» comme Clay Regazzoni, Mario Andretti, Jochen

Rindt, Chris Amon, Derek Bell, Jack Brabham, Dan Gurney, Denny Hulme ou encore Peter Revson, Ronnie Peterson, Tim Schenken et Jacques Laffite, entre autres. Parmi ses concurrents, qui trusteront les podiums du Championnat du Monde de F1 entre 1967 et 1975, le casting regroupe Stewart, Brabham, Surtees, Hulme, Rindt, Regazzoni, Lauda, Clark, Fittipaldi, Cevert, Hill... Entre ces différents champions, respect, adversité féroce, inimitié parfois, proximité voire solidarité régissent les liens qui les unissent.

UN HOMME DE CYCLES

Sur ce modèle, Jacky Ickx semble s'être forgé ce relationnel, qui a évolué, mûri, au fil des expériences, des vies, des disparitions. Il explique simplement «*Comme la nature, la compétition est bien faite, composée de cycles, avec des jeunes*»

2. Le cycliste belge signe sa première victoire sur le Tour de France à la fin du mois de juillet 1969.
3. Les saisons de F1 ne comptent alors qu'une dizaine d'épreuves, et non le double comme aujourd'hui.



© LAT

LE MANS 1969, ANNÉE HÉROÏQUE POUR ICKX

Cinquante ans après, quand on interroge Jacky Ickx sur sa décision de marcher lors du départ des 24 Heures du Mans, le 14 juin 1969, quand tous ses concurrents couraient vers leurs autos, il répond toujours avec la même lucidité. «*Je n'avais bien évidemment pas parlé de mon projet, sinon on m'aurait enfermé dans une caravane. Quant à dire que ce sont mes quelques pas qui ont modifié par la suite la procédure des 24 Heures*

du Mans, je ne le pense pas. C'est l'accident de John Woolfe dans le premier tour cette année-là qui a mis fin à ce type de départ. Mais comment mon geste aurait-il été vu s'il n'y avait pas eu la victoire au bout ?» Opposé dans son dernier relais à Hans Herrmann, Jacky Ickx avait profité d'une ultime aspiration pour gagner avec 120 mètres d'avance !

1. Non encore sanglé, John Woolfe est éjecté de sa voiture et décède.



Grand Prix d'Espagne 1970, Jarama. Jacky Ickx est victime d'un accrochage. Les machines s'embrasent. Il reste de longues secondes prisonnier dans sa voiture.

1967, LE NOUVEAU VENU EN F1



Watkins Glen accueille le GP des Etats-Unis et la 2^e participation de Jacky Ickx en F1, qui avait marqué ses premiers points au GP d'Italie.

1968, PODIUM EN FERRARI



Après son premier succès en F1 lors du GP de France, le Belge s'offre un nouveau podium avec Ferrari, à Brands Hatch en Grande-Bretagne.

1969, JACKY ET JACKIE EN FORD GT40



Le duo Jacky Ickx - Jackie Oliver sur Ford GT40 participe aux épreuves-références en Endurance, comme les 24 Heures de Daytona.

1969, LA MECANIQUE S'EN MELE!



En lice pour le podium, Ickx doit renoncer et abandonner, suite à un aileron trop « mobile » sur sa Brabham, à quelques tours de l'arrivée.

1977, INVITÉ DE DERNIÈRE MINUTE



Présent dans le paddock de Monaco, le Belge qui n'a pas d'engagement en F1 pour la saison, se retrouve au volant de l'Ensign. Il se classe 10^e.

1977, D'UNE PORSCHE À L'AUTRE



Et de quatre succès pour Ickx, dont la Porsche qu'il partageait avec Pescarolo, est contrainte très tôt à l'abandon. Il rejoint Haywood-Barth et gagne !

1979, C'EST L'AMÉRIQUE !



Sur sa Lola-Chevrolet du Carl Haas Racing team, le Belge qui signe cinq victoires sur dix, est sacré champion des Etats-Unis en Can-Am.

1979, EN F1 À DIJON AVEC LIGIER



Choisi pour remplacer Patrick Depailler, victime d'un accident de Deltaplane, Jacky Ickx rejoint Ligier. Il découvre alors les F1 à effet de sol.

1973, DE FERRARI À MCLAREN



Sur l'un de ses circuits favoris, le Nürburgring, le Belge qui a rompu avec Ferrari, s'offre un podium avec McLaren lors du GP d'Allemagne.

1974, UNE LOTUS FRAGILE



Dans l'équipe de Colin Chapman, chez Lotus, Ickx multiplie les soucis. Au Grand Prix de Suède, il renonce une fois encore, son 6^e abandon en 7 courses.

1976, PRIVÉ DE GRAND PRIX



Dans la Principauté, les places sont disputées pour se qualifier. Ickx, sur sa Williams-Ford Cosworth, n'y parvient pas et ne sera pas au départ.

1976, ET DE TROIS AU MANS !



Alors que sa saison en F1 est plus que délicate, Ickx, sur Porsche avec Gijs van Lennep, décroche son troisième succès aux 24 Heures du Mans.



En 1979, Jacky Ickx arrête sa carrière en F1. Il regarde alors vers d'autres horizons. Deux titres de Champion du Monde l'attendent en Endurance.

« pilotes qui arrivent pour détrôner les plus expérimentés, c'est ainsi. » Jeune loup, aux ambitions affichées, galvanisé par une première victoire en F1 à 23 ans avec Ferrari, Ickx a toujours anticipé et construit ces fameux cycles, enchaînant et combinant les différents chapitres de sa carrière, monoplace, Sport-prototype, Endurance, Rallye-raid. Les années passant, il reste dans une dynamique positive, gagne partout où il s'engage.

UNE LÉGENDE SARTHOISE

Au cours des Années quatre-vingt, Ickx se crée une nouvelle identité, il devient « Monsieur Le Mans » en établissant un record de six victoires aux 24 Heures en quinze participations. Il s'impose en 1969 avec Jackie Oliver sur Ford GT 40, en 1975 avec Derek Bell sur Mirage GR 8, en 1976 avec Gijs van Lennep sur Porsche 936, en 1977 Hurley Haywood et Jürgen Barth sur Porsche 936, en 1981 avec Derek Bell sur Porsche 936 et en 1982 avec Derek Bell, pour la troisième

fois, sur Porsche 956. L'endurance et ses fondamentaux, Le Mans et son tracé rapide et hostile, de jour et de nuit, correspondent parfaitement à son esprit de compétition. Si 1969 a marqué la mémoire collective, Ickx ne classe pourtant pas ce premier succès en tête de ses six victoires. Il lui préfère 1977. Alors que la machine qu'il partageait avec Henri Pescarolo a été contrainte à l'abandon, il rejoint l'équipage Barth-Haywood. Le Belge se charge de la nuit, boucle des relais époustouflants, sous une météo exécrable et remonte aux avant-postes. D'ultimes soucis affectent le moteur de la voiture allemande, mais Barth s'en accommode et, avec tact et brio, ce trio formé en cours d'épreuve s'impose ! « Au Mans, j'ai tout fait » s'amuse-t-il à raconter aujourd'hui. « Pilote, consultant, directeur d'épreuve, starter, Spirit of Le Mans, Grand Marshal... » En 1991, celui qui est associé à Porsche dans la Sarthe, figure pourtant dans les garages Mazda. Cette année-là, il est consultant pour le constructeur japonais qui engage une singulière



Grand Prix de Belgique 1970, Spa-Francorchamps. Sanglé dans sa F1, sur la grille, Jacky Ickx échange avec Mauro Forghieri, ingénieur de Ferrari.



Grand Prix d'Allemagne 1972, Nürburgring. Au volant d'une Ferrari, sur l'un de ses circuits fétiches, Jacky Ickx signe sa dernière victoire en F1.

machine à moteur à pistons rotatif. Le pari est transformé et Mazda devient la première marque japonaise victorieuse aux 24 Heures du Mans. Cette particularité résistera longtemps puisqu'il faut attendre 2018, le premier succès de Toyota après vingt tentatives, pour voir un nouveau constructeur japonais s'imposer dans la Sarthe.

DEUX FOIS CHAMPION DU MONDE

Avec Tom Kristensen, qui l'a détrôné en 2005 en signant un septième succès au Mans et a porté désormais le record à neuf victoires, Jacky Ickx forme un élégant duo de « Monsieur Le Mans », de gentlemen aussi. « Ce sont les autres qui le disent, pas

moi », souligne Ickx. En 2013, sur le podium des 24 Heures, il sait trouver les mots pour consoler Tom Kristensen, vainqueur pour la neuvième fois, qui pleure la disparition de son compatriote Allan Simonsen, victime d'un accident dans les premières minutes de course, et celle de son père, décédé quelques mois auparavant... Ickx et Kristensen sont les meilleurs ambassadeurs de l'Endurance et des 24 Heures, une discipline et une course, qui les ont sacrés tous les deux. Deux fois Vice-champion du Monde en F1, Jacky Ickx obtient son, ou plutôt ses titres de Champion du Monde avec Porsche, en Endurance, en 1982 et 1983. Il truste alors les succès, les records en nombre, »

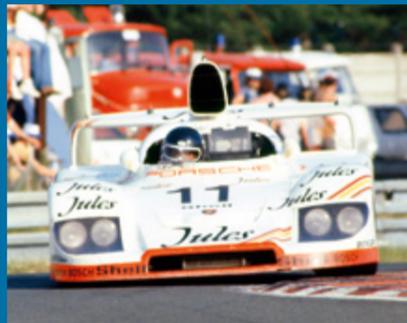


JACKY ICKX ET LE GRAND PRIX DE MONACO

« J'ai fait mon devoir...mieux valait arrêter la course un tour trop tôt qu'un tour trop tard ! » Ce 3 juin 1984, Jacky Ickx, directeur de course du Grand Prix de Monaco, prend la décision de stopper l'épreuve prématurément, en raison des conditions climatiques plus que délicates. Devant les coureurs sont brandis le drapeau rouge et le drapeau à damier. Le classement du GP de Monaco 1984 sera établi suivant la hiérarchie à l'issue du 31^e tour, alors que 77 étaient initialement prévus. Depuis le départ, retardé d'une vingtaine de minutes en raison de la météo, la pluie s'abat sur le circuit et s'intensifie au fur et à mesure

des tours. Alors que la mi-course n'est pas encore atteinte, les abandons, les accidents, les glissades se multiplient. Prost mène devant Senna et Bellof, ces deux derniers semblant particulièrement à l'aise dans ces conditions remontent sur le Français. Comment la situation aurait-elle évolué entre ces trois pilotes si le GP avait continué ? On ne le saura pas mais Ickx sera accusé d'avoir avantagé Prost. Senna qui n'avait pas embarqué une quantité de carburant nécessaire pour couvrir la totalité du GP, aurait dû s'arrêter ? Quand ? La moitié des points est attribuée. Il s'agit du premier podium du Brésilien.

1981, ICKX LE PORSCHISTE



© Murenbeela Motorsportimages

Auteur de la pole position, Jacky Ickx associé à Derek Bell signe son cinquième succès au Mans. Leur Porsche 936 a mené pendant 21 heures.

1982, AVEC DEREK BELL



© LAT Photographic Motorsportimages

Après la F1, Ickx, avec Bell, porte les célèbres couleurs Rothmans-Porsche. Aux 6 Heures de Silverstone 1982, il décroche la pole avec sa 956.

1985, LE DRAME DE SPA



© Sutton Motorsportimages

Le champion du monde 82 et 83 et le jeune Bellof, champion en titre, bataillent et s'accrochent. Le pilote allemand décède dans leur accident...

1989, UNE VICTOIRE POUR DIX FRANCS



© Ralph Cardwick Motorsportimages

Sur le Dakar 1989, Jean Todt, patron de l'écurie française, doit calmer la rivalité entre ses deux pilotes, à pile ou face avec une pièce de dix francs. Vatanen gagne.

» avant de clore ce chapitre en 1985. Cette année-là, lors des 1000 km de Spa, un terrible accident se produit. Ickx, pilote officiel Porsche, figure en tête, quand Stefan Bellof, pilote allemand, pépite de la nouvelle génération, engagé sur une machine privée, tente une attaque dans le Raidillon. Les machines se percutent. Bellof est tué sur le coup. Ickx, choqué. Dès lors, c'est en Rallye-raid «*uniquement*» que le Belge, qui a découvert l'Afrique et LE Dakar avec Thierry Sabine, pilote officiellement à ce niveau de compétition. Avec Mercedes, Porsche, Lada, Peugeot et Citroën, il s'ouvre de nouvelles pistes... Comme toute discipline automobile, le Rallye-raid implique concurrence, incarnée là aussi en premier lieu par les équipiers.

LES LEÇONS DES SABLES

L'épisode de la pièce de Jean Todt en 1989 pour départager qui de Vatanen ou de Ickx gagnera le Dakar pour Peugeot témoigne de cette rivalité, magnifique pour certains, exacerbée pour d'autres, suivant les circonstances ou les intérêts des uns et des autres. Pile ou face? Six ans plus tôt, en 1983, vainqueur du Paris-Dakar associé à l'acteur Claude Brasseur, au volant de la musclée Mercedes 280 G, il gagne bien plus qu'une ligne de palmarès. Ickx, alias le cancre de l'école, le Ring Meister, le Rain Master, le marcheur, le désobéissant, «*Monsieur Le Mans*», devient L'Africain. «*Pour un pilote de course, avec l'Afrique, il n'y a pas de demi-mesure. On aime ou pas! Me concernant, il existe un avant et un après. L'Afrique permet de se découvrir. On ne peut tricher sur rien. C'est dans les situations compliquées comme on peut en vivre là qu'on se découvre soi-même. L'Afrique est un révélateur. Quand*



© Daimler AG

Paris-Dakar 1983. Avec Claude Brasseur comme copilote, Jacky Ickx s'impose sur d'autres pistes, en Rallye-raid, au volant d'une Mercedes 280 GE.

on fait un peu d'introspection et qu'on est réaliste, on prend sur cette Terre une place différente de celle que l'on croyait être la sienne. Je pense qu'on a une vision beaucoup plus large du monde, chacun en fonction de son propre vécu.»

En 1991, lors du Rallye des Pharaons, en Egypte, Jacky Ickx perd son copilote, André Tarin, décédé de ses brûlures, suite à leur accident. Il reviendra sur le Dakar en 2000, avec sa fille Vanina, pilote elle aussi. Lui qui a toujours prôné la liberté d'oser, la responsabilisation plutôt que l'ultraprécaution, est confronté à ses propres principes avec sa fille. Soit...

MAILLON D'UNE CHAÎNE

Aujourd'hui, alors qu'il suit toujours l'actualité des sports mécaniques, auto et moto, il refuse les comparaisons d'époque, «*était-ce mieux avant, until serait-il meilleur si?*», du temps perdu pour lui. Il élude les questions sur son palmarès, préfère comprendre le sport d'aujourd'hui et surtout «*remercier*». «*Je n'ai été que le maillon d'une chaîne formidable. Sans les mécaniciens, les ingénieurs, tous ces gens qui ont rendu possibles ces résultats, je ne serais rien. Je veux remercier tous ces anonymes qui m'ont fait briller.*» ■



© Sutton Images

Pilote, Jacky Ickx est aussi père de pilote. En 2006 sa fille Vanina court, entre autres, aux 24 Heures du Mans et en DTM sous les couleurs d'Audi.



la passion est toujours intacte

PASSION. TRADITION.

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

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





LA 2^e COURSE DE CÔTE AU MONDE COURSE DE CÔTE DE GAILLON

Réputée être la deuxième plus ancienne course de côte après celle de Chanteloup-Les-Vignes, la course de côte de Gaillon a été réssuscitée le temps d'un week-end en septembre 2019 soit 120 ans après sa création. Retour sur son histoire.

PAR PATRICK JACQUEMOND AVEC LA COLLABORATION D'ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES COLLECTION BNF-GALLICA

Créée sous le patronage du quotidien *L'Auto-Vélo*, ancêtre de l'actuel journal *L'Equipe*, la course de côte de Gaillon, sur la côte de Sainte-Barbe, se déroule pour la première fois le 3 décembre 1899. Organisée cinq ans après le célèbre Paris-Rouen qui inaugure alors les grandes courses de ville à ville au départ de Paris, elle est l'une des toutes premières compétitions automobiles. Exception faite des années 1914 à 1918, elle sera disputée sans interruption de 1899 à 1929.

L'épreuve est ouverte aux voitures, cyclocars, side-cars, tricycles, motocyclettes et bicyclettes à moteur. Ceux-ci sont alors répartis dans différentes catégories selon leur source d'énergie, leur poids ou leur type de transmission. Deux formules de départ sont utilisées au fil du temps, le départ arrêté et le départ lancé. Dans un premier temps les concurrents choisissent celle qui leur convient puis, à partir de 1901, le départ lancé est imposé à tous. Il leur

faut ainsi s'élancer à 600 ou 700 mètres de la ligne de départ, sur une rampe ascendante de trois à cinq pour cent. Ceux-ci doivent gravir le plus rapidement possible la côte de Sainte-Barbe

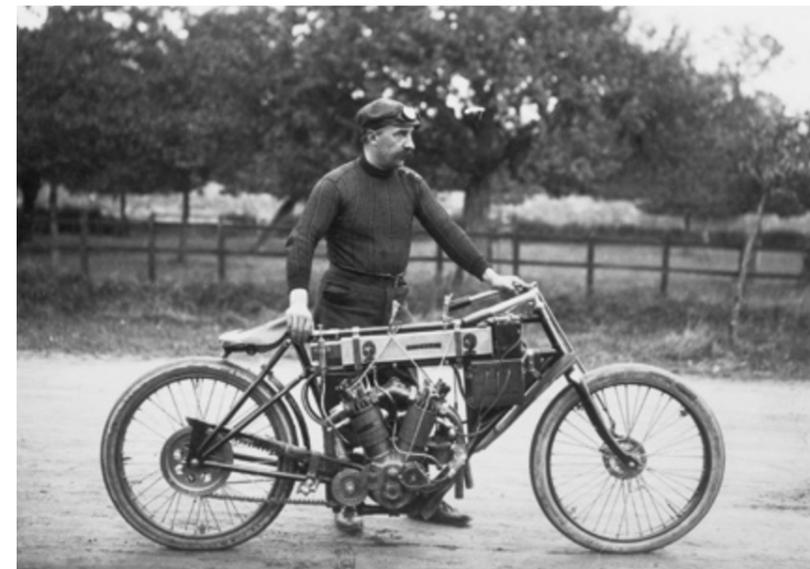
longue d'un kilomètre avec un dénivelé moyen de l'ordre de dix pour cent. Cette épreuve apparaît alors comme un défi et une prouesse permettant aux constructeurs d'automobiles et de mo-



3 décembre 1899, Debacker sur Locomobile, la seule voiture à vapeur participante, monte en 1 mn 45 s, soit un peu plus de 34 km/h de moyenne.



3 décembre 1899, Vuillemain sur moto Soncin. Meilleur temps absolu en 1 mn 16 s 1/5 soit 47 km/h de moyenne.



12 octobre 1902, Holley sur Clément, motocyclettes 50 à 250 kg, en 40 s 2/5 soit 89,1 km/h de moyenne, 1^{er} ex-æquo avec Heath sur Panhard & Levassor.

tycyclettes de se tester leurs créations grâce à un banc d'essai exceptionnel. A cette époque, l'automobile n'existe vraiment que depuis une dizaine d'années... Pour toute la logistique, hôtellerie, pesage et contrôle des machines, la ville de Vernon est tout de suite associée à l'événement. Sa gare «petite vitesse» possède une bascule de grande capacité bien pratique.

Dès ses débuts, l'épreuve connaît un grand succès populaire avec plus de 5 000 spectateurs et jouit d'une renommée nationale, voire même internationale, attirant pilotes et constructeurs en provenance de toute l'Europe et des Etats-Unis. Les grandes figures locales, tels le peintre impression-

niste Claude Monet et Louis Renault, comptent parmi les spectateurs. Le 3 décembre 1899 la première édition se déroule par un temps froid et brumeux. Quelque 100 concurrents sont inscrits, 78 prennent effectivement le départ et seulement 58 atteignent le sommet. C'est dénommé Vuillemain, sur un tricycle Soncin de plus de 150 kg, qui remporte l'épreuve à 45 km/h de moyenne !

LE RÈGNE DES TRICYCLES

Deux ans plus tard, en 1901, aucune voiture, y compris la grosse Napier 50 HP pilotée par Edge n'atteint encore la moyenne de 60 km/h. Les tricycles bé-

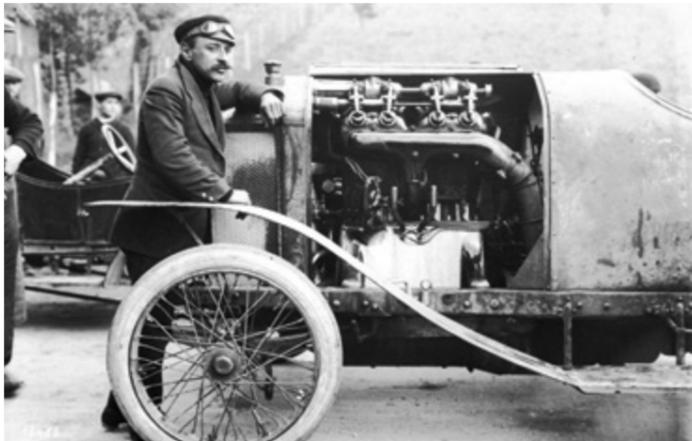
néficiant d'un rapport poids/puissance plus favorable sont à la fête. Ainsi, le tricycle Darracq 12 ch de Rigal monte à la moyenne de 71,800 km/h alors que la Jenatzy pilotée de Decaster réalise une moyenne de seulement 31,746 km/h... Les 100 km/h de moyenne sont atteints en 1902 par Le Blon sur une voiture à vapeur, la fameuse Gardner-Serpollet Œuf de Pâques. La même année, Mme Jolivet, première femme à prendre le départ, sur une motocyclette Pécourt, rejoint le sommet à la moyenne de 32 km/h. Par ailleurs, Léon Mougeot, alors ministre de l'Agriculture, attribue une médaille d'or à Serpollet car, avec une moyenne de 35 km/h, il est le plus rapide sur un véhicule fonctionnant à l'alcool. >>



8 novembre 1903, Tavenaux sur Passy Tellier, catégorie voiturettes, monte en 58 s 1/5 soit à la moyenne de 62 km/h.



30 octobre 1904, Mac Donald sur Napier, 122,45 km/h de moyenne, 3^e de sa catégorie derrière Baras sur Darracq et Rigolly sur Gobron-Brillié.



1^{er} octobre 1911, Comanos sur Laurin & Klement, alésage x course de 85 x 250 mm, 40 s 4/5 soit 88,23 km/h de moyenne, 3^e meilleur temps.



6 octobre 1912, Bonville sur Bédélia 2.1, catégorie voiture de vitesse, 39 s 3/5 soit 90,7 km/h de moyenne, 6^e toutes catégories.

» D'année en année, la notoriété de l'épreuve grandit et les records tombent les uns après les autres. De 45 km/h en 1899, on passe à 144 km/h en 1906 avec Guinness et sa Darracq à moteur huit cylindres de 120 ch. Le 17 octobre 1919, René Thomas, au volant de sa Ballot Indy 4,5 litres, grimpe la côte à la moyenne de 166,666 km/h. Il bat ainsi le record de 163,636 km/h établi en 1912 par l'Allemand Fritz Erle sur Benz. Ce même René Thomas s'attribue le record absolu de vitesse à Gaillon l'année suivante.

RECORD ABSOLU POUR THOMAS

Au volant d'une impressionnante Sunbeam à moteur 12 cylindres en V de 400 ch, il signe une moyenne de 174,747 km/h ! Cette performance résistera pendant neuf ans, jusqu'à la dernière édition de la course de côte de Gaillon en 1929, et reste donc encore aujourd'hui invaincue. Le nom de René

Thomas est d'ailleurs indissociable de l'épreuve car il y détient aussi le record de victoires toutes catégories confondues. Il s'y impose en effet aussi en 1923 et en 1925. Parmi les grands pilotes victorieux à Gaillon, l'on trouve par exemple Jules Goux en 1921, Robert Benoist en 1922, Albert Divo en 1926, André Morel en 1928 et Yves Giraud-Cabantous en 1929.

LES MARQUES PARTICIPANTES

Au cours de ses 24 éditions entre 1899 et 1929 plus de 400 marques différentes ont été enregistrées lors de la course de côte de Gaillon. Elles se répartissent ainsi :

- 130 marques de motos avec 38 participations pour Peugeot et 18 pour Alcyon ;
- 240 marques de voitures à pétrole avec 31 participations pour Bugatti et 19 pour Darracq ;
- 3 marques de voitures à vapeur avec quatorze participations pour

La course de côte de Gaillon, compte aussi parmi ses concurrents quelques grands noms comme le fameux constructeur de moteurs Alessandro Anzani, l'ingénieur André Lefebvre à qui l'on devra les Citroën Traction Avant,



1921, Eugène Mauve sur Mauve.

- Gardner-Serpollet ;
- 32 marques de cyclecars avec douze participations pour Morgan et dix pour Amilcar ;
- 12 marques de side-cars avec dix participations pour Harley-Davidson et trois pour Douglas.

TUB, 2 CV Type H et DS, ou encore Eugène Mauve, le créateur du Bol d'Or et constructeur des cyclecars Elfe. Le grand champion d'escrime français, le baron Georges Dillon-Kavanagh y fait une participation remarquable en 1911 en inscrivant pour la première fois une Bugatti à l'épreuve. Installé à Laval en Mayenne, il est en effet l'un des premiers clients et un des premiers distributeurs français de cette toute nouvelle marque alors allemande. En 1927, le romancier et diplomate Paul Morand fait quant à lui ses débuts en compétition automobile à Gaillon en s'alignant au départ avec sa conduite intérieure personnelle, une Panhard & Levassor de 5 Litres de cylindrée. Il est pour l'occasion accompagné d'une passagère et de son chauffeur...

LA DERNIÈRE POUR EDDOURA

L'année suivante, une polémique éclate à cause d'erreurs de chronométrage rectifiées et publiées dans l'hebdomadaire *Match* du 20 octobre 1928. Sur Amilcar six cylindres décalée, André Morel bat le record en catégorie moins de 1500 cm³ à la moyenne de 136,360 km/h alors que, sur une motocyclette Kœlher-Escoffier de 1000 cm³, Eddoura, alias Edouard Grammont, établit le meilleur temps jamais atteint à Gaillon sur deux roues avec 131,487 km/h. Il se classe aussi deuxième toutes catégories derrière André Morel !

La 24^e et dernière édition se déroule le 29 septembre 1929. Comme le rapporte *L'Auto-Vélo* dès le lendemain, 35 concurrents sont au départ dont Robert Sénéchal ancien constructeur de



10 octobre 1920, René Thomas sur Sunbeam 450 ch monte en 20 s soit à la moyenne de 180 km/h. Tout simplement époustoufflant... Le record des records à Gaillon !

cyclecars et pilote automobile de renom. Cette année-là, il effectue pas moins de trois ascensions au volant d'une Bugatti 3 litres, d'une Ford 5 litres et d'une Studebaker de plus de 8 litres. Le record de la journée est établi par Eddoura, toujours sur Kœlher-Escoffier 1000 cm³, à la moyenne de 130,435 km/h.

Ici se termine l'histoire de cette course mythique, mais l'aventure de la course de côte de Gaillon se poursuit encore aujourd'hui. Après son 100^e anniversaire en 1999 puis son 110^e en 2009, le Lions Club de Vernon et l'association Les Teuf Teuf-Vétéran Car Club de France ont décidé d'unir leurs efforts pour com-

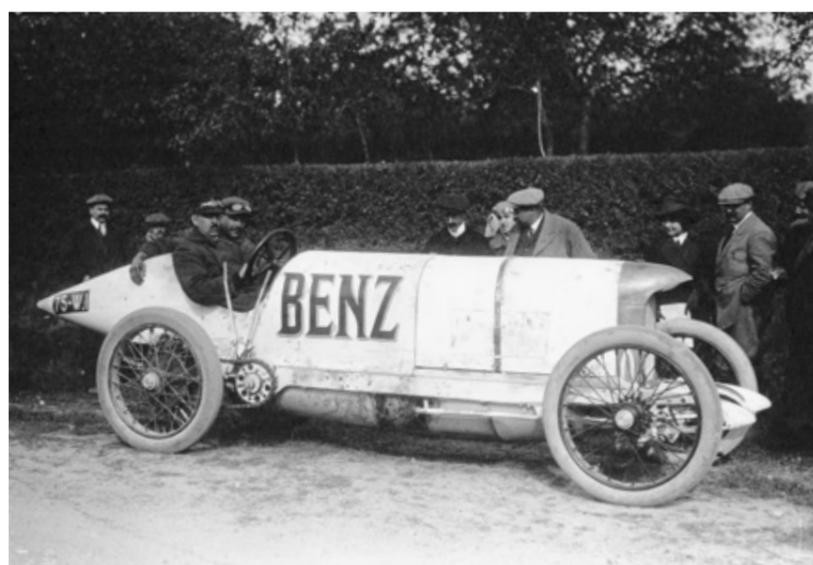
mémorer les 120 ans de cet événement appartenant au Patrimoine automobile français. Les 28 et 29 septembre 2019, grâce au concours de nombreux collectionneurs du monde entier, et avec le soutien tenace et volontaire du maire de Gaillon, Bernard Le Dilavrec, ils ressuscitent le temps d'un week-end l'ambiance de cette célèbre course de côte avec des véhicules d'époque.

LIONS CLUB DE VERNON

Mail : dfouet@ville-gaillon.fr
Site : <https://michelaudoux.wixsite.com/gaillon120ansapres>



La course de côte de Gaillon fait régulièrement la une de la presse sportive comme ici en 1906.



6 octobre 1912, ancien mécanicien embarqué d'Eugen Benz, Fritz Erle sur Benz 200 ch, 1300 kg, voiture de vitesse 1^{re} catégorie, monte en 22 s, soit 163,63 km/h.



7 octobre 1923, la Voisin Laboratoire fait sa dernière apparition en course aux mains de son concepteur André Lefebvre, 37s soit 97,3 km/h de moyenne, 4^e toutes catégories.

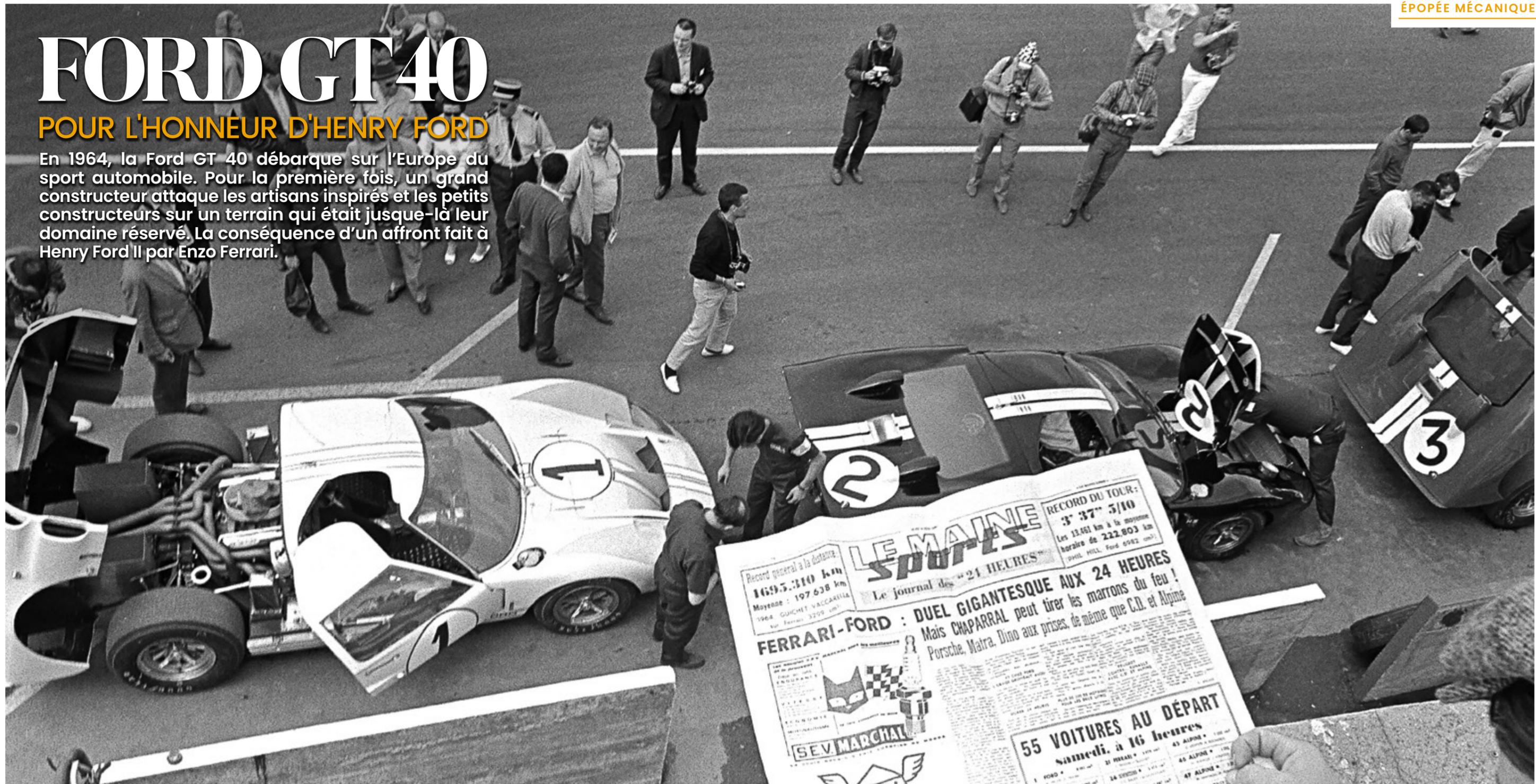


25 septembre 1927, Eddoura sur Kœlher-Escoffier en catégorie Motos 1000 cm³, 32 s 1/5 soit 111,8 km/h, meilleur temps !

FORD GT40

POUR L'HONNEUR D'HENRY FORD

En 1964, la Ford GT 40 débarque sur l'Europe du sport automobile. Pour la première fois, un grand constructeur attaque les artisans inspirés et les petits constructeurs sur un terrain qui était jusque-là leur domaine réservé. La conséquence d'un affront fait à Henry Ford II par Enzo Ferrari.



Samedi 18 juin 1966. A quelques heures du départ, au-dessus du stand Ford, un spectateur tient en mains le quotidien Le Maine qui annonce le grand duel.

PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES THE HENRY FORD COLLECTION

La Ford GT 40 n'aurait sans doute jamais vu le jour, ou pas si vite et pas si bien, si Enzo Ferrari n'avait pas joué un mauvais tour à Henry Ford II. L'histoire est simple. Fin 1962, l'Ingegnere fait savoir au petit-fils du fondateur de la marque américaine, président et actionnaire de référence, qu'il est prêt à céder Ferrari. Les négociations commencent puis sont sur le point d'aboutir, mais Enzo Ferrari ne vient pas à la réunion de signature prévue début juillet 1963. L'on dit

que la négociation, en réalité, n'était pas sincère. Le «on» est de rigueur puisque, ni Enzo Ferrari, ni personne de son entourage, ne l'a jamais confirmé¹ mais, *a posteriori*, tout l'indique. Dès le début, Ferrari ne voulait pas se vendre à Ford mais provoquer un sursaut nationaliste en Italie et pousser les propriétaires de Fiat, la famille Agnelli, à le racheter. Ses discussions avec Ford devaient les y inciter. Ce qui se produisit. Pressé par une opinion publique informée par une presse qu'Enzo Ferrari manipu-

lait à merveille, Giovanni Agnelli avait fait savoir à l'Ingegnere que Fiat ne laisserait pas Ferrari filer aux mains des Américains². Ferrari avait sauvé son entreprise, et de la manière qu'il souhaitait. Mais ce petit jeu florentin a eu un effet second que Ferrari n'avait pas imaginé. En ne se présentant pas à la réunion de signature prévue avec Ford en juillet 1963, »

1. Ni démenti d'ailleurs...
2. La cession de 50 pour cent des parts ne sera cependant formalisée qu'en juin 1969!

1962



Lorsque ce concept car de Ford Mustang sort en 1962, l'idée de produire la GT 40 n'existe pas encore. C'est de cet avant qu'elle va hériter.

1962



Après le concept car de la Mustang spider de 1962, une version avec hard-top est envisagée quelques mois plus tard. La GT 40 est déjà là.

1963



La Lola GT ou Lola Mark VI présentée en janvier 1963 au Salon de Londres tape dans l'œil des ingénieurs de Ford qui en achètent les droits.



Présentée au Racing Car Show de Londres en janvier 1963, la Lola GT est exactement la voiture qu'imaginent les ingénieurs de Ford.

► puis en ignorant les tentatives de reprise de contact, il avait tourné Henri Ford II en ridicule. Bafoué, blessé que l'on ait ainsi joué avec lui, ce dernier décida de punir l'Italien. Mis finalement au courant des discussions qui avaient débuté dans son dos et comprenant la rouerie dont il avait été l'objet, il lâcha à ses collaborateurs médu-

sés, semble-t-il lors d'une réunion au mois d'août 1963, «*Nous allons concevoir une voiture et gagner les 24 Heures du Mans. Pour le moment, ne me parlez pas de budget. Travaillez et revenez avec le bon projet. Vite!*». Le nom de Ferrari n'avait pas été prononcé, mais chacun savait que vaincre la Scuderia dans la Sarthe était aussi important que de remporter les 24 Heures du Mans, la plus prestigieuse épreuve de sport mécanique de l'époque...

LA MACHINE DE GUERRE FORD SE MET EN ORDRE MARCHÉ

L'entourage d'Henry Ford II travaille toujours très efficacement. Le patron n'a jamais besoin de prononcer le mot « vite ». Mais lorsqu'il l'est, cela indique un degré d'urgence absolue. Le projet 24 Heures du Mans a donc droit au coup de tampon « priority #1 ». L'heureux destinataire du dossier s'appelle Royston « Roy » Lunn. Cet ingénieur

britannique, naturalisé américain de fraîche date en 1962, dirige alors le Ford Advanced Vehicles center, ou centre de recherches avancées. Le FAV est à Ford ce que le Jet Propulsion Laboratory est à l'époque à la Nasa, le cœur de tous les projets, le département le plus important du constructeur. Henry Ford II a une confiance absolue en Lunn qui vient de créer et mettre au point la Ford Mustang en cent jours ! Celui-ci est donc bombardé directeur technique du programme Le Mans avec des prérogatives aussi étendues que son budget. Il n'a de comptes à rendre qu'à Henry Ford II. Sur ses conseils, on lui adjoint un Directeur Sportif, John Wyer. Pragmatiques, les Américains ont choisi cet autre Britannique pour son expérience. Wyer dirigeait en effet l'équipe Aston Martin victorieuse au Mans en 1959. Lunn a désormais accès à tous les savoir-faire présents au siège de Dearborn (Michigan-USA) ainsi qu'à ceux de tous les centres techniques de la marque à travers

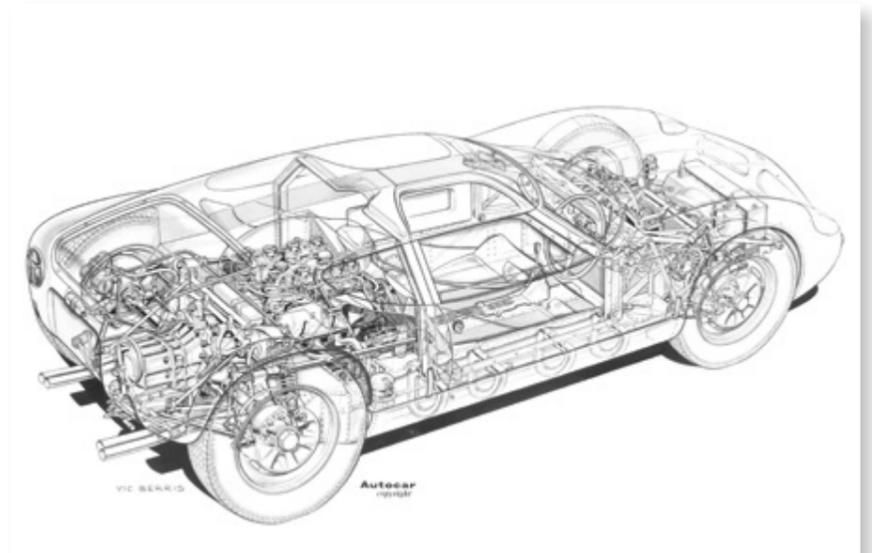


Au Mans 1963, Lola engage une Mk VI pour Attwood et Hobbs. La voiture est détruite dans une sortie de piste consécutive à un problème de transmission.

les États-Unis et jusqu'en Europe. Sinon en permanence, du moins à la demande, il peut compter sur la matière grise de milliers d'ingénieurs, des calculateurs de la division recherche et développement, des experts métallurgistes du département châssis, de celui des moteurs, et sur des fournisseurs toujours au garde-à-vous... Mais, si tout cela est nécessaire, ce n'est pas suffisant ! Car personne parmi ces cerveaux n'a jamais dessiné de voiture pour les 24 Heures du Mans. Il faut donc aller chercher cette compétence ailleurs. Et c'est encore en Grande-Bretagne que Ford va la trouver.

UN BRITANNIQUE POUR CONCEVOIR LA GT 40

En faisant la revue de détails des projets destinés à la compétition esquissés par les officines spécialisées, la réalisation d'un ingénieur Britannique avec moteur V8 Ford retient toute l'attention de Lunn et de Wyer. Elle a pour nom Lola GT. Présentée au Racing Car Show du palais des expositions de l'Olympia à Londres en janvier 1963, puis alignée aux 24 Heures du Mans en juin suivant, cette berlinette



L'écorché de la Lola GT. Eric Broadley et ses ingénieurs ont conçu une voiture à structure en aluminium autour du V8 Ford implanté en position centrale arrière.

à moteur central est compacte, racée et performante. Une vraie voiture d'ingénieur comme les aime Lunn. Son doux nom de Lola est bien éloigné du profil de son créateur. Eric Broadley a des lunettes à monture sombre, le cheveu clairsemé mais le sourcil broussailleux, et affiche souvent une mine ombrageuse, ce qui tombe bien car il est peu loquace. Mais, en matière

automobile, son talent parle fort et clair. Ford achète une Lola GT Mk VI³ et signe à Broadley un contrat de deux ans. Mais, malgré ses états de services, ce dernier n'a pas les mains libres. Le montant ►►

3. Dans les carnets de Lola, elle est baptisée Mark VI, puisque c'est le sixième projet de la société.



John Wyer (à droite) va s'assurer pendant deux ans les services d'Eric Broadley (à gauche) pour concevoir la Ford GT sur base de Lola GT (devant eux).



BROADLEY, PÈRE DE LA GT 40

Né le 22 septembre 1928, Eric Harrison Broadley est l'un des créateurs de voitures de course le plus important de l'histoire du sport automobile. Architecte de formation, il construit ses premières autos pour servir ses propres envies de compétition. En 1958, il en fait un métier et crée Lola Cars. De sa table à dessin jaillissent des monoplaces, de petits prototypes, des populaires transformées en voiture de courses à petit prix, qui gagnent. Les commandants affluent, sa réputation grandit vite. Eric Broadley va diriger Lola Cars et créer des modèles pour les plus grands championnats internationaux jusqu'à

la revente de la société en 1998. Sans qu'un décompte fiable existe, il est probable que Lola Cars est le constructeur de voitures de courses qui a décroché le plus grand nombre de succès en compétition de 1950 à 2000. Eric Broadley s'est éteint le 28 mai 2017.

1964



Avril 1964, les responsables du projet Ford GT posent chacun leur tour à côté du premier prototype qui va être exposé au Salon de Détroit.

1964



Les trois pères de la Ford GT derrière le premier châssis en avril 1964 en Grande-Bretagne. De gauche à droite John Wyer, Eric Broadley et Roy Lunn.

1964



En position centrale arrière, les concepteurs ont installés le V8 4,7 litres dérivé de la Ford Fairlane couplé à une boîte-pont Colotti.

1964



Le premier prototype, avec une carrosserie en fibre de verre, est envoyé de Grande-Bretagne à New-York pour y être exposé, puis de New York à Détroit.

1964



La Ford GT exposée ne s'appelle pas encore GT 40, qui sera en fait un surnom, et encore moins Mk I, puisqu'aucune Mk II n'est alors envisagée...

1964

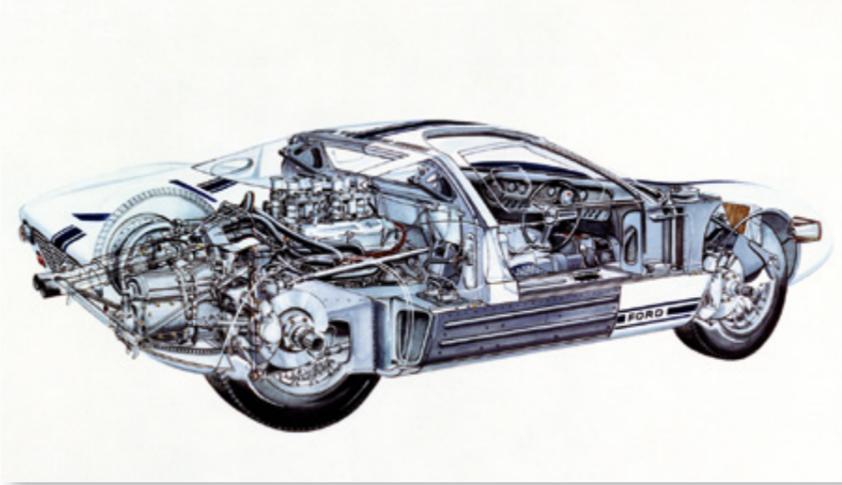


Alors que la Ford GT fait la tournée des salons de l'auto américains, en Grande-Bretagne sont construits les véhicules de l'écurie de course.

» réglé par Ford pour ses prestations l'aide à accepter cette « logique tutelle ». À Lola les idées et les propositions, à Ford les décisions.

GT 40, POUR 40 POUCHES DE HAUT

Broadley dessine la voiture en compagnie de Len Bailey, un des ingénieurs de l'équipe de Lunn. En ingénieur britannique moderne, Broadley a une philosophie qui fait également le succès de Colin Chapman avec Lotus, le poids est l'ennemi de la performance. Il imagine donc logiquement une voiture fine et légère dotée d'un magnifique châssis en aluminium. Mais Ford a quand même besoin de se rassurer sur la capacité d'une si petite structure à accoucher de son arme sportive absolue. Son bureau de style retouche le design qui se rapproche, dans sa partie avant, du prototype de la Mustang tandis que l'aérodynamique est optimisée par les ordinateurs de l'université du Maryland. Le châssis est tubulaire et en acier, la carrosserie en fibre de verre. Ces technologies, moins innovantes mais rassurantes, permettent d'envisager une production en « petite » série. Ford ne fait pas du sport que pour la gloire et le désir de laver l'affront fait par Ferrari... Broadley ne prend pas trop ombrage de



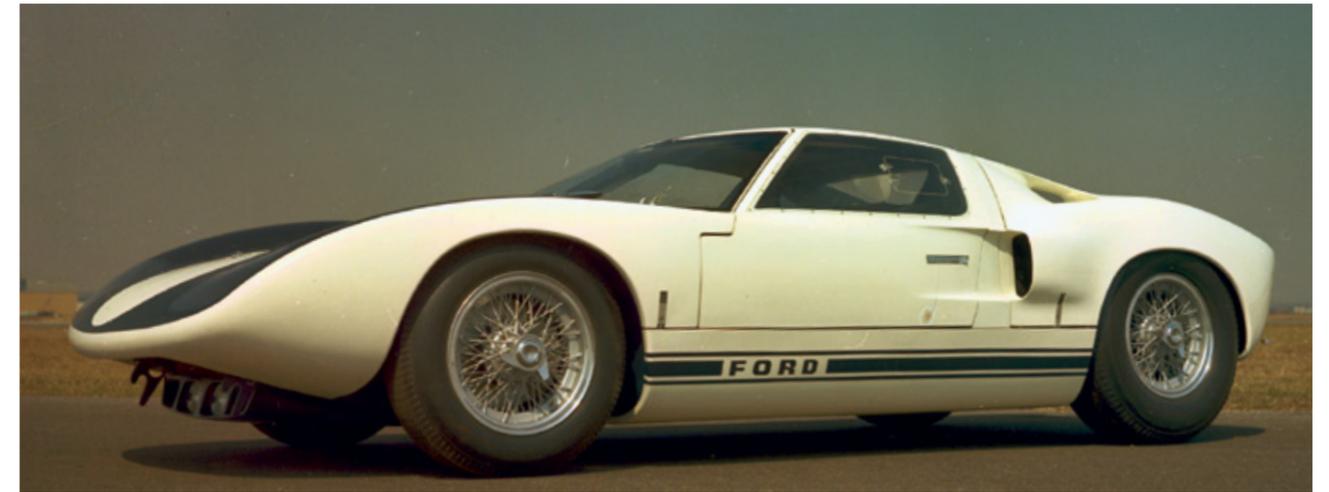
L'écorché de la Ford GT. Les ingénieurs de Ford n'osent pas aller aussi loin que Lola. Certes le moteur est en position centrale arrière, mais le châssis est fait d'une structure tubulaire en acier.

ces décisions qui divergent de ses propositions. Grâce à Ford, sa petite entreprise devient prospère... Et puis, sur un plan intellectuel, le concept de voiture basse et compacte qu'il prônait a été adopté. Si, au premier coup d'œil, la filiation entre les deux autos est évidente, le nom a un peu évolué. La Lola GT est devenue une Ford GT 40. 40 pour 40 pouces de haut, soit 1,016 m, même si elle mesure en réalité 40,5 pouces, soit très exactement 1,0287 m. Fin 1963, le premier châssis est mis en chantier en Grande-Bretagne à Coventry

chez le spécialiste Abbey Panels⁴. La voiture est ensuite assemblée dans les ateliers de Ford Advanced Vehicles Great Britain installés à Slough près de Londres. Neuf mois seulement après la décision d'Henry Ford II, la première GT 40 est présentée à l'Autoshow de Détroit en avril 1964. Époustouflante performance technique. Mais les pilotes vont en payer le prix...

SALVADORI FAIT PEUR À WYER

Les premiers essais de la GT 40 sont confiés à Jo Schlesser et Roy Salvadori. Les deux hommes se plaignent d'une très importante instabilité à haute vitesse. À l'occasion des essais préliminaires des 24 Heures du Mans 1964, en avril, ils pointent très loin des Ferrari de tête. Schlesser signe le 12^e temps et Salvadori le 19^e, mais, surtout, ils sortent chacun de la piste avec les deux voitures qui leur sont confiées... Au-delà de 240 km/h, l'avant se déleste et l'auto est incontrôlable. Wyer fait la sourde oreille. Salvadori se résout à faire passer le message de manière explicite. L'anecdote est restée célèbre. Lors d'une séance d'essais privée sur le circuit de la Mira⁵, il installe Wyer dans le siège passager et pousse la voiture à fond. À plus de 280 km/h, alors que l'avant flotte comme si la voiture vou-



Le premier prototype de la GT 40 en avril 1964. L'auto s'appelle juste « Ford GT », parfois orthographié sur les documents officiels « Ford G.T. ». Le profil avant est dérivé d'un show car de la Mustang. Totalement inapproprié en compétition, il se révélera même dangereux.

lait décoller, la carrosserie avant s'arrache, obstrue quelques secondes le pare-brise, puis s'envole. Wyer ne doutera plus jamais des commentaires de ses pilotes. Les aérodynamiciens revoient leur copie... Les 20 et 21 juin 1964, trois voitures sont engagées aux 24 Heures du Mans, la n° 10 pour Phil Hill et Bruce McLaren, la n° 11 pour Richie Ginther et Masten Gregory et la n° 12 pour Richard Attwood et Jo Schlesser. Face à Ferrari qui réalise un triplé, la déroute est cinglante. Faute de développement, les voitures ne sont pas fiables, notamment la boîte de vitesse Colotti qui peine à résister à la puissance et au couple des V 8. C'est du moins l'explication officielle, et très pratique, de Ford... La saison 1964 n'est qu'une longue suite d'échecs. Les performances aux essais sont généralement acceptables mais, en course, c'est une longue suite d'abandons ou de places d'honneurs... peu honorables !

NOUVEL ÉCHEC AUX 24 HEURES DU MANS

Le pilote et constructeur américain Carroll Shelby, père des Cobra, prend en charge la préparation des GT 40 en 1965 assisté de son complice Phil Remington. Aux 2000 Miles de Daytona, le 28 février, l'équipage anglo-américain, tout

un symbole, Ken Miles et Lloyd Ruby offre à la GT 40 sa première victoire. Aux essais des 24 Heures du Mans, en avril suivant, Ford dévoile une nouvelle version, une GT 40 dépourvue de toit. Bob Bondurant et John Whitmore en partagent le volant à la Targa Florio, mais Bondurant est victime d'une sortie de route. Au Nürburgring, Ford inaugure un nouveau moteur porté à 5,3 litres. Les pilotes terminent cependant loin des Ferrari 330 P 2

et 275 P 2. Parallèlement, une nouvelle version équipée d'un moteur de 7 litres et recevant une partie avant plus longue, la Mark II, a été développée. Les 24 Heures du Mans 1965 sont évidemment un rendez-vous attendu après le triple échec de l'édition précédente. Ford dé-

4. Cette société de construction mécanique automobile a déjà notamment produit pour Jaguar les éléments de châssis de sa Type D.
5. Motor Industry Research Association, centre d'essais des constructeurs en Grande-Bretagne.



LE DUEL FORD FERRARI SUR GRAND ÉCRAN LE 15 NOVEMBRE

Henry Ford II assiste le 19 juin 1966 au Mans au triplé de ses GT 40. Ce n'est cependant pas la n° 1 de Miles et Hulme de tête qui gagne, mais la n° 2 de McLaren et Amon. Pour être déclarés vainqueurs (« ayant couvert les premiers la plus grande dis-

tance »), Miles et Hulme doivent franchir la ligne avec plus de 20 m d'avance sur la n° 2 (ce que Miles a largement en fin de course) distance qui les séparerait sur la grille de départ (la n° 2 était deux places derrière la n° 1). Mais le directeur de la compétition de Ford, Leo Beebe, ordonne une arrivée groupée. Sachant qu'en laissant « pour la photo » la n° 2 revenir dans ses échappements il a course perdue, Miles préfère se laisser doubler. L'injustice ne sera jamais réparée. Deux mois plus tard, le 17 août 1966, il est victime d'un accident mortel en essais privés avec Ford. Découvrez cette histoire le 15 novembre au cinéma.



L'engagement au 24 Heures du Mans 1964 est un coup d'essais. Ford engage trois voitures. Et abandonne trois fois à la 5^e (n° 12, Attwood-Schlesser), 6^e (n° 11, Ginther-Gregory) et 14^e heure (n° 10, Hill-McLaren).

1964



Le 31 mai 1964, à l'occasion des 1000 km du Nürburgring, la Ford GT fait sensation sur la grille de départ de sa première sortie en compétition.

1964



Engagée par le Ford Advanced Vehicles Department, son volant a été confié à deux pilotes de renom, Phil Hill et Bruce McLaren.

1964



Après avoir constamment figuré dans le peloton de tête, c'est l'abandon sur rupture de suspension arrière aux 15^e des 44 tours de course.

1964



En juin, Ford engage trois GT à l'occasion des 24 Heures du Mans, toujours confiées aux techniciens du Ford Advanced Vehicles Department.

1964



Une fois encore, c'est Ferrari qui fait la course en tête et qui décroche un triplé. Les ambitions de Ford paraissent alors bien irréalistes...

1964



Les trois Ford GT abandonnent. Seul maigre motif de satisfaction, le meilleur tour en course a été réalisé par Phil Hill sur la n° 10.



En 1965, séance de travail aérodynamique à Riverside. Lorsque la GT roule (accompagnée d'une voiture qui la filme) les mouvements des brins de laine matérialisent l'écoulement de l'air sur la carrosserie.



2000 km de Daytona 1965. Premier succès de la GT. Miles et Ruby l'imposent avec cinq tours d'avance sur la Cobra Daytona de Schlesler, Keck et Johnson.

» barque en force avec deux Mk II 7 litres, la n° 1 pour Ken Miles et Bruce McLaren et la n° 2 pour Phil Hill et Chris Amon, une Mk I 5,3 litres, n° 6, pour Herbert Müller et Ronnie Bucknum, deux Mk I 4,7 litres, la n° 7 pour Bob Bondurant et Umberto Maglioli et la n° 14 pour John Whitmore et Innes Ireland.



1965, Leo Beebe (3^e en partant de la gauche), le directeur des Projets Avancés de Ford qui supervise à ce titre le projet GT, pose ici avec ses ingénieurs.

Quant au spider 4,7 litres, n° 15, il est engagé par Ford France et confié à Maurice Trintignant et Guy Ligier.

Pole position de cette 33^e édition pour Phil Hill, six voitures au départ dans des configurations différentes pour ne pas mettre tous les œufs dans le même panier, meilleur tour en course également pour Hill... et aucune GT 40 à l'arrivée ! La défaite est d'autant plus cuisante que la victoire sur la Scuderia Ferrari semblait à portée. Toutes les Ferrari officielles ont abandonné, ce sont des Ferrari privées qui l'ont emporté en réalisant un triplé ! Au siège de Ford à Dearborn, la douche est très froide. Mais le directeur technique du projet, Roy Lunn, ose rappeler qu'il y a moins de deux ans, l'idée même de s'attaquer à ce défi n'existait pas. Henry Ford II décide d'intensifier son effort pour la phase deux du programme.

L'ÈRE DES GRANDES VICTOIRES

Pour 1966, Ford décide de porter tous ses efforts sur la Mark II tandis que les Mark I seront allouées aux écuries privées. En janvier, la GT 40 est disponible de série sous deux formes, compétition (4,7 litres 380 ch)

et *street version* qui se veut plus routière (puissance réduite à 335 ch). La fabrication est assurée en Grande-Bretagne chez Ford Advanced Vehicles. La finition de la version civile est confiée à Harold Radford, concessionnaire Rolls-Royce et Bentley de Londres, qui réalise également des carrosseries en commandes spéciales ainsi que des équipements personnalisés pour les voitures haut de gamme. Radford reçoit les voitures brutes et réalise les peintures vernies au fini digne des plus luxueuses limousines. Pour chaque client, il tapisse l'intérieur de cuir et de moquettes et installe des vide-poches. Voilà pour la ville... Mais l'essentiel des GT 40 est en fait acquis par des écuries privées qui les préparent et les font courir. Les plus célèbres sont l'écurie Essex et l'Alan Mann Racing qui a remporté le Tour de France Auto en catégorie Voitures de Tourisme en 1964 avec une Ford Mustang.

Alan Mann achète deux Mk I qu'il transforme en remplaçant leurs carrosseries de fibre de verre par de l'aluminium. Pendant ce temps, l'équipe officielle Ford a digéré ses déconvenues. « On apprend à tout âge », avait lâché Henry Ford II à la suite des premiers échecs. Les GT 40 Mk II sont



A Daytona, les GT surclassent pour la première fois la concurrence. C'est désormais l'équipe privée de Carroll Shelby qui est en charge de la voiture.



Shelby et l'équipe du succès de Daytona (de g. à d.) : Miles (blouson sombre), Shelby (chapeau de cowboy), Ruby, Beebe et Geddes (responsable Endurance).

devenues encore plus performantes et elles sont désormais fiables. Le championnat du Monde des marques promet d'être un combat de très haute volée.

LES SUCCÈS AMÉRICAINS

Pour les premières 24 Heures de Daytona 7, Ford réalise un triplé. Ken Miles et Lloyd Ruby (n° 98, GT 40 Mk II châssis 1015), Dan Gurney et Jerry Grant (n° 97, GT 40 Mk II châssis 1012) ainsi que Walt Hangsen et Mark Donohue (n° 95, GT 40 Mk II châssis 1031) laissent la première Ferrari à cinq tours (Pedro Rodríguez et Mario Andretti, 365 P 2 n° 21, châssis 0838) !

Aux 12 Heures de Sebring le 26 mars 1966, l'addition est la même pour Ferrari. La GT 40 Mk II à toit ouvert n° 1, baptisée X-1, qui avait été confiée à Chris Amon pour cinq courses fin 1965 (châssis GT/110), s'impose largement aux mains de Ken Miles et Lloyd Ruby devant la n° 3 de Walt Hangsen et Mark Donohue (GT 40 Mk II châssis 1032) et la n° 19 de Skip Scott et Peter Revson (GT 40 Mk I châssis 1026). La Scuderia a même reculé d'une place puisque la Porsche 906 de Hans Herrmann et Joe Buzzetta s'est intercalé entre les GT 40 et la 206 S de Ludovico Scarfiotti et Lorenzo Bandini.

Ces victoires américaines essentielles étant acquises, Ford laisse ses écuries privées

le représenter lors des courses suivantes. Ferrari gagne donc à Monza et Spa, Porsche en Sicile à la Targa Florio et Chaparral au Nürburgring. L'équipe américaine a levé le pied pour mieux se préparer pour les 24 Heures du Mans. Elle s'y présente en force et très affûtée. Et la tactique va payer.

LE TRIPLÉ DU MANS 1966

Le 3 avril 1966, neuf Ford GT 40 sont inscrites pour les essais préliminaires des 24 Heures du Mans. Sur la feuille d'engagement apparaissent la n° 1, un nouveau prototype testé par Ford et équipé du V8 de 7 litres, baptisé

LES DIFFÉRENCES TECHNIQUES

- Les Mk I (qui ne s'appellent pas encore Mk I puisqu'on ne sait pas qu'il y aura des Mk II...) possèdent le fameux moteur Ford 289 ci de cylindrée (4,7 litres) des Cobra et Shelby accouplé à une transmission Colotti, pour les toutes premières, et ZF à cinq rapports pour les autres (la plupart).
- Les Mk II sont, elles, équipées d'un Ford 427 ci (7 litres) accouplé à une transmission Kar Kraft à quatre rapports. Deux « cheminées » sur le capot arrière permettent immédiatement de les reconnaître (ce sont les voitures du fameux triplé aux 24 Heures du Mans 1966).

- Les Mk III (ou Mk II B) sont, selon les châssis, équipées de l'un ou l'autre des moteurs : les P1101 à P1107 sont des 289 ci ; les châssis d'Alan Mann ont reçu les deux motorisations, AM 1 et AM 2 des 289 ci, XGT 1, XGT 2 et XGT 3 des 427 ci. Les trois Ford GT 40 « Gulf » (Mirage M 1) sont un cas à part puisqu'elles ont été équipées par John Wyer de V8 Ford-Westlake-Gurney de 5 litres, puis 5,7 litres, accouplés à des boîtes de vitesse ZF à cinq rapports.
- Les Mk IV qui ont remporté les 24 Heures du Mans 1967, sont dotées d'un châssis en nid-d'abeilles.

1965



La gestion en course des GT 40 est confiée à Carroll Shelby, qui décroche enfin une première victoire lors des 2000 km de Daytona.

1965



La Mk II n'existe pas encore que Ford imagine déjà le futur de la Ford GT. Le projet J commence à voir le jour sur les tables à dessin.

1966



Le Ford Advanced Vehicles Department développe la Mk II. Nouveau moteur plus puissant, aérodynamique revue, performance et fiabilité en hausse.

1966



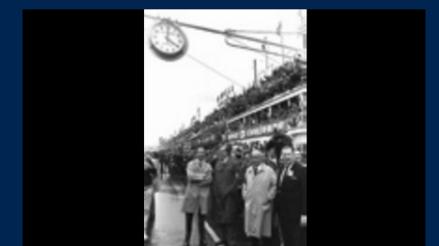
La Ford GT Mk II, ici dans la cour de présentation des prototypes chez Ford à Dearborn, devient la voiture de course de référence en Endurance.

1966



Au 24 Heures du Mans, l'armada Ford (13 voitures officielles et privées) écrase la concurrence de ses performances. Ferrari n'est pas à la hauteur.

1966



Henry Ford n'a pas à renvoyer ses ingénieurs en cas de défaite comme il le leur avait promis. Ses GT décrochent la victoire et un triplé au Mans.



En 1966, la GT Mk II remplace la GT Mk I. Le V8 4,2 litres issu de la Ford Fairlane a laissé sa place au 7 litres dérivé du bloc de la Ford Galaxie.



L'équipe du Mans 1966, six voitures officielles et plus de cent techniciens. Henri Ford écrit à plusieurs responsables « Vous feriez mieux de gagner. »

» en aluminium engagées par l'Alan Mann Racing (AMR), la n° 32 de John Whitmore (châssis AM GT-1) et la n° 33 de Jackie Stewart (châssis AM GT-2). L'équipe américaine Holman & Moody aligne quant à elle une GT 40 Mk II, la n° 2 (châssis 1012),

sur laquelle vont se succéder tout au long de la journée Ken Miles, Bruce McLaren, Chris Amon, Lucien Bianchi, Graham Hill et Jackie Stewart. Enfin, Carol Shelby, qui a la responsabilité de la GT-J prototype n° 1, fait également rouler la Mk II n° 3 de Walt

Hansgen (châssis 1011) qui sera victime d'un accident mortel dans lors de ces essais. Pour la course, le duel Ferrari-Ford s'annonce grandiose. Samedi 18 juin, quatorze Ferrari[®] font face à treize GT 40. L'on a cinq GT 40 Mk I pour Jochen Rindt et Innes



19 juin 1966, quelques secondes après 16 heures, trois Ford GT 40 franchissent ensemble la ligne d'arrivée des 34^e 24 Heures du Mans (manque ici la n° 5 hors cadrage). Contrat rempli après trois tentatives infructueuses. Le début d'une série de quatre succès consécutifs dans la Sarthe.

LES 134 FORD GT 40 CHÂSSIS PAR CHÂSSIS

Pour en finir avec les trop nombreuses incertitudes et les embrouillaminis, trouvez ci-dessous l'inventaire complet des Ford GT 40, châssis par châssis, numéro par numéro. Revue de détails.

SERIE ANGLAISE :

Ces 122 châssis produits par Abbey Panels à Coventry se répartissent en trois séries :

SERIE « PROTOTYPES », châssis n° 101 à n° 112 + XI :

- prototypes coupé : 4 voitures
- prototypes roadster : 5 voitures
- prototypes lightweight : 4 voitures

TOTAL : 13 AUTOS

SERIE « PRODUCTION », châssis n° P1000 à n° P1086 :

- versions compétition : 48 voitures
- versions route (dites « street version ») : 31 voitures
- versions MK II (moteur 7 litres) : 8 voitures

TOTAL : 87 AUTOS

SERIE MK III (certaines portent la dénomination MK II B) :

- châssis n° P1101 à n° P1107 : 7 voitures
- châssis de réserve, n° P1108 à n° P1114 : 7 voitures
- Ecurie Alan Mann, AM 1 & AM 2 + XGT 1, XGT 2 et XGT 3 : 5 voitures
- Ecurie Mirage : 3 voitures (parfois enregistrées comme MK I)

TOTAL : 22 AUTOS

SERIE AMERICAINE :

Ces 12 châssis en nid-d'abeilles conçus et produits par Ford USA chez Kar Kraft, appelés « châssis J » ou « MK IV », numérotés J1 à J12, se répartissent comme suit :

Châssis n° J1 à n° J8 en configuration de GT 40 telle que victorieuse des 24 Heures du Mans 1967.

Châssis n° J9 à n° J12 sous forme de barquette pour la série Can Am.

LES CHÂSSIS « DE RÉSERVE »

Au sein de cette série de 134 châssis produits, certains sont des châssis dits « de réserve » :

- 7 châssis produits et clairement dits « de réserve » étaient destinés à remplacer des monocoques trop endommagées lors d'éventuels accidents de course.
- Seuls deux châssis « de réserve » furent utilisés entre 1964 et 1971 : le châssis n° P1110 pour la n° P1012, le châssis n° P1111 pour la n° P1078.
- Les autres châssis « de réserve » furent vendus après 1971, sans moteur ni transmission, dans certains cas sans carrosserie.

Ireland (n° 12, châssis 1017), Peter Sutcliffe et Dieter Spoerry (n° 14, châssis 1040), Guy Ligier et Bob Grossman (n° 15, châssis 1007), Skip Scott et Peter Revson (n° 59, châssis 1038), Jochen Neerpasch et Jacky Ickx (n° 60, châssis 1001), ainsi que huit GT 40 Mk II pour Ken Miles et Denis Hulme (n° 1, châssis 1015), Bruce McLaren et Chris Amon (n° 2, châssis 1046), Dan Gurney et Jerry

Grant (n° 3, châssis 1047), Paul Hawkins et Mark Donohue (n° 4, châssis 1032), Ronnie Bucknum et Dick Hutcherson (n° 5, châssis 1016), Lucien Bianchi et Mario Andretti (n° 6, châssis 1031), Graham Hill et Brian Muir (n° 7, châssis XGT-2), et enfin John Whitmore et Frank Gardner (n° 8, châssis XGT-1).

Il aurait pu d'ailleurs y en avoir une de plus sur la grille, mais en raison d'un accident aux essais, la Mk I n° 63 de Richard Holquist et Bruce Jennings, a dû renoncer. Quant à la Mk II n° 6 T, pourtant bien inscrite sur les listes d'engagement, c'est une des voitures de réserve de l'écurie officielle.

HENRY FORD LIBÉRÉ

Dimanche 19 juin, le drapeau à damier salue un triomphe total de Ford. Trois Mk II franchissent la ligne d'arrivée aux trois premières places. Le tiercé gagnant est 2-1-5 avec McLaren et Amon, Miles et Hulme puis Bucknum et Hutcherson. Avant d'abandonner sur radiateur percé, Dan Gurney a quant à lui décroché la pole position et le record du tour en course. Venu spéciale-

ment des États-Unis, Henry Ford II monte à 16 h 15 sur le podium aux côtés de ses pilotes. L'affront fait par Ferrari est enfin lavé ! En 1967, la GT 40 en version Mk IV, magnifique et monstrueuse, conserve son titre en battant à nouveau Ferrari et ses exceptionnelles 330 P 4. En 1968 et 1969, après l'arrêt du programme officiel, ce sont les Mk I de l'écurie que John Wyer a créé avec le soutien de Gulf pour continuer à exploiter les voitures, qui vont remonter sur la plus haute marche du podium. A chaque fois en s'imposant sur Porsche, notamment en 1969 lors d'une bataille épique, peut-être la plus belle à laquelle se soient jamais livrés deux équipages, entre la GT 40 Mk I de Jacky Ickx et Jackie Oliver 9 et la Porsche 908 n° 64 de Hans Herrmann et Gérard Larrousse. Quatre victoires consécutives de 1966 à 1969. Les deux premières pour l'honneur de Ford. Les deux suivantes pour la beauté du sport...

8. Une 250 LM, trois 275 GTB/C, trois 330 P 3, quatre 365 P 2 et trois 206 S.
9. Il s'agit de la Ford GT 40 Mk I, châssis 1075, déjà victorieuse l'année précédente avec Lucien Bianchi et Pedro Rodriguez.



Entre Bruce McLaren (à g.) et Chris Amon (à d.), Henry Ford II savoure sa revanche sur Ferrari. Il s'est vengé de l'affront fait trois ans plus tôt.

1967



Gagner une fois n'est pas suffisant. Dans les souffleries de Ford, les ingénieurs développent le Projet J, une Ford GT nouvelle génération.

1967



La Ford GT Mk IV est une voiture totalement nouvelle, très en avance sur la concurrence. Son châssis en composites intègre le V8 7 litres de la Mk II.

1967



La Ford GT Mk IV s'impose dès sa première tentative aux 24 Heures du Mans, en 1967, devant les Ferrari 330 P 4, grâce à Dan Gurney et A.J. Foyt.

1968



La réglementation du Mans a changé. Confiées à John Wyer soutenu par Gulf, les Ford GT Mk I reprennent du service équipées d'un V8 4,9 litres.

1968



Malgré une concurrence acharnée de Porsche et d'Alfa Romeo, Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi font triompher l'une des trois GT 40 « Gulf-Wyer ».

1969



Quatrième victoire consécutive de la Ford GT au Mans grâce à Ickx et Oliver après un duel d'anthologie avec la Porsche 908 d'Herrmann et Larrousse.

41^{ème} salon international époquauto

autos & motos anciennes

**8.9
& 10**
novembre
2019
Eurexpo **Lyon**
dès 9h



Les plateaux à L'HONNEUR

CITROËN : les 100 ans de la marque

DELAGE : la belle voiture française

MASERATI : 105 ans d'élégance sportive

GNOME & RHÔNE : le centenaire de la moto ABC

AUTODIVA : les autos de course CROSSLE

BERLIET : construction et services entre 1910 et 1980

YOUNGTIMERS : les coupés 4 places



#epoquauto2019
www.epoquauto.com

VENTE AUX ENCHÈRES
dimanche 10 novembre à 14h, assurée par OSENAT

Chovelle - agence-planète.fr - © Agence Planète



90

© Citroën Communication

LES GRANDS EVENEMENTS DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 64 - 3^e Journée Nationale des Véhicules Anciens
- 72 - 10^e Pique-Nique des Damiers
- 74 - 5^e Vintage Revival Monthéry
- 76 - 10^e Beforty Rally
- 78 - 75^e Anniversaire du Débarquement
- 80 - 70 Ans d'Abarth
- 82 - 25^e Locomotion en Fête
- 84 - 2^d Festival des Véhicules Anciens de Mulhouse
- 86 - 5^e Chantilly Arts & Élégance Richard Mille
- 89 - 23^e Grand Prix Rétro
- 90 - 100 Ans de Citroën, Rassemblement du Siècle



78



80



86





28
AVRIL
TOUTE LA
FRANCE

JOURNÉE NATIONALE DES VÉHICULES ANCIENS

COMPTE-RENDU GLOBAL

La troisième édition de la JNVE (Journée Nationale des Véhicules d'Époque) se tient chaque année le dernier dimanche du mois d'avril, cette année le 28 avril 2019. Lancée en 2017 par la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Époque), cette journée a pour but de faire partager notre passion au grand public, en sortant nos véhicules pour aller à sa rencontre.

Près de 300 manifestations officiellement inscrites sur le site JNVE dédié, nous savons certainement qu'il y en a eu beaucoup d'autres, comme l'ont rapporté près de 650 articles en presse écrite, online, reportages télévisuels et radio qui couvrent l'hexagone métropolitain aussi bien que les départements d'outre-mer.

Cette journée constitue aussi une formidable opportunité pour montrer et illustrer la diversité de notre patrimoine roulant de tous types et de toutes générations.

Autos, motos, camions, camionnettes, véhicules militaires, tracteurs agricoles, des Ancêtres de 100 ans aux Youngtimers qui ont à peine 20 ans, tous ont circulé pour le plaisir des yeux grâce à ceux qui les entretiennent et les restaurent, qu'ils soient professionnels, musées, clubs et collectionneurs individuels, toutes générations et positions sociales confondues, ce qui en fait la richesse au niveau des échanges et des expériences.

Tout le monde se souvient de la voiture ou de la moto des parents, amis et voisins qui ont fait rêver tout un chacun, en se promettant : « un jour, j'en aurai une » ! Eh bien, la JNVE, c'est l'occasion de la retrouver.

C'est enfin une autre façon de parler d'automobile au sens générique du terme, une autre façon de l'utiliser, de la communiquer, de la ressentir et de la partager.

En 2020, la quatrième édition de la JNVE se tiendra le Dimanche 26 Avril. Retenez bien la date, notez-le sur votre agenda et rendez-vous l'année prochaine!

Jean-Louis BLANC
Président de la FFVE

Un peu d'histoire...

Dès avril 2016, le Conseil d'Administration de la FFVE organise plusieurs séances de travail réunissant une cinquantaine de personnes (administrateurs FFVE et représentants de clubs) pour définir ce qui deviendra la Journée Nationale des Véhicules d'Époque, la JNVE.

La musique avait sa fête, le patrimoine bâti également alors pourquoi pas les véhicules anciens ? C'est maintenant chose faite et ce sera tous les derniers dimanches du mois d'avril, au début du printemps et au retour des beaux jours.

L'idée de cette journée est de partager la passion du patrimoine industriel roulant que représentent les véhicules anciens avec le plus grand nombre (amateurs, public, médias et autorités politiques) et de laisser

place à toutes les initiatives individuelles ou collectives : traversée de ville, sortie autour d'un pique-nique, bourse d'échanges, ouverture de musée, interclubs, concours d'élégance ou concours d'état, portes ouvertes chez un professionnel, balade ouverte au public, démonstration de matériels agricoles ou militaires, salons... Toutes les initiatives sont les bienvenues pourvu que l'on communique autour de celles-ci. En 2017, pour assoir la journée et marquer les esprits, le message de la FFVE était d'avoir le maximum de manifestations et/ou de présences sur le terrain quitte à avoir de petits événements. Pour 2018/2019, la consigne a évolué vers un regroupement des initiatives pour faire un effet de masse. Chacun restant néanmoins maître de son organisation.



La devise de la JNVE

La JNVE, pour que nos véhicules d'hier puissent continuer à rouler sur les routes d'aujourd'hui en prévision des réglementations de demain !

Citation de la Fiva

Un site internet dédié à la JNVE

Dès 2017, un site internet dédié a été créé pour :

- Annoncer la journée et le nombre de manifestations recensées (env 300 par an) mais on peut estimer que ce nombre est plus ou moins compris entre 700 et 1000 initiatives,
- Regrouper toutes les manifestations sur un calendrier et une carte de France et des Dom-Tom pour permettre au

public de trouver facilement la manifestation proche de chez lui,

- Présenter les comptes-rendus photos des manifestations organisées année par année.

L'URL du site : <http://www.jnve-ffve.org>

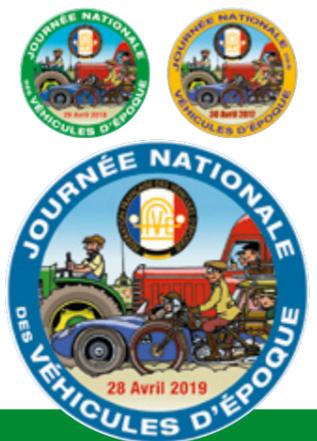
La chaîne Youtube de la FFVE présente également quelques images de ces premières éditions.

La couverture médias

Grâce à un démarchage organisé par une agence de presse, la JNVE aura une couverture média digne de l'événement :

TYPE DE MÉDIA	2018	2019
Presse écrite	352	420
Presse online	167	207
Radios nationales	5	4
Télévisions	8	4
TOTAL	532	636

Pour 2019, 504 articles ont annoncé la JNVE et 132 ont fait un compte-rendu de la JNVE



Le logo

Avec l'aide de Thierry Dubois, le dessinateur bien connu des amateurs des Nationales 6 et 7, un logo a été créé. Il est décliné chaque année dans une nouvelle couleur. De ce logo, la FFVE édite des autocollants qui sont distribués via le site dédié à la journée ou sur les stands de la FFVE dans les divers salons nationaux ou régionaux.

- En 2017, 25.000 autocollants jaune ont été édités et distribués,
- En 2018, 32.000 autocollants vert ont été édités et distribués,
- En 2019, 35.000 autocollants bleu ont été édités et distribués.

Pour 2020, 50.000 autocollants seront édités et distribués à ceux qui en font la demande et qui inscrivent leur manifestation sur le site dédié.

La journée nationale des véhicules d'époque a été savamment orchestrée par Christine Gauchy depuis sa création en 2017. Fort de ce succès, son organisatrice laisse désormais le soin à Fabrice Reithofer de renforcer cette journée dédiée à nos véhicules anciens.
fabrice.reithofer@ffve.org

LA JNVE EN 2019

Retour sur une sélection de manifestations organisées dans le cadre de la Journée Nationale. La sélection s'est faite à partir des comptes-rendus (Texte et photos HD) que la FFVE a reçu au lendemain de la manifestation. CONTACT : JNVE@FFVE.ORG

10 TROYES

Journée portes ouvertes au Musée des blindés de Troyes où plusieurs centaines de visiteurs ont pu approcher les blindés et poser toutes les questions voulues aux responsables présents sur place. Les enfants étaient ravis du spectacle, il est tellement rare de pouvoir les voir d'aussi près.

MUSÉE MILITAIRE ASSOCIATION TROYENNE

11 à 15 rue Gustave Michel
10000 TROYES

Tél. : 06.07.08.69.74 - tabarebruno10@sfr.fr



13 SAINT-REMY-DE-PROVENCE

Les Esprits Collectors de l'atelier de restauration Bullitt Racing se sont rassemblés à Saint-Rémy de Provence pour présenter aux nombreux visiteurs leurs véhicules : de la légendaire AC Cobra à la mythique Mustang Fastback 68 Bullitt en passant par une magnifique Jaguar XK120, des Chevrolet Corvette, pickup, Ford Galaxie, Pontiac Firebird, MG A, Mustang cabriolet... Dans l'après-midi, les belles ont formé un cortège qui a sillonné les Alpilles.

SARL BULLITT RACING

43 Avenue Albert Gleizes
13210 SAINT-RÉMY-DE-PROVENCE

Tél. : 04.90.95.44.11 - bullitracing@free.fr



15 LADINHAC

Sous l'impulsion de l'association Ladin hac Patrimoine, exposition de beaux modèles grâce à la participation des clubs : les Vieux volants du Carladez, le Torpédo Club du Cantal et des Vieilles mécaniques de Senilhes pour les tracteurs mais aussi de collectionneurs de la commune et des environs amoureux de belles anciennes et soucieux de préserver notre patrimoine roulant !

ASSOCIATION LADINHAC PATRIMOINE

Place Céline Esquiro
15120 LADINHAC

Tél. : 0673742968 - ladinhac.patrimoine@gmail.com



15 MURAT

30 clubs régionaux, 500 véhicules de la Ford T à l'Alpine A110 de 2018 ont été réunis pour cette exposition statique au centre de Murat. La bourse d'échanges dans la halle municipale a réuni une vingtaine d'exposants. Pour clore la journée, une Peugeot 403 de 1958, gros lot de la tombola, restaurée par les bénévoles de l'association Murat Mécanique Rétro, a été gagnée par un couple de la région, pour le plaisir de tous.

LES TORPÉDOS DE L'ALAGNON

Le Croizet
15100 LES TERNES

Tél. : 06.11.50.17.22 - chezgodard@orange.fr



17 ILE-DE-RE

Les adhérents de l'ARVA rejoints par des équipages régionaux se sont retrouvés sur l'île-de-Ré pour une journée de convivialité, de partage et de découvertes grâce à des visites guidées de l'île, des marais salants, un pique-nique tiré du coffre pris à Saint Clément des Baleines, exposition à Sainte-Marie-de-Ré avant le verre de l'amitié qui clot cette journée.

AMICALE ROCHELAISE DE VÉHICULES ANCIENS

1 Rue Gaspard Monge
17000 LA ROCHELLE
Tél. : 06.51.21.41.85 - secretariat.arva@gmail.com



19 EGLETONS

Rassemblement et exposition de plus de 240 véhicules (autos, motos, utilitaires, militaires et agricoles) par le club Egletons Rétro passion.

EGLETONS RÉTRO PASSION

Hôtel de ville
Place des anciens combattants
19300 EGLETONS

Tél. : 06.82.02.24.66 - egletonsretropassion@gmail.com



30 NIMES

Les V.H.N. ont réuni une quinzaine de véhicules sur l'Esplanade Charles De Gaulle à Nîmes. Ce rassemblement a été organisé conjointement avec les étudiants de l'École de Commerce de Nîmes (E.G.C) au profit de l'association des chiens guide du Grand Sud Ouest de France.

VOLANTS HISTORIQUES NÎMOIS

34 Passage Robespierre
30000 NÎMES
Tél. : 06 79 83 15 27 - mjc.chauvet@yahoo.fr



35 RENNES

Plus de cent véhicules bretons avaient répondu présents à l'appel de l'AVIV et d'Engrenage pour une exposition au parc de la Prévalaye à Rennes. Les clubs de la région étaient invités à organiser une balade avant de rejoindre Rennes où les danseurs de claquettes de l'association Tap Breizh ont animé cette journée.

ENGRENAGE

14 Rue Le Coz
35000 RENNES
Tél. : 06.75.80.73.72

AVIV

13, Rue du clos Paturon
35520 LA CHAPPELLE-DES-FOUGERETZ
Tél. : 02.99.66.45.85

club.engrenage@laposte.net



40 LE SEIGNANX

À l'occasion de la JNVE 2019, une vingtaine de véhicules se sont retrouvés par la Randonnée du Seignanx. Celle-ci se déroule le dimanche matin, le but étant d'effectuer un parcours d'une cinquantaine de km dans le canton du Seignanx en marquant un arrêt de 20 minutes devant chaque mairie (8 au total).

AUTO RETRO DU SEIGNANX

24, Allée des Saules
40440 ONDRES
auto-retro-du-seignanx@orange.fr



42 MONTBRISON

Malgré une météo incertaine, Montbrison et sa région ont vécu au rythme des véhicules anciens : 480 véhicules exposés et 1500 visiteurs. Au programme de cette journée, exposition des véhicules, marché local, balades en anciennes ou baptêmes en ancienne au profit du Téléthon sur les boulevards de la ville.

CLUB AUTO RÉTRO DES MONTS DU SOIR

27 rue Paul Cézanne
42600 MONTBRISON
Tél. : 04.77.58.50.07 - carms42600@gmail.com



45 ARTENAY

Balade en Centre Val de Loire organisée par Car-Histo-Bus et Saviem Passion avec la participation d'autres associations comme Arrêt Demandé, APTRP, Autocars d'époque... Rendez-vous sur la place de la mairie d'Artenay, visite des musées de Loigny-la-Bataille et d'Asnières-le-Marché avec exposition des véhicules à chaque étape.

CAR HISTO BUS

18, Place Champlain
14000 CAEN
Tél. : 06.72.78.17.22 - philippe.beaussier@car-histo-bus.org



45 MALESHERBES

Après un petit-déjeuner offert par la municipalité de Jarreau, les 30 équipages réunis par le CAACL se sont dirigés vers Malherbes pour la visite du plus important musée de l'imprimerie en Europe. Le convoi a ensuite rejoint par les petites routes le village de Seichebrières pour un verre de l'amitié offert par la mairie.

CLUB ANCIENNES AUTOMOBILES CLUB DU LOIRET

147 avenue Capitaine Jean
45800 SAINT-JEAN-DE-BRAYE
Tél. : 06.03.79.55.83 - jfpornin@wanadoo.fr



57 SAINT-AVOLD

Le 2^e Bouchon de Saint-Avold est organisé conjointement par le Club Idéale DS Lorraine et la municipalité de Saint-Avold. Toute la journée, la place du marché a été réservée aux véhicules d'époque dès 10h30. À 14h00, le convoi du bouchon a déambulé dans les rues de la ville encadré par la Police Municipale. Malgré le temps capricieux et les averses, ce bouchon a rassemblé plus de 160 véhicules d'époque.

IDÉALE DS LORRAINE

CIS Le Felsberg
57500 SAINT-AVOLD
Tél. : 06.26.27.56.04 - fabriol.michel@neuf.fr



59 MARCQ-EN-BAROEUL

Profitant des installations et de l'espace offerts par l'Hippodrome de Marcq-en-Baroeul, le RAAAF a organisé son 2^e Marcq Méca Vintage, cette année le thème principal était consacré aux belles américaines avec des autos et des motos principalement axées sur les Trente Glorieuses.

RASSEMBLEMENT DES AMATEURS D'AUTOMOBILES ANCIENNES DES FLANDRES

5, Allée Rubens
Résidence Clémenceau
59115 LEERS
Tél. : 06.03.36.64.69 - dubois.19632@gmail.com



59 VAUCELLES

À l'initiative du RAVERA, les amateurs de la région étaient invités au départ d'Arras, ou de Douai avec le club RAYVE ou de Cambrai avec l'Association Cambrésienne de La Belle Automobile à se retrouver à l'abbaye de Vaucelles pour le déjeuner, l'exposition des véhicules et la visite des lieux.

RAVERA

42, Place des Héros
62000 ARRAS
Tél. : 03.21.48.68.71 - ravera-6a@wanadoo.fr



67 STRASBOURG

La rencontre mensuelles traditionnellement organisée par Rétroencard à Strasbourg s'est transformée en balade aux pieds des vignes avant de rejoindre le Salon du véhicule de collection au parc des expositions de Strasbourg où les participants ont pu exposer leur véhicule et visiter le salon.

RETROENCARD

14, rue des Vignes
67380 LINGOLSHEIM
Tél. : 06.86.55.00.56 - fabrice.reithofer@dfai.e



72 **LE MANS**

Le CAR Le Mans a associé son traditionnel bidon de 5 litres (autos) et 2 litres (motos) concours de consommation à la JNVE. 123 véhicules répartis en 3 catégories ont tenté de consommer le moins possible pendant 45 minutes sur un circuit de 1,5 km tracé en ville. 10.000 spectateurs ont assisté à l'événement en présence du Maire et ancien Ministre Stéphane Le Foll.

CAR LE MANS

276, Boulevard Demorieux
72100 LE MANS
Tél. : 02.43.16.46.70 - carlemans@wanadoo.fr

80 **BAVINCOURT**

Malgré la pluie, balade pour une quinzaine de motocyclettes du Gavap dans le département de la Somme. Quelques motocyclistes de la Confrérie des Vieux Clous s'étaient joints à l'équipée : une belle occasion d'échanges.

GAVAP MOTO

35, Rue Roger Godard
80420 FLIXECOURT
Tél. : 06.08.54.31.18 - gavapmoto80@gmail.com

81 **ALBI**

Le TARN RETRO AUTO CLUB a organisé une balade entre Albi, Gaillac, Lavaur et Albi pour rejoindre les clubs : AMICALE VEHICULES ANCIENS de GAILLAC et Le TACOT CLUB TARNAIS. (jeune club qui doit rejoindre prochainement la FFVE)

Sur l'esplanade en centre-ville plus de 200 voitures ont été exposées, ainsi que 20 motos, mobylettes et solex.

TARN RÉTRO AUTO CLUB

32 rue Jean Bart
81000 ALBI
Tél. : 05.63.54.86.41 - tarnretroautoclub@wanadoo.fr

82 **MONTAUBAN**

L'association de quartier "Ca Monte en Bas" a réuni 200 véhicules place Lalaque dans une ambiance bon enfant, avec participants costumés et bal swing. Un défilé dans le centre historique a clôturé cet événement dont le succès populaire confirme l'intérêt du public pour les véhicules d'époque.

Credit photos : Daniel Bovo, Hugues Chaussin

CA MONTE EN BAS

65 Avenue Marceau Hamecher
82000 MONTAUBAN
Tél. : 05.82.73.03.30 - contact@cmbe82.fr

86 **CHATELLERAULT**

450 véhicules dont une centaine de Citroën pour les 100 ans de la marque ainsi qu'une bonne quinzaine de Mini pour leurs 60 ans ont répondu présents à l'appel de JDVE en Vienne pour cette exposition sur le boulevard Blossac à Châtellerault qui a rassemblé plus d'un millier de visiteurs.

JDVE EN VIENNE

3, Rue Clément Krebs
86000 CHATELLERAULT

91 **MESNIL-VOYSIN**

Le Fiat Fan Club avait convié ses adhérents et amis pour une balade autour de Lardy avec un arrêt dans la cour du château de Mesnil-Voysin en présence de Mme La Maire de Lardy, une belle occasion de partager avec des responsables politiques sur notre passion.

FIAT FAN CLUB

13, avenue de la Chartreuse
91510 LARDY
Tél. : 06.88.13.73.74 - sebastien-le-neel@wanadoo.fr

93 **NEUILLY-PLAISANCE**

A l'initiative de Vincennes en Anciennes, rassemblement des amateurs de la région parisienne à Neuilly-Plaisance en présence de Jean-Louis Blanc, Président de la FFVE.

VINCENNES EN ANCIENNES

Maison des associations, BP 123
94304 VINCENNES Cedex
organisation@vincennesenanciennes.com

95 **MERIEL**

Les Pétar'Ardentes ont réuni une vingtaine de motocyclettes pour cette balade d'environ 40 kilomètres dans le Vexin. Une occasion de plus de sortir malgré le temps peu propice aux balades en deux roues.

LES PÉTAR'ARDENTES

2, Rue Robert Meunier
95330 DOMONT
Tél. : 06.09.91.11.66 - lespetarardentes@yahoo.fr





1^{er}
M A I
HAUTS-
DE-FRANCE

UN 1^{er} MAI À CASSEL, LE PIQUE-NIQUE DES DAMIERS QUADRIFOLGLIO SUR LA PELOUSE

A l'initiative de Christophe Pund de La Galerie des Damiens, négociant bien connu des amateurs de véhicules sportifs historiques, a lieu tous les deux ans un pique-nique privé en anciennes où se retrouvent les grands collectionneurs européens.

PAR ALBERT DELLILE

Pour sa dixième édition, ce pique-nique convivial et passionné, organisé tous les deux ans par La Galerie des Damiens, est l'occasion pour les heureux invités, amis, amis d'amis et éventuels clients, de découvrir quelques-unes des plus belles réalisations automobiles du siècle dernier. Pour chaque édition de ce rassemblement baptisé Un 1^{er} Mai à Cassel, Christophe choisit un

thème différent. Cette année, c'était au tour d'Alfa Romeo, avec la présence de plusieurs modèles spécialement sortis de la Cité de L'Automobile - Collection Schlumpf, et la mise en place d'une belle initiative. La participation versée par les invités servira à financer la remise en route du moteur de la Disco Volante présentée sur les pelouses. La matinée a débuté par un rallye-découverte des Monts des

Flandres avant l'arrivée chez Valérie et Christophe qu'il convient de remercier ici pour leur accueil. Sous le regard majestueux du car-podium de *La Voix du Nord* abritant l'orchestre qui anime la journée, les automobiles ont été rangées par marque et par pays afin de donner une certaine harmonie à l'ensemble. Après le cocktail à l'ambiance très *british*, de petits groupes se sont formés pour le fameux pique-nique sorti des coffres, et quelques *food trucks* ont aussi permis de compléter les paniers. Pendant ce temps, sur les pelouses, c'était un enchantement pour les yeux. On ne comptait plus les pièces rares. Serenissima, Lola T 70, Mercedes 300 SL, Citroën SM spéciales, Antony, Arnolt-Bristol, Bugatti, Delahaye... Sans oublier les Alfa Romeo de toutes les époques. Assurément, une journée exceptionnelle!

LA GALERIE DES DAMIERS
Christophe Pund
2518, route de Steenvoorde
59670 Cassel
Tél. : 03 28 40 59 24
Site : www.galeriedesdamiers.com



Parmi toutes les raretés présentes à ce pique-nique, cette unique Serenissima Ghia GT de 1968, ex-collection du Comte Volpi, a aussi été l'une des vedettes de Rétromobile 2019.

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 2020
du 6 au 10 février
allée des
artistes



> john surtees - goodwood 2000



> ayrton senna - 1991

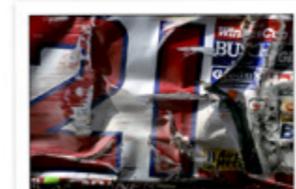


> guy ligier - 1993



> nuccio bertone - paris

> porsche 906



> nascar



> ferrari f310b



> le mans classic



11-12
M A I
ILE-DE-FRANCE

5^e VINTAGE REVIVAL MONTLHÉRY PLUS HAUT, PLUS FORT, PLUS LOIN !

Avec cette 5^e édition sur le mythique anneau de Montlhéry, l'équipe des 70 bénévoles emmenée par le dynamique et charismatique Vincent Chamon a à nouveau frappé fort avec un plateau à faire pâlir toutes les grandes organisations internationales.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

La cuvée 2019 du Vintage Revival Montlhéry, manifestation unique en France, a tenu ses promesses ! Tous les deux ans, le temps d'un week-end sur l'historique autodrome du sud-parisien, les passionnés se retrouvent plongés dans la folle ambiance de l'avant-guerre. Pour participer à cet événement, il faut venir avec une automobile ou une motocyclette construite avant 1940. Le thème principal de cette édition 2019 était la marque Alfa Romeo, si souvent

aux avant-postes au cours des Années trente. Elle a été mise à l'honneur de la plus belle façon qui soit avec des voitures exceptionnelles. Grâce à l'Amicale Tricyclecariste de France, le centenaire de la marque Darmont, qui s'est si souvent illustrée ici même, a aussi été célébré. Du côté motocyclettes, la marque Terrot a pour sa part fait l'objet d'une belle exposition rassemblant ses principales productions. La fête a été magnifique malgré un temps particulièrement humide

le samedi, jusqu'en début d'après-midi, obligeant les organisateurs à reporter les séances de roulage des motocyclettes pour cause de piste détrempée... Les démonstrations successives de chacun des plateaux se sont déroulées tout au long du week-end. Le beau temps revenant, les motocyclistes ont pu prendre la piste à leur tour. Le soleil du dimanche a fait le reste. Bien qu'il ne soit question que de démonstration et non de compétition, l'anneau n'est pas agrégé pour cela et nécessiterait une toute autre organisation, les pilotes ne s'en sont pas laissés compter pour se mesurer les uns aux autres dans un esprit de franche camaraderie tout en offrant au public un spectacle toujours de qualité. Les 300 véhicules engagés ont été répartis en huit plateaux pour les voitures et en quatre plateaux pour les motocyclettes tandis qu'une bourse d'échanges, exclusivement dédiée aux véhicules d'avant 1940, complétait parfaitement l'événement. Avec un nombre d'exposants doublé par rapport à la précédente édition, celle-ci a permis aux amateurs de trouver leur bonheur et quelques pièces rares !



Le samedi, du fait d'une pluie incessante, les démonstrations se sont déroulées dans des conditions difficiles. Ici une course-poursuite entre une Alfa Romeo 6C et une Bugatti 35B.

A l'instar de ce qui se pratique en Grande-Bretagne, environ 200 visiteurs ont joué le jeu en venant à bord de véhicules d'avant 1940. L'on a ainsi pu découvrir de nombreuses pépites sur les parkings et, là aussi, dans une véritable ambiance de l'Entre-deux-guerres. Enfin, l'accès libre au paddock a encore une fois été très apprécié. Aux côtés des modèles authentiques, les organisateurs acceptent cependant les reconstructions, à la condition expresse qu'elles respectent le modèle original, ainsi que les « Edwardians », ces spectaculaires châssis d'avant 1914 équipés d'un gros moteur d'avion. Malheureusement, rien ne permet aux néophytes de différencier les véritables voitures d'époque des autres... Au fil des ans, cet événement a véritablement trouvé sa voie. On ne peut donc que l'encourager à poursuivre sans relâche la mise en place d'une véritable ambiance Avant-guerre. En effet, il est un peu dommage que les participants ne soient pas tous en tenue d'époque et que quelques éléments anachroniques se retrouvent au centre de la manifestation. Enfin, dernier regret, attendre deux ans entre chaque édition est quand même bien long... Vivement 2021 !

Retrouvez quelques images de cette belle manifestation sur la chaîne Youtube de la FFVE : www.youtube.com/watch?v=BTdACIHWHQ



VINTAGE REVIVAL
28, rue de La Rotonde
58000 Nevers
Tél. : 06 59 50 39 13
Site : www.vintage-revival.fr



Parmi les marques mises à l'honneur cette année dans le cadre du VRM, Alfa Romeo a fait l'objet d'un très beau plateau d'une vingtaine de modèles produits avant 1940. Le rouge est mis !



Pour rendre hommage à Hispano-Suiza, grande marque disparue, la FFVE présentait une Alphonse XIII, deux H 6 B dont une reconstruction de la Boulogne et une Hispano espagnole.



Un des thèmes phares de cette édition 2019 du Vintage Revival Montlhéry, la marque de motos Terrot avec la présentation assez exhaustive de toute sa production d'Avant-guerre.



24-26
M A I
HAUTS-
DE-FRANCE

10^e BEFORTY RALLY, JEUNE ET INTERNATIONAL INITIATIVE À DÉVELOPPER

Né il y a dix ans aux Pays-Bas, ce rallye de dimension internationale est ouvert aux collectionneurs âgés de moins de 40 ans conduisant impérativement un véhicule construit avant 1940. Il se déroulait cette année pour la première fois en France.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Constatant qu'il ne leur était pas toujours facile de s'intégrer au sein de diverses structures déjà existantes, de jeunes collectionneurs et amateurs de voitures anciennes néerlandais ont lancé il y a dix ans l'idée d'un rallye organisé par eux et pour eux. Ils ont ainsi fixé la limite d'âge de ses participants à 40 ans et ont décidé que seules les voitures construites avant 1940

seraient éligibles. Evidemment, cela peut passer pour un défi particulièrement difficile à relever, mais l'idée a fait son chemin et les réseaux sociaux ont fait le reste. Aujourd'hui, la formule de ce rallye s'est largement imposée, et celui-ci a même acquis une véritable dimension internationale. L'année dernière, en 2018, il a aussi changé de nom pour devenir le Beforty Rally. Chaque

année, son organisation est confiée à un pays d'Europe différent et c'est ainsi que la France a été désignée pour l'accueillir en 2019. Les participants étant majoritairement britanniques, belges et néerlandais, l'équipe française, constituée de Chirine Detroyes, Olivia du Boucheron, Camille Vendiesse et Baptiste Nicolosi, a porté son dévolu sur la Côte d'Opale dans les Hauts-de-France et plus par-

ticulièrement le Touquet et ses environs. Avec l'accompagnement et la caution financière du Club Bugatti France, qu'il convient de remercier pour cette belle preuve de confiance, une trentaine d'équipages a pu être réunie au Touquet pour ces trois jours à bord de voitures d'Avant-guerre que l'on n'a plus l'habitude de voir conduites par des passionnés, hommes et femmes, si peu âgés. Pendant ces trois jours, les balades dans l'arrière-pays touquettois ont permis la mise en place d'un programme à la découverte du patrimoine local avec ses petites routes et ses paysages tout en profitant des spécialités gastronomiques régionales. Qu'il s'agisse d'arrêts casse-croûte au bord de la route, de pauses chez des petits producteurs de produits du terroir ou du pique-nique face à la mer le samedi midi au Bois-de-Cise, tout a été mis en œuvre pour que l'ambiance générale soit détendue et conviviale afin de faciliter les échanges entre les participants. De l'Austin Seven à la Bugatti Type 43, il y en avait pour tous les goûts parmi la trentaine de voitures participantes. Certes, les pilotes n'étaient pas tous propriétaires de leur monture, mais la preuve est bel et bien faite qu'un tel rallye est du domaine du possible, et ce d'autant qu'il a connu un déroulement tout ce qu'il y a de plus normal avec son lot de pannes et d'incidents comme n'importe quelle autre sortie du même genre. Là aussi, les plus expérimentés sont venus épauler les novices et personne n'est finalement resté sur le bord de la route. Enfin, chez les participants du Beforty Rally, le partage du volant au sein d'un même équipage est une pratique courante, voire naturelle, qui participe à sa grande convivialité. La transmission d'une génération à l'autre des véhicules anciens, et de toute la passion qu'ils génèrent, est essentielle pour la préservation du Patrimoine que tout cela représente. Il est important que de telles initiatives se multiplient au sein des clubs de collectionneurs. Et puis, peut-on finalement rêver plus bel héritage ?!



Samedi, le déjeuner est organisé en haut des falaises au Bois-de-Cise dans une ambiance des plus conviviales. Avec son panorama, le cadre est idéal pour un pique-nique face à la mer.



De la Delage torpédo à la Lancia Ardennes berline, toutes les marques et tous les modèles sont les bienvenus au Beforty Rally pourvu que les voitures soient bien nées avant 1940.



L'équipe des organisateurs du Beforty Rally 2019, emmenée par Baptiste Nicolosi, ici à droite. La belle réussite de ce week-end peut en effet leur donner le sourire.



Prêtes à prendre la route au volant de cette Ford A de la fin des Années vingt pour trois jours de balades à la découverte des nombreux charmes de la Côte d'Opale.



Baptiste Nicolosi
Tél. : 06 40 60 78 76
Mail : 10befortyrally@gmail.com
Facebook : Beforty Rally!



A l'occasion d'une des nombreuses haltes du week-end, le public a pu admirer cette rare Alvis FWD à roues avant motrices produite de 1928 à 1930 à environ 155 exemplaires.



2-9
J U I N
NORMANDIE

75^e ANNIVERSAIRE DU DÉBARQUEMENT CÉLÉBRATIONS ET ÉMOTIONS

A l'occasion des commémorations internationales du D-Day, la Fédération MVCG France s'est rendue sur les plages de Normandie pour participer aux festivités, présenter ses matériels et accompagner le travail de mémoire auprès des jeunes générations.

D'APRÈS JULIEN SAUTOT, FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MVCG

Du 2 au 9 juin 2019, la Normandie, et plus particulièrement son littoral, ont vécu au rythme des commémorations célébrant les 75 ans du Débarquement ainsi que le début de la vaste offensive qui mènera à la

libération de la France. Aux côtés des cérémonies officielles qui ont marqué cette semaine, les collectionneurs de véhicules militaires et les amateurs de reconstitution ont pu, à l'instar de la Fédération Française MVCG, participer

aux événements officiels ou créer les leurs avec l'agrément des autorités. De la motocyclette au char d'assaut, sans oublier les Jeep, command cars et autres GMC, les collectionneurs venus de toute l'Europe ont eu à cœur de présenter leurs plus belles pièces pour le plus grand plaisir d'un public et de médias venus en masse. Quelques bateaux d'époque s'étaient même joints aux célébrations. Les adhérents de la fédération française MVCG avaient planté leurs tentes entre Isigny-sur-Mer et Sainte-Mère-Eglise dans le secteur américain d'Utah Beach. Pour l'association, la semaine a été chargée en commémorations, inaugurations de plaques et stèles ayant pour but d'honorer la mémoire de tous ceux qui sont tombés pour la liberté. Passionnés d'histoire, les membres du MVCG restent aussi des férus de véhicules. Partager les joies de la mécanique avec les amis reste pour tous un vrai bonheur.

Tout au long de la semaine, avec le soutien des autorités et des nombreux musées du Débarquement, des défilés, des présentations, des démonstrations ont lieu sur les principaux sites historiques.



Ce Brockway B 666 poseur de ponts aux couleurs du 13^e bataillon de génie, 2^e compagnie, de la 2^e DB a été photographié à Grandcamp-Maisy, soit entre Omaha Beach et Utah Beach.

Le 8 juin, le MVCG France organise quant à lui le plus long défilé de la côte Normande avec une parade sur 14 kilomètres reliant le port de Grandcamp-Maisy à Isigny-sur-Mer en partenariat avec la communauté de communes Isigny-Omaha et les différentes communes traversées.

Avant cette grande parade, les véhicules, au nombre de 300 dont plus de 10 blindés, sont exposés sur le port de Grandcamp-Maisy tandis que le bateau Medusa et les DUKW (GMC amphibies) effectuent des démonstrations sur la plage à la grande surprise des nombreux spectateurs présents.

Vers 21 heures, la colonne se met en route sous les applaudissements de la foule massée aux bords des routes. Pour les plus anciens, ce spectacle rappelle des souvenirs à la fois douloureux et heureux, et pour les plus jeunes, il leur permet de prendre conscience de l'ampleur et de la gravité de l'instant. Arrivés à la tombée de la nuit à Isigny-sur-Mer, les 300 Véhicules ont traversé la ville, acclamés par une foule venue en masse rendre un bel hommage collectif aux quinze vétérans et cinq rosies qui ont participé au défilé à bord des véhicules identiques à ceux qu'ils ont connus ici même il y a 75 ans. L'émotion était alors à son comble ! La soirée s'est poursuivie par un grand bal populaire d'époque rythmé par les musiques américaines chères aux GIs. C'était sans doute une des dernières fois où les passionnés, les spectateurs et les vétérans pouvaient partager ensemble les souvenirs de cette période. ■



FÉDÉRATION FRANÇAISE DES MVCG

Mairie d'Isigny
14230 Isigny-sur-Mer
Tél. : 06 74 28 32 50
Site : www.mvcgfrance.org



Authentiques vétérans, ces quatre Harley-Davidson WLA, une 42 WLA deux 43 WLA Type III et une 43 WLA Type IV, attendent la fin de la pause déjeuner lors de la visite du château de Vouilly.



Ces quatre chars Sherman M 4, toujours impressionnants lorsqu'ils sont en marche, sont ici exposés sur le port de Grandcamp-Maisy le 8 juin dans le cadre de la journée fédérale des MVCG.



Défilé à la nuit tombante pour ces Ford M 8, véhicules blindés de reconnaissance 6 x 6. D'un poids total de huit tonnes, ils sont équipés de deux mitrailleuses et d'un canon de 37 mm.



8-9
J U I N
BOURGOGNE -
FRANCHE-COMTÉ

ABARTH, ANNIVERSAIRES POUR LE SCORPION LA BOURGOGNE VOIT ROUGE !

A l'occasion des 70 ans de la marque Abarth et des 40 ans de la disparition de son créateur Carlo Abarth, le club Abarth, le Fiat Fan Club et les Musées Michel Pont à Savigny-lès-Beaune ont organisé un week-end mémorable autour des productions au scorpion.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Dans le milieu de la voiture de collection, surtout sportive, Michel Pont est connu pour avoir couru sur Abarth pendant les Années soixante-dix. Devenu viticulteur à Savigny-lès-Beaune, il est aussi un collectionneur

invétééré. Son domaine accueille non seulement les voitures frappées du scorpion qu'il a pilotées en course de côte, mais aussi des centaines de motos, des véhicules d'incendie, du matériel agricole et des... avions de chasse ! C'est donc

tout naturellement dans ce cadre des plus mécaniques qu'a été célébré le double anniversaire Abarth au début du mois de juin 2019. Cet événement a réuni plus de 200 modèles portant la signature de Carlo Abarth et, à lire les immatriculations et à entendre les discussions, il était évident que l'aura du sorcier ne s'est pas limitée qu'à l'Italie. Pour ce week-end, nous nous serions même cru chez nos amis transalpins tant le soleil brillait sur les carrosseries rutilantes. La journée du samedi a commencé dans le parc du chateau, sur les pelouses, par l'exposition publique de toutes les participantes regroupées par modèle. Toutes étaient là, les Fiat 500, 600, 850, Ritmo, XI/9, mais aussi les Simca ainsi que les barquettes et berlinettes développées pour la compétition ! Certaines pièces uniques, comme l'Abarth 1600 coupé Allemano et la Fiat Abarth 750 Zagatto, ont d'ailleurs particulièrement

retenu l'attention des connaisseurs. Les perles de la collection de Michel Pont avaient quant à elles quitté les dépendances du chateau, où elles sont habituellement exposées, pour se joindre à la fête stationnées en arc de cercle. A intervalles réguliers, Christophe Pont, le fils de Michel, s'est même fait une joie de mettre en route l'une ou l'autre de ces merveilles. Quelle musique ! On est bien loin des berlines aseptisées que l'on nous propose aujourd'hui... Les participants et le public ont pu profiter des lieux pour visiter tout à loisir le chateau et ses collections. L'après-midi était consacré à une balade à travers le vignoble local afin de se dégourdir les pneus. Par petit groupe, les équipages se sont alors lancés à l'assaut du parcours en suivant le livre de route afin de découvrir les paysages et le patrimoine architectural de cette belle région. Une heure et demi plus tard, de retour dans la cour du chateau, les voitures ont retrouvé leurs places respectives. La soirée de gala, organisée dans les salons du chateau exceptionnellement ouverts pour l'occasion, proposait des mets et des boissons dont les saveurs se mariaient à merveille. Après une bonne nuit réparatrice, la journée du dimanche est consacrée aux évolutions sur le circuit de Pouilly-en-Auxois. Pour ceux qui le souhaitaient, cette séance était une belle opportunité de profiter de sa « petite bombe » sans réserve et en toute sécurité. Le retour à Savigny a sonné la fin de cet événement exceptionnel. Vivement 2029 pour les 80 ans de la marque, à moins qu'en 2024, les 75 ans soient eux aussi célébrés avec autant de faste ! ■

Retrouvez des images de cet événement sur : www.youtube.com/watch?v=012_Mx3ihgQ



CHÂTEAU DE SAVIGNY
21240 Savigny-lès-Beaune
Tél. : 03 80 21 55 03
Site : www.chateau-savigny.com



Simca Abarth 1300 GT, Fiat Abarth 750 Zagato et Fiat Abarth 1600 coupé Allemano sur base de Fiat 1500 S - 118 S. Le moteur Osca de cette dernière est signé par les frères Maserati!



Délivrant ici 125 ch, ce moteur Simca 1300 de 1963 revisité par le sorcier Carlo Abarth est installé dans une berlinette de la marque au scorpion développée sur la base de la Simca 1000.



Parmi les nombreux modèles exposés, ce trio de Fiat Ritmo ensorcelées par le préparateur turinois. Présentée en 1981 leur puissance, selon les versions, 125 TC ou 130 TC, varie de 125 à 130 ch !



De gauche à droite, Fiat 124 Abarth, Fiat 1300 Scorpione Lombardi Grand Prix et Fiat 500 Abarth. Cette dernière est certainement la plus connue et la plus populaire des réalisations de Carlo Abarth.



21-23
J U I N
ILE-DE-
FRANCE

LOCOMOTION EN FÊTE À MELUN-VILLAROCHE OUVERT À TOUTES MÉCANIQUES

Qui dit nouvelle équipe organisatrice dit réorganisation et nouveautés pour cette 25^e édition de la Locomotion en Fête, la troisième sur l'aérodrome de Melun-Villaroche. Revenons sur ce week-end centré sur les engins à moteur.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Le couple formé par Marie-Josée et Alain Demarquay, bien connu des habitués, a laissé sa place à une nouvelle équipe dirigeante animée par Sébastien Rodi. Pour cette édition 2019, les participants ont ainsi découvert quelques

petits changements dans l'organisation générale de la manifestation tant au niveau des plateaux que des animations. Plus facile d'accès, plus grand que La Ferté-Alais si chère aux amateurs, l'aérodrome de Melun-Villaroche se prête

bien à cet événement consacré à tout ce qui possède un moteur thermique avec une prédilection pour les véhicules utilitaires, les matériels militaires et les engins agricoles. Près de 650 véhicules en tous genres, mais aussi de nombreux moteurs fixes, ont été réunis lors de ces trois jours de fête. Pour la première fois, et à la demande des collectionneurs, le site a ouvert ses portes dès le vendredi midi permettant aux participants de se retrouver plus tôt et de profiter de la bourse d'échanges avant l'affluence du samedi. Ce point a été d'autant plus apprécié que le nombre d'exposants est en augmentation et que le déplacement de la bourse au bord du taxiway a facilité la circulation et permis de regrouper désormais tous les véhicules sur l'espace cimenté devant les hangars à avions. La place n'étant plus comptée, ceux-ci ont été regroupés par thèmes et catégories permettant aux visiteurs de satisfaire au mieux leur passion pour les uns ou les autres. Un petit regret cependant, aux dires des exposants, l'espace entre

chaque plateau reste important et les a obligés à de longs déplacements. Toutes les heures, une nouvelle animation a dynamisé le site avec la grande parade sur le taxiway, des démonstrations de véhicules agricoles, de véhicules militaires toujours aussi impressionnants, et d'engins de travaux publics.

ÉDITION DE TRANSITION

Citons aussi ici les moteurs fixes que leurs propriétaires n'hésitent pas à faire tourner pour le plaisir des petits et des grands. Enfin, les deux plateaux phares de cette édition 2019, le centenaire de Citroën et les Berliet GLR, ont aussi grandement participé à la qualité du spectacle.

Tous les ans, les collectionneurs ont à cœur de présenter à la Locomotion en Fête de nouveaux véhicules fraîchement restaurés ou sortis grange. Cette année, parmi eux, l'on trouvait une reconstitution de char Sherman DD amphibie équipé d'une jupe repliable, un Bernard 150 ch carrossé par Villard en 1956 ou encore un Unic Saverne dans son jus...

Le changement de date, le changement d'équipe et une communication moins visible ont fait de cette édition 2019, une édition de transition avec quelques absents remarquables parmi les participants de longue date. La nouvelle équipe a de nouveaux projets pour les prochaines années. Cela devrait donner un coup de fouet à cette manifestation qui permet aux amateurs de toute l'Europe de se retrouver, mais aussi faire revenir les habitués. A suivre donc...



Au centre du plateau agricole, cet International Harvester Titan de 10-20 HP construit à Chicago dispose d'une puissance de remorquage de 10 HP et une puissance à la poulie de 20 HP.



Dans l'espace réservé au rétro-camping, l'on pouvait admirer cette Buick Super Eight de 1953 et sa caravane ACC Arverne à carrosserie inox de 1963, une invitation au voyage.



Un plateau est dédié aux utilitaires légers avec, cette année, pour cause de centenaire, une attention toute particulière pour les productions Citroën dont ces incontournables Type H.



ACPHT
1, impasse du Tilleul
45170 TIVERON
Tél. : 06 01 86 20 92
Site : <https://lalocomotionenfete.com>



Sur le terrain réservé aux véhicules militaires, cette reconstitution de Sherman DD montre le principe de fonctionnement de la jupe de toile qui permet de le transformer en véhicule amphibie.



29-30
J U I N
GRAND-EST

2nd FESTIVAL DES VEHICULES ANCIENS DE MULHOUSE MATRA AU PAYS DE BUGATTI

Seize années durant, la Grande Parade de Mulhouse a été un rendez-vous prisé des passionnés. Depuis son arrêt en 2014, ceux-ci déplorait l'absence d'un événement majeur dans une ville qui abrite un des plus beaux musées automobile du Monde.

PAR OLIVIER WEYL, PHOTOGRAPHIES YVES RIDON

Né en 2018 sous l'impulsion du quotidien *L'Alsace* et du Parc Expo de Mulhouse, ce nouveau festival est co-organisé par l'association de passionnés Les Fans des Véhicules Anciens et La Cité de L'Automobile - Musée National - Collection Schlumpf. Cette seconde édition a connu une

très nette montée en puissance. Un quartier entier s'est en effet mobilisé pour donner de l'ampleur à cette fête de l'automobile et du véhicule anciens toutes tendances confondues. Il faut aussi saluer ici la forte implication de La Cité de L'Automobile emmenée par son nouveau directeur Aurélien Weisbeck.

STATIQUE ET DYNAMIQUE

Outre les traditionnels stands de clubs, espaces professionnels et expositions thématiques, le festival a accueilli cette année pour la première fois une bourse ouverte aux professionnels et aux particuliers. Incontournable, le centenaire du constructeur Citroën a vu la présentation en vedette de quelques icônes sorties du Conservatoire comme une 2 CV A de 1939 ou une autochenille de la Croisière Noire. Les collectionneurs venus en ancienne ont été particulièrement bien accueillis sur un parking dédié accessible gratuitement au public, créant ainsi un second événement induit d'un grand intérêt pour les néophytes. Malgré une canicule présente comme en 2018, l'Autodrome de La Cité de L'Automobile a assuré quant à lui la partie dynamique de l'événement. Et quel spectacle ! Des autos de légende comme la Pegaso Z 102, une monoplace Gordini ou la Lambert victorieuse au Bol d'Or 1952, des défilés thématiques

en continu des Années cinquante à quatre-vingt, et un hommage aux 110 ans de Bugatti avec des modèles sortis du musée que l'on ne voit jamais rouler, ou presque, de la Type 35 à la Chiron ! Et tout cela sur le mode interactif car les visiteurs, pour quelques tours et en tant que copilotes, ont pu monter à bord de voitures inaccessibles en temps normal. Le temps d'un week-end, La Cité de L'Automobile s'est bien muée en une sorte de machine à faire des heureux...

L'ÉPOPÉE MATRA

Indéniablement, une des grandes réussites de cette édition a été la rétrospective complète de l'histoire de Matra Sports. Trop souvent délaissée par les médias spécialisés au profit de bolides de marques étrangères, elle a fait ici l'unanimité grâce à l'amical soutien de l'Espace Automobiles Matra. Le musée de Romorantin avait en effet déplacé plusieurs voitures de compétition. Mais le succès de cette animation est aussi dû à la participation de nombreux clubs et amateurs de la marque venus de toute l'Europe en Djet, 530, Bagheera, Rancho, Murena, sans oublier les Renault Espace et Avantime. Au-delà de l'automobile, l'ensemble des activités du groupe Matra a été présenté avec des créations aussi diverses que le Minitel et les fameux missiles.. De l'avis des spécialistes, cette exposition Matra reste une des plus belles et des plus complètes du genre à ce jour. ■



La Cité de L'Automobile a mis les petits plats dans les grands en faisant tourner sur son autodrome des voitures mythiques, telle cette rarissime et capricieuse Pegaso Z 102.



Les jeunes anciennes étaient à l'honneur avec cette désirable et rare Peugeot 205 Turbo 16. Une série de 200 exemplaires avait été produite en 1984 afin d'obtenir son homologation.



Une des vedettes de ce second festival, cette Matra MS 650 06 construite par Epaf a été prêtée le temps de la manifestation par le musée Espace Automobiles Matra de Romorantin.

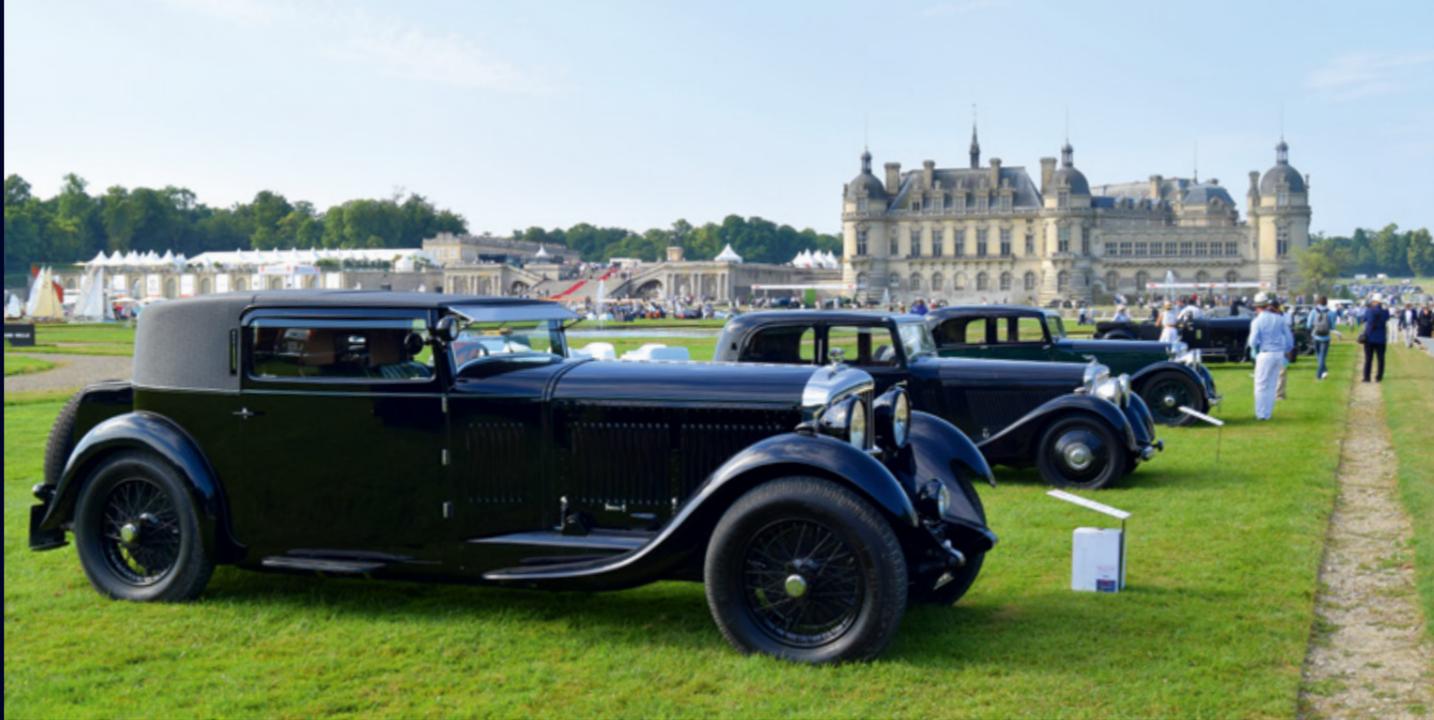


FESTIVAL DES VÉHICULES ANCIENS

Parc Expo
120, rue Lefèbvre
68100 MULHOUSE
Tél. : 06 82 94 87 16
Site : www.fva-mulhouse.fr



A l'instar du club des Anciens du Sport Automobile Mulhousien qui exposait ces Lotus Elite, Matra Djet 5 et autre Mini Marcos MK 1, les collectionneurs ont eu à cœur de présenter leurs plus belles pièces.



30
J U I N
HAUTS-DE-
FRANCE

CHANTILLY ARTS & ÉLÉGANCE RICHARD MILLE RAFFINEMENT À LA FRANÇAISE

En quelques éditions, le Chantilly Arts & Élégance Richard Mille s'est hissé au rang des plus beaux événements automobiles sur la scène internationale. Cette édition 2019 a tenu ses promesses en alliant véhicules d'exceptions anciens et actuels.

PAR DENISE ROUSSELLE, PHOTOGRAPHIES PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE, SAUF MENTION CONTRAIRE

Rendez-vous incontournable pour les amateurs de véhicules anciens, le Chantilly Arts & Élégance Richard Mille a séduit cette année 18000 spectateurs, soit une augmentation de la fréquentation de onze pour cent

par rapport à l'édition précédente. Depuis cette année, ce concours d'élégance automobile fait l'objet d'une organisation biennale et se déroule ainsi en alternance avec Le Mans Classic. Le samedi matin, un rallye d'une cinquantaine de kilomètres

mène les supercars et une trentaine de voitures anciennes jusqu'à Compiègne pour un déjeuner dans le palais impérial. A l'instar des usages en pratique dans le cadre des grands concours d'élégance automobiles internationaux, cette initiative permet de témoigner que non seulement ces véhicules fascinent par leur esthétique, mais qu'ils peuvent également briller sur les routes. De retour sur les pelouses des jardins dessinés par André Le Nôtre, les propriétaires peaufinent leurs belles avant le passage du jury en fin d'après-midi en vue du concours d'élégance et du concours d'état organisés le lendemain en public. Vestige d'une tradition française des Années vingt, le concours d'élégance regroupe ici neuf concept-cars contemporain accompagnés chacun d'un mannequin représentant une maison de haute couture différente. Le jury est dans ce cas chargé d'évaluer l'harmonie de la femme et de son automobile. Le concours d'état regroupe pour sa part 130 voitures réparties en 17 catégories qui, à chaque



Construite pour courir à Indianapolis en 1919, cette Ballot 5/8 C à moteur huit cylindres à deux arbres à cames en tête y signe la pole position et se classe onzième aux mains de René Thomas.



Mazda Cosmo Sport 110 S de 1970 à moteur à pistons rotatifs et Toyota 2000 GT de 1969 lauréate de la catégorie voitures sportives japonaises.



Création de Marcello Gandini au Chantilly Arts & Élégance Richard Mille 2019, cette Autobianchi A 112 Runabout de 1969 servira de base à la Fiat X 1/9 Bertone.

édition, sont redéfinies par le jury afin de proposer un parc renouvelé. Le concours d'état, lui, récompense les véhicules restaurés ou préservés dans un état proche de leur état d'origine. Dimanche, dès l'aube, avant l'ouverture des portes au public, les quarante clubs participants accueillent leurs adhérents et leurs véhicules anciens. On comptera jusqu'à 710 voitures et motocyclettes présentées dans cet écrin de verdure et d'histoire prestigieux. Cette édition est marquée par de nombreux anniversaires. En franchissant les grilles, le visiteur est attiré par un plateau de neuf voitures bleues, des monoplaces Matra, commémorant les cinquante ans de la première victoire en F1 du constructeur de Romorantin avec Jackie Stewart. Bugatti célèbre ses 110 ans avec une dizaine de voitures, de la Type 13 de 1920 à la Voiture Noire de 2019 en passant par les Type 57, EB 110 et Veyron. Ballot, avec une classe du concours d'état, et Bentley avec trois classes, fêtent chacune leur centenaire. L'icône Porsche 917 souffle quant à elle ses cinquante bougies tandis que la marque Pagani fête ses vingt premières années d'existence.

Pour la première fois, les voitures japonaises font l'objet d'une classe spécifique avec cinq voitures d'exception dont la Mazda Cosmo et la Toyota 2000 GT. Parmi les autres classes, l'on retrouve pêle-mêle, les créations de Marcello Gandini, les Voisin à carrosserie Voisin, les voitures du Salon de Paris au Grand Palais, les Aston Martin de course, les voitures en état d'origine, les Facel Véga, etc. Sur le stand commun de la FFVE et de la Fiva, les spectateurs peuvent admirer un plateau inhabituel en ces lieux puisque constitué de 18 petits utilitaires, tous décorés à la main avec des réclames d'époque. Jean-Do, le célèbre peintre en lettres exerce quant à lui son art du filet au traînard à main levée sur les courbes d'une »



Pour cette édition, la FFVE avait retenu le thème des petits utilitaires. Avec l'aide du peintre en lettres Jean-Do, elle a réuni quelques petites camionnettes toutes richement décorées à la main.



LE GRAND PRIX DES CLUBS POUR FACEL VÉGA!

Pour inciter les clubs présents à participer à la magie de cette manifestation, un concours des clubs est aussi organisé dans le cadre de Chantilly Arts & Élégance Richard Mille. Jean-Louis Blanc, président de la FFVE, accompagné d'administrateurs et de journalistes de la presse automobile ont eu cette année la lourde tâche de départager les quarante clubs présents. Il leur a fallu déterminer qui, par la qualité des voitures présentées, par la pertinence de l'échantillonnage et la prestance

de ses équipages, méritait de recevoir le Grand Prix des Clubs. Cette année encore, le choix était difficile, mais le jury a finalement porté son choix sur l'Amicale Facel Véga qui remporte donc le Grand Prix des Clubs 2019. Elle avait en effet présenté quasiment tous les modèles produits par la marque et à chaque fois avec un panneau explicatif. Un petit regret cependant... La participation des clubs à cet événement très médiatique pourrait être bien plus importante !



Grand Prix des automobiles d'après guerre, cette Talbot T 26 GS de 1948 avait été carrossée par Fioni et Falaschi pour le P-DG des Fermetures Eclair et présentée au Salon de Paris en 1949.

» Panhard Dynamic devant un public passionné et médusé par son habileté. Pour sa quatrième vente aux enchères à Chantilly, la maison Bonhams ne vend finalement qu'à peine plus de la moitié des lots présentés, 21 sur 41, avec des résultats très disparates. On note néanmoins avec satisfaction la vente à un amateur français de la Gordini 15 S barquette de 1952. Adjudée 690 000 euros, elle restera de fait sur le territoire français.

Pour clore cette journée très ensoleillée, les organisateurs procèdent à la remise des prix autour du miroir d'eau central. Cette année, les constructeurs français et britanniques remportent les suffrages du jury. Pour le concours d'élégance, le « Best Of Show », Grand Prix d'excellence, est attribué à la Bugatti Voiture Noire, évocation moderne de la 57 S Atlantic, et à son mannequin habillé par Max Mara. Le « Best Of Show » du concours d'état est attribué à deux voitures. Pour

les avant-guerre, la Bentley 8 litres Foursome coupé de 1931, propriété du collectionneur Hongkongais William E. Chip Connor, est récompensée. Le titre des après-guerre est quant à lui attribué à l'impressionnante Talbot T 26 GS coupé de 1948 dessinée par Fioni et Falaschi et propriété d'un collectionneur Tchèque. 2020 étant l'année de Le Mans Classic, la sixième édition de Chantilly Arts & Élégance Richard Mille se déroulera en juillet 2021. ■



Sans doute la plus ancienne voiture du plateau, cette Delaunay-Belleville type HC 4 de 1913 carrossée par Rothschild présentait une magnifique patine d'époque à conserver absolument.



PETER AUTO
103, rue Lamarck
75018 Paris
Tél. : 01 42 59 73 40
Site : www.chantillyartsetelegance.com



20-21
JUILLET
PAYS-DE-
LA-LOIRE

23^e GRAND PRIX RÉTRO AU PUY-NOTRE-DAME LES AVANT-GUERRE DANS LA RUE

Voir et entendre plus de 150 véhicules d'avant-guerre s'exprimer, à grand renfort de décibels, dans un affrontement amical et sur un circuit fermé aménagé dans un petit village du Maine-et-Loire reste un spectacle hors du commun !

PAR STÉPHANE CRAPEL, PHOTOGRAPHIES THIERRY WURTZ

Le Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame est une manifestation unique. Réservées aux véhicules de sport d'avant-guerre, ses démonstrations comportent cinq plateaux, tricyclecars, cyclecars, sportives, motocyclettes et side-cars. La journée du samedi débute par un rallye d'environ 70 kilomètres dans la campagne environnante et sur les bords de Loire. Pour y participer, pas d'exigence particulière. Il suffit tout simplement de



Un centre-ville fermé à la circulation, des ballots de paille et des véhicules d'avant-guerre, c'est tout cela qui fait le Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame.

posséder un véhicule d'avant 1960. Près de cent trente équipages s'élancent sur les petites routes provoquant parfois de véritables embouteillages, surtout lorsque les touristes venus pour les châteaux de la Loire se prennent aussi de passion pour le patrimoine mécanique. Cette grande balade s'achève par un grand déjeuner dans les rues de la ville digne des aventures d'Astérix Le Gaulois.

Le Grand Prix Rétro ne commence que vers dix-huit heures lorsque le périmètre est libéré. L'une de ses particularités est le déroulement en nocturne des démonstrations qui se succèdent jusqu'à minuit. Le circuit est alors parfaitement éclairé par de puissants projecteurs. Pour les participants et les spectateurs, l'ambiance est alors unique.

Dimanche, on recommence, sous un soleil toujours brûlant. La pause du déjeuner permet au public et aux connaisseurs de découvrir tout à loisir les véhicules au repos à l'ombre des arbres, mais aussi de faire quelques emplettes à la bourse d'échange. Bravo à tous ceux qui œuvrent bénévolement depuis vingt-deux ans pour faire vivre cet événement sans pareil ! ■



GRAND PRIX RÉTRO
Mairie du Puy-Notre-Dame
1, rue de La Mairie
49260 Le Puy-Notre-Dame
Tél. : 06 80 67 35 71
Site : www.grandprixretro-puynotredame.com



© Citroën Communication

19-21
JUILLET
CENTRE -
VAL-DE-LOIRE

100 ANS DE CITROËN, RASSEMBLEMENT DU SIÈCLE MAGISTRAL ET UNIQUE !

Rares sont les marques automobiles centenaires toujours en activité, et plus rares encore sont celles qui ont une telle aura à travers le Monde. Retour sur les festivités qui ont marqué le premier siècle d'existence du célèbre constructeur du Quai de Javel.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE, AVEC LA COLLABORATION D'ANTOINE DEMETZ

Que l'on soit passionné ou non par la marque aux chevrons, il était impossible de passer à côté de cet événement majeur qui a fortement marqué cette année 2019 de son empreinte. Célébrée en grande pompe durant trois jours dans le parc du château de La Ferté-Vidame, cette

rencontre internationale exceptionnelle a réuni près de 4500 véhicules, 11 000 collectionneurs et 60 000 visiteurs venus de quarante pays différents. Il est vrai que Citroën est réputé être la marque la plus collectionnée à travers le monde. Certes, depuis le début de l'année 2019, cet anniversaire est célébré par les clubs

et les représentants de la marque dans toute la France et un peu partout dans le monde, mais Le Rassemblement du Siècle ne pouvait se tenir que sur les terres de la marque. Les sites historiques industriels n'existant plus ou étant difficiles d'accès, Célébration Centenaire Citroën, l'association bénévole en charge de l'organisation a finalement porté son choix sur le site de La Ferté-Vidame en Eure-et-Loir situé à une heure et demie à l'ouest de Paris.

La Ferté-Vidame est mondialement connue pour deux raisons. Tout d'abord, son château en ruines entouré d'immenses jardins a autrefois été le fief du fameux duc de Saint Simon, le célèbre chroniqueur de la cour du Roi-Soleil. Ensuite, cette petite commune du Perche accueille aussi, aménagé dans l'ancien parc de ce même château, le centre d'essais historique de Citroën. C'est en effet ici que le constructeur parisien, alors propriété de Michelin, a acheté un imposant domaine de 812 hectares entouré d'un mur long de 11,5 kilomètres en 1938. Son but était alors de



De mémoire de Citroënniste, on n'avait jamais vu autant de Citroën à roues arrière motrices rassemblées sur un même événement. Pourvu qu'il ne faille pas encore attendre cent ans pour en revoir autant !



DS 19 Concorde 1963 carrossée par Chapron avec livrée deux tons de bleu. La production de ce modèle très exclusif n'a été que de 37 exemplaires de 1960 à 1966.



Cette BX Dyana de 1986, break à deux portières réalisé par Heuliez, n'a attiré les regards que des experts à la recherche de petits détails. Domage...

pouvoir essayer loin des regards indiscrets ses futurs modèles et tout particulièrement la 2 CV. Depuis lors, le site n'a jamais cessé son activité et accueille aujourd'hui les différents prototypes des modèles qui, demain, seront produits en série par les marques du groupe PSA.

C'est donc un rare privilège qui est offert aux participants de cet événement que de pouvoir emprunter avec leur voiture une portion de cette piste mythique. Une ouverture a exceptionnellement été pratiquée pour l'occasion dans le mur qui sépare les jardins et l'ancien parc depuis maintenant plus de 80 ans. Et l'imposante file d'attente, de parfois plus de deux heures, donnait une idée précise de l'engouement qu'une telle animation a suscité auprès des participants.

UNE AFFLUENCE DES GRANDS JOURS !

Niché au cœur du Parc Naturel Régional du Perche et comptant quelque 700 âmes, le village de La Ferté-Vidame, aidé par les autorités départementales, a tout mis en œuvre pour accueillir collectionneurs et visiteurs, et faciliter autant que faire ce peut la circulation et le stationnement. Parkings extérieurs, navettes en autobus, itinéraires fléchés, services de sécurité avaient été déployés en grand nombre.

Sur le site même, de la manifestation les 4500 véhicules inscrits étaient rangés par modèle. Face au château, l'on trouvait tout d'abord les véhicules à propulsion : Type A, B 2, B 10, B 12, B 14, C 2, C 3, C 4, C 6 et autres 8 CV, 10 CV et 15 CV « Rosalie » dans toutes les carrosseries possibles y compris utilitaires. Quelques perles parsemaient ce plateau, Caddy B 2 ou B 14 et Rosalie à carrosseries spéciales. Malheureusement noyées au milieu des autres, il était difficile pour les non-connaisseurs d'en apprécier la rareté historique.

Ensuite venaient les fameuses Traction Avant en commençant par quelques >>



Grand amateur de la marque, Alain Lassalle a reconstitué ce sublime speedster Rosalie 15 CV de 1933 réalisé par Figoni sur un dessin de Jean Daninos, le père des Facel Vega.



© Antoine Demetz

CITROËN, L'AVENTURIER ET SES CROISIÈRES

Pour commémorer les exploits de la marque, à l'initiative du CCFA (Comité des Constructeurs Français d'Automobile) quatre autochenilles sont parties le vendredi matin de l'Automobile Club de France, place de La Concorde à Paris, pour rejoindre le site de La Ferté-Vidame. Elles ont remonté l'avenue des Champs Élysées avant de prendre la direction de l'Ouest par transporteur puis

d'entrer triomphalement sur le site de la manifestation sous les ovations. Une K 1, première autochenille de la marque, une B 2 réplique Scarabée d'Or Traversée du Sahara et deux P 17, en version Croisière Jaune et armée française, ont ainsi effectué cette Croisière vers l'Ouest. Elles ont ensuite pris place au centre de la manifestation d'où elles ont aussi régulièrement circulé sur le site.

» cabriolets, coupés et découvrables suivis par les avant-guerre au capot à volets et, pour terminer, les modèles d'après-guerre avec leur capot à l'ouverts. Il y en avait pour tous les goûts, même si le noir était bien sûr largement majoritaire. Sur la droite du terrain, les DS et ID s'étaient donné rendez-vous, les cabriolets et autres coupés principalement réalisés par Henri Chapron se trouvant en tête du parc. Plusieurs centaines de modèles représentant tous les modèles, toutes les options, toutes les couleurs étaient ainsi réunies sans doute pour la première fois.

UN MUSÉE HISTORIQUE !

Sur la gauche du terrain, la bourse d'échanges comptait de nombreux stands bien achalandés en produits siglés Citroën, pièces détachées neuves ou d'époque, véhicules à la vente, restaurateurs venus présenter leurs savoir-faire, produits d'entretien, miniatures et automobilia, sans oublier tous les services propres aux véhicules de collection avec les experts automobiles, et les cabinets d'assurance.

Sous une vaste tente, les organisateurs avaient réuni sous forme de musée éphémère quelques véhicules exceptionnels issus de collections privées et publiques.

Parmi ces merveilles étaient exposées les quatre voitures présidentielles réunies ici pour la première fois, soit la Traction 15 berline dessinée par Philippe Charbonneaux et carrossée par Franay, la Traction 15 décapotable, la berline allongée sur base DS et la SM décapotable à quatre portes toutes trois carrossées par Henri Chapron. L'on trouvait aussi les trois 2 CV A de 1939 descendues il y a maintenant plus de vingt ans du fameux grenier d'un corps de ferme du centre d'essai voisin... Devant son pavillon officiel où il exposait ses derniers concept-cars, le 19-19 et l'Ami-One,



Le constructeur avait rassemblé quelques modèles emblématiques et sa gamme actuelle au pied de cette tour Eiffel immaculée afin de retracer l'histoire de sa production depuis 1919.

le constructeur avait pour sa part réuni un exemplaire de chaque modèle produit depuis 100 ans. Dans le dos du château, entre deux pièces d'eau, l'espace était consacré aux SM, CX, XM et autres GS... rassemblées par centaines.

En ressortant des jardins, dans l'axe de la perspective du château, le visiteur pouvait tout à loisir découvrir les autres expositions mises en place dans les vastes allées ombragées longeant deux vastes étangs. 2 CV, Dyane et Méhari, Ami 6, 8 et Super, Visa, mais aussi les AX, Axel, BX, Xsara et Xantia s'offraient là à la curiosité des visiteurs. Les Youngtimers de la marque, aussi bien appréciés en France qu'à l'étranger, étaient particulièrement bien représentés. En revanche, l'organisation presque simultanée de la Rencontre Mondiale des Amis de La 2 CV en Croatie et le coût élevé de l'inscription, fixée à cent euros, n'ont sans doute pas permis de faire le plein de 2 CV et Modèles Dérivés dans la proportion habituelle pour ce genre de rassemblement... Aux extrémités de ces deux étangs, les organisateurs de Tractions sans Frontières avaient quant à eux choisi une

belle clairière pour se retrouver avec leurs baroudeuses et préparer leurs prochaines aventures. En face, les utilitaires Type H et U 23 profitaient eux aussi d'un vaste espace en demi-cercle. Bien que très peu représentés ce week-end, les utilitaires aux chevrons étaient présents de-ci de-là sur le site de la manifestation avec quelques autocars, véhicules d'incendie et autres poids lourds toujours très appréciés des connaisseurs.

ÉLÉGANCE, CONCERT, DÎNER DE GALA ET ENCHÈRES

Alors que le soleil et la chaleur régnaient sur La Ferté-Vidame tout au long du week-end, trois orages se sont malgré tout invités à la fête, mais, en plus d'apporter un peu de fraîcheur bienvenue, ils n'ont pas perturbé le déroulement du programme. Ainsi, le samedi en tout début d'après-midi le Concours d'Élégance a pu se dérouler dans des conditions tout à fait normales. La fête n'aurait pas été complète sans une soirée de gala à la hauteur de l'événement. Celle de ce rassemblement du centenaire



Bien que dominant, le noir n'était pas la seule couleur disponible pour les Tractions d'avant-guerre.

a débuté par un concert suivi d'un banquet de quelque 2200 convives et le tout clôturé par un imposant feu d'artifice. Dernière animation de ce week-end hors du commun, la vente aux enchères tant attendue a été orchestrée par Gautier Rossignol pour la maison Aguttès. Exclusivement dédiée au constructeur du quai de Javel, elle s'est déroulée le dimanche en commençant par des lots d'objets divers liés à la marque. Puis les automobiles proprement dites, de toutes époques, sont passées une à une sous le marteau. Les résultats sont conformes à ce qui se pratique actuellement avec de fortes valeurs pour les voitures à l'histoire limpide ou au très faible kilométrage. Les enchères ont été plus difficiles pour les productions d'avant-guerre à roue arrière motrices tandis que les voitures plus récentes, des Années soixante aux Années quatre-vingt-dix, ont fait l'objet de prix plus soutenus. Sachant d'avance que nous ne pourrions être là pour le bicentenaire de Citroën en 2119, même avec la meilleure des volontés, merci à tous les bénévoles de l'association Célébration Centenaire Citroën qui ont organisé et géré ce moment unique. ■



Animation-phare de ce centenaire, les tours sur les pistes du mythique centre d'essais ont laissé des souvenirs mémorables. Les Citroënistes y sont entrés comme dans un sanctuaire !



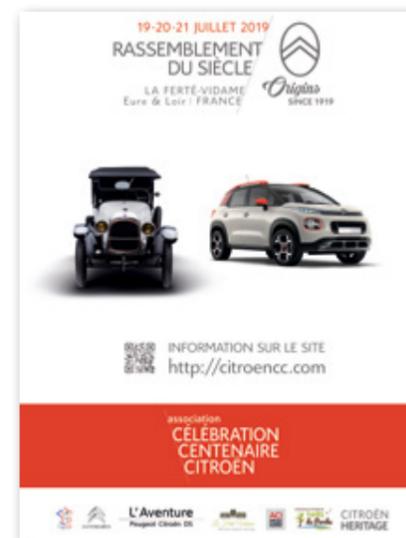
Événement dans l'événement, depuis la fin de leur service auprès de la présidence de la République, les 15 CV Franay (à gauche) et Chapron (à droite) n'avaient plus jamais été vues ensemble.



Peu d'utilitaires présents sur le site et c'est dommage. Quelques autocars et autobus dont ce très charmant U 23 de 1947 dont la carrosserie est signée par Besset à Annonay.



La 2 CV et ses Modèles Dérivés étaient bien sûr présents à cet événement majeur. La proximité de ses dates avec celles de la Rencontre Mondiale des 2 CV en Croatie en a éloigné un grand nombre.



CÉLÉBRATION CENTENAIRE CITROËN

3, route de Fontaines
89130 Toucy

Site : www.citroencc.com



L'HÉLICOPTÈRE RE-2, CITROËN DANS LES AIRS

Au début des Années soixante-dix, la marque aux deux chevrons se lance dans la conception d'un hélicoptère à deux places baptisé RE-2. Il est équipé d'un moteur à pistons rotatifs développant 180 ch. Son pilote, Dominique Gilles, seul habilité à en prendre les commandes, a effectué plusieurs centaines de

vol à son bord depuis le site de La Ferté-Vidame effectuant parfois des pointes à plus de 200 km/h ! Malgré des résultats encourageants, le projet a été abandonné. L'étonnant témoin de cette tentative de diversification industrielle est aujourd'hui conservé au sein de la collection de Citroën Heritage.

ABONNEZ-VOUS

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

DEUX FORMULES

. 1 an (4 numéros)

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

. 2 ans (8 numéros + 1 hors-série)

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

POUR VOUS ABONNER, 2 POSSIBILITÉS :

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

ou

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



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

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



N°6 : 10 €
frais de port inclus





LES ANCIENNES DANS L'EURO VOLANTS ET VALLÉE

Association normande créée en 2009, Volants & Vallée milite pour la défense du Patrimoine roulant. Elle réunit une centaine de membres qui se retrouvent régulièrement pour partager et vivre intensément leur passion commune.

ADAPTATION PASCAL ROUSSELLE ET ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES VOLANTS & VALLÉE

Le club Volants & Vallée est né en décembre 2009. Il a été créé par deux passionnés, Fabrice Amari et Dominique Clique, avec l'objectif de valoriser et promouvoir la passion pour les véhicules quels qu'ils soient. L'origine de son nom est toute simple. Tous ses membres ont au moins un volant, voire un guidon, et comme le club est domicilié à Breuilpont, à quelques kilomètres seulement de Pacy-sur-Eure



Du cyclomoteur Peugeot 104 à la grosse moto Laverda, tous les deux roues sont les bienvenus à Volants & Vallée pourvu qu'ils aient plus de 30 ans.

et de la vallée de l'Eure, l'association des deux mots s'est imposée d'elle-même. De plus, ladite vallée est un haut lieu du tourisme en Haute-Normandie avec Giverny si cher au peintre Claude Monet, les Andelys, Château-Gaillard, le domaine médiéval d'Harcourt et son Arboretum, le Château du Champ de Bataille, etc. Les nombreux collectionneurs et amateurs de véhicules anciens connaissant bien les petites routes et chemins de la région, toutes les conditions étaient réunies pour se lancer dans l'aventure.

Comptant une centaine de membres actifs, Volants & Vallée organise de nombreuses activités, sorties, rassemblements, randonnées et toutes autres actions destinées à favoriser les contacts et les échanges entre passionnés. Il accueille aussi bien les véhicules de plus de trente ans en configuration d'origine que les véhicules d'exception. Tous les véhicules y ont leur place sans sectarisme ni ségrégation. Les populaires côtoient ainsi les classiques,

les sportives, etc. La plus vieille voiture recensée au club, une Ford T, est plus que centenaire puisque construite en 1908 ! Amitié et convivialité sont deux maîtres-mots qui résument le mieux ses actions. A chaque rendez-vous, amis collectionneurs et visiteurs sont accueillis par un petit café du matin, des boissons fraîches, des petits gâteaux, des bonbons pour les petits et les grands, et le tout avec le sourire... Absolument tout est fait pour que les habitués se sentent chez eux et que les nouveaux venus s'intègrent immédiatement.

Au club Volants & Vallée, le partage de la passion du véhicule ancien ne se limite pas qu'aux rencontres dans les diverses manifestations qu'il organise ou auxquelles il participe. Le partage se concrétise aussi au travers de nombreux contacts Internet tant en France qu'à l'étranger. Le club se veut avant tout ouvert et a par exemple mis en place des cotisations aux tarifs adaptés. Les chômeurs et étudiants paient ainsi demi-tarif tandis que les jeunes



Au volant de ces gracieuses Amilcar, les balades dans la vallée de l'Eure sont un ravissement pour leurs propriétaires mais aussi pour les passants.



Mélange des genres le dimanche matin sur le parking de la gare de Breuilpont. L'essentiel est de partager une passion commune en toute convivialité !

de moins de 16 ans se voient proposer une cotisation annuelle de cinq euros. Le but est ici de les intéresser à l'univers du véhicule de collection et préparer l'avenir en créant de vocations. Comme le dit Fabrice Amari : « Il y a de la vie dans nos bagnoles, dans nos cœurs et dans nos actes. Et n'est-ce pas là l'essentiel en ces temps difficiles ? Des engins comme ça font vibrer nos âmes autant que nos fessiers. Ils passionnent, donnent du plaisir à tous et responsabilisent leurs pilotes ».

Par ses actions, Volants & Vallée participe à de nombreuses activités comme le Téléthon. Ayant constaté que les aînés n'avaient pas ou plus l'occasion de retrouver les véhicules de leur jeunesse, le club s'est associé à la résidence Les Rivalières du Vaudreuil et au club Juvaboun pour une journée de partage. Compte tenu du succès de la première édition, avec le concours du personnel de l'établissement, il y a fort à parier que cette opération baptisée Allum'Âges sera renouvelée.

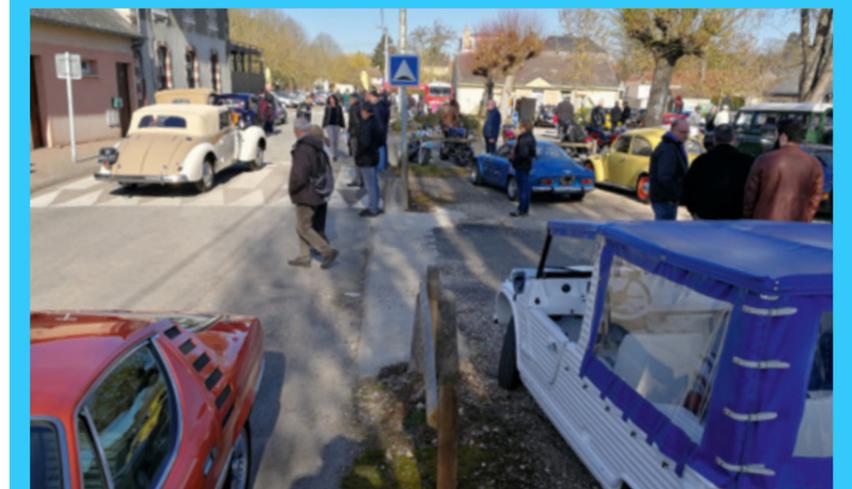
Grâce à ses initiatives, Volants & Vallée

est aujourd'hui devenu, sans vraiment le vouloir, un réel acteur de la vie touristique locale en créant des synergies autour de son rassemblement mensuel organisé à l'ancienne gare de Breuilpont. Le CFVE (Chemine de Fer de la Vallée de l'Eure) basé à Pacy-sur-Eure, second pôle touristique du département, est par exemple devenu partenaire du club. Sur un tronçon de l'ancienne ligne Rouen-Orléans, celui-ci propose des excursions dans de véritables machines à voyager dans le temps. Puisque la gare de Breuilpont est l'une de ses destinations, très vite des liens se sont logiquement tissés entre les deux struc-

tures. A chaque occasion, Volants & Vallée démontre que la passion est une formidable pourvoyeuse d'énergie, et ses membres participent ainsi à leur façon à la vie du village et à l'action touristique du département. En dix ans, le club est devenu un véritable lieu de rendez-vous où patrimoine, mécanique et tourisme en vallée de l'Eure font bon ménage. C'est ça l'esprit Volants & Vallée !

VOLANTS & VALLÉE

19, rue Lamartine
27640 Breuilpont
Tél. : 02 32 34 86 33 et 06 61 39 46 06
Site : <http://lva-auto.fr/ministe/volants-et-vallée>



RENDEZ-VOUS MENSUEL À LA GARE DE BREUILPONT

Le club Volants & Vallées propose un rassemblement mensuel le quatrième dimanche de chaque mois sur le parking de la gare de Breuilpont. Au fil des ans, celui-ci rassemble de plus en plus de passionnés. Il n'est pas rare, en effet d'y retrouver plus de 150 véhicules pour une simple matinée et jusqu'à 200 aux beaux jours. Quelle que soit la saison, quelles que soient les contraintes, les collectionneurs sont là pour le plus grand bonheur de tous. Ce qui compte pour eux c'est avant tout d'avoir le plaisir de se retrouver. Alors que la journée commence à

peine, le petit village s'anime ainsi de vrombissements et de pétarades. Les passants se voient transportés à l'époque des brigades du Tigre, au cœur de la Prohibition, entendre un « Da Doo Ron Ron » à peine couvert par le ronronnement feutré d'une belle Américaine, ou voir passer un groupe de motards sortis tout droit de l'Equipée Sauvage. Et, une fois les barrières de passage à niveau abaissées, le train à vapeur entrant en gare siffiant et fumant, la magie opère totalement... Une fois par mois, le temps aussi s'arrête à Breuilpont !





AUTO SPORT MUSEUM, UN MUSÉE AU CŒUR DU LOIRET PLACE AUX VÉHICULES SPORTIFS

Musée associatif comptant près de 80 véhicules appartenant à ses sociétaires, l'Auto Sport Museum est situé à Châtillon-Coligny dans le Loiret à quelques kilomètres au sud de Montargis et à un jet de pierre de la fameuse Route Nationale 7.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Partant du constat que de nombreux collectionneurs de la région rencontraient des difficultés pour stocker leurs véhicules, Didier Soucheyre, disposant d'un petit pécule à la suite de la vente de son entreprise en 2014, décide de trouver une solution au problème.

En 2016, il rachète une ancienne usine textile qui réalisait des échantillons pour l'automobile. Il crée parallèlement une association dans le but de mettre sur pied un musée qu'il veut d'un genre différent. Ses collections ne seront pas figées car basées en partie sur le prêt de véhicules par les

membres de l'association. Les 2000 m² du bâtiment nécessitant quelques menus travaux, tous se relèvent les manches pendant de nombreux week-ends pour rénover, transformer et sécuriser les locaux. Après 6 000 heures de travail effectuées par les 130 adhérents de l'association,



Dès l'entrée du musée, cette reconstitution avec Traction de la pègre et Simca 1100 pie est agrémentée de mannequins en tenues.



Parmi les sportives européennes, l'on trouve une Barquette Hommell de 1995, une NSU RO 80 à moteur à pistons rotatifs et une Maserati Quattroporte.



Il n'est pas courant de voir une Toyota Celica ST dans un musée français. Ce bel exemplaire est présenté au milieu des belles Américaines et Japonaises.

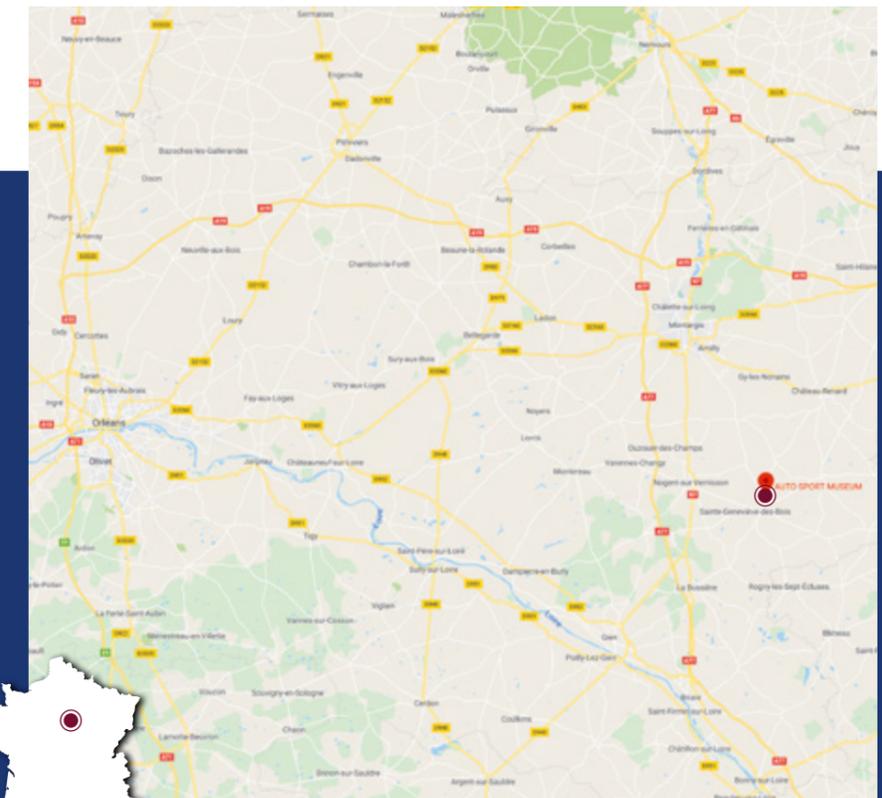


Ce tandem Follis de 1952 à moteur Sachs de 98 cm³ est présenté au milieu d'autres deux-roues produits entre les Années vingt et les Années soixante-dix.

tout est enfin prêt. Le 30 avril 2017, pour la première Journée Nationale des Véhicules d'Époque, l'Auto Sport Museum ouvre ses portes en présence des autorités locales et de deux parrains de choix en la personne de Rémy Julienne et du pilote Pierre de Thoisy, entre autres vainqueur à sept reprises sur Studebaker entre 1997 et 2007 de la mythique Carrera Panamericana. Au gré de la visite, plusieurs salles se succèdent autour du même thème, les voitures à caractère sportif de la seconde moitié du XX^e siècle. Le tout est agrémenté d'affiches, de plaques, de miniatures et d'objets de collection divers. A droite en entrant, la salle la plus importante est consacrée à la production britannique avec roadsters, coupés et berlines. Quelques originalités très *british* attirent l'attention du connaisseur comme cette Berkeley à trois roues de 1960 ou cette Falcon Shells Competition. Suivent alors la salle réservée aux motocyclettes, la salle des moteurs puis celle consacrée

aux voitures américaines et japonaises. La dernière salle accueille pour sa part les véhicules européens avec quelques pièces originales ou rares telle cette Saab Sonet III de 1972. L'espace dédié à Gaston Fleischel, le père de la transmission automatique, est particulièrement intéressant. On y apprend ainsi que son invention, testée en 1925 sur une Citroën B 14, a été présentée par Peugeot sur sa 402 au Salon de 1935 puis copiée par les Américains pendant la Seconde Guerre mondiale. Ouvert il y a à peine plus de deux ans, l'Auto Sport Museum ne manque pas de projets et, par exemple, envisage maintenant l'aménagement d'un atelier de mécanique. D'ici là, si vous passez dans la région de Châtillon-Coligny n'hésitez

pas à vous y arrêter. Vous y trouverez un parking suffisamment vaste pour accueillir les clubs et, en cas de mauvais temps, une salle est mise à la disposition des groupes.



AUTO SPORT MUSEUM

8, rue Colette
45230 Châtillon-Coligny
Tél. : 06 95 58 44 35
Mail : contact@autosportmuseum.com
Site : www.autosportmuseum.com

Ouvert de mars à fin octobre, de 10 h à 13 h et de 14 h à 18 h, les samedi, dimanche, vacances scolaires (sauf le lundi), jours fériés et en semaine sur rendez-vous pour les groupes.

Rassemblement de véhicules anciens chaque deuxième dimanche du mois de 10 h à 12 h.

Tarifs
Plus de dix ans : cinq euros
Moins de dix ans : gratuit





GROUPE MÉCATECHNIC DE CHARTRES AU NORD... DEPUIS 1983!

Créée à Chartres en 1983 et consacrée à la préparation de mécaniques sportives, la société Mecatechnic est aujourd'hui devenue un groupe de 240 personnes qui répond aux attentes de nombreux collectionneurs grâce à un catalogue particulièrement diversifié.

ADAPTATION CÉSAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES MÉCATECHNIC

La société Mecatechnic a été fondée en 1983 à Bonville près de Chartres par Arnel Le Gourrierec, un passionné d'automobile. Expert en mécanique, il se spécialise tout d'abord dans la préparation de moteurs et de boîtes de vitesse pour la compétition, et particulièrement le rallye tant sur route que sur terre. Des arbres à cames spéciaux sont alors taillés sur place. Les moteurs qui en sont équipés, alimentés aussi par de gros carburateurs Weber, sont testés puis validés en course le week-end. A cette époque, les buggies tout terrain

sur base VW commencent à s'imposer. Pour eux, l'atelier de Bonville conçoit et développe des entretoises permettant de les équiper de différents moteurs. Il réalise aussi des kits d'amélioration de moteur de Lada Niva pour le Dakar et des kits moteurs pour ULM sur base VW-Limbach. Au début des Années quatre-vingt-dix, Mecatechnic s'affirme comme le fournisseur de référence quand la mode des buggies et des Cox débarque en force des Etats-Unis. L'importation et la revente de pièces détachées prennent alors une place de plus

en plus importante dans son activité. La gamme s'étend de telle façon que les petits catalogues polycopiés se transforment vite en un épais livre de chevet pour bon nombre d'inconditionnels de tous bords. La vente par correspondance qui a toujours existé chez Mecatechnic, prend alors une ampleur considérable. En 1992, pour accompagner son développement, la société déménage dans le Nord de la France et s'établit en région Lilloise.

Au début des Années 2000, l'activité compétition ralentit alors que la clientèle de passionnés et amateurs de préparation ne cesse de croître. L'entreprise se spécialise dans la vente à distance de pièces et accessoires pour Coccinelle. L'évolution de la demande pour d'autres modèles, principalement germaniques, provoque une augmentation de l'offre avec l'apparition progressive à son catalogue des Audi, Volkswagen Golf et dérivés, BMW et autres Porsche. La Passion reste bien sûr l'élément « moteur » !

Au gré des rachats de petites structures et du développement de sa gamme, Mecatechnic, devenu un véritable groupe, propose aujourd'hui un choix de plus de 100 000 références d'outillage et de pièces détachées pour les marques Volkswagen, Audi, Porsche, BMW et



L'aventure Mecatechnic a débuté à Bonville près de Chartres en 1983. Plus de 35 ans après, l'entreprise poursuit son développement et les Coccinelles font toujours partie de son ADN.



Mecatechnic dispose d'un outil de gestion logistique qui lui permet, sur une base de 40 000 références, d'expédier plus de 1 000 colis par jour !



Le Comptoir du Cabriolet a été intégrée au groupe Mecatechnic en 2016 et propose tous les articles indispensables à la rénovation des cabriolets.

Mercedes mais aussi pour la Mazda MX 5. Le premier site internet, www.mecatechnic.com, voit le jour en 1999. Il est depuis régulièrement actualisé afin d'apporter plus de nouveautés et de fonctionnalités à ses visiteurs. Pour compléter son offre et répondre aux attentes des clients multipassionnés, Mecatechnic met aussi rapidement en ligne MonAncienne.com, une page généraliste dédiée aux véhicules de collection de toutes époques, autos, motos et Vespa. L'on y trouve une offre complète d'avertisseurs, relais, ampoules six et douze volts, durits de toutes sortes, joints au mètre, carburateurs Weber, plaques d'immatriculation à fond noir, autoradios à l'ancienne, etc. Bref, tout ce qu'il faut pour que les collectionneurs puissent vivre leur passion à moindre coût. Aussi, parce qu'il est important d'avoir les bons outils et les bons produits pour effectuer ses travaux d'entretien et de restauration, une gamme d'outillage spécialisé, d'huiles et

de consommables d'atelier est rapidement proposée via www.mecatechnic.com. Forte de sa connaissance et de son implication au sein du milieu Volkswagen, Mecatechnic conclue dès 2012 un accord de partenariat avec le groupe VAG pour la distribution des pièces de sa gamme Volkswagen Classic Parts. C'est une belle reconnaissance pour l'entreprise française. Il permet aux collectionneurs de Volkswagen d'accéder plus facilement à un gigantesque stock de pièces neuves d'époque et de refabrications de pièces d'origine. Réalisées avec l'agrément du constructeur, ces dernières sont un gage de qualité et de fiabilité. En 2016, le numéro un des fournitures pour

cabriolets de toutes marques, la société Le Comptoir du Cabriolet, rejoint l'aventure Mecatechnic tout en restant à Narbonne. L'enseigne du Sud gère et développe également une très large gamme de bâches de protection et dispose d'un site Internet spécifique www.comptoirducabriolet.com. La passion des véhicules anciens et de caractère anime toutes les équipes de Mecatechnic qui est aujourd'hui toujours installé en périphérie de Lille à Wambrechies (Nord). Forte de 80 collaborateurs et collaboratrices, l'entreprise s'efforce au quotidien de servir les clients et de les satisfaire au mieux. Les responsables de gammes, s'attachent pour cela à sélectionner des pièces »



Sous la marque Toolatelier, Mecatechnic propose sa propre gamme d'outillage, spécialisé auto et moto, permettant de répondre aux besoins du plus grand nombre !



MÉCATECHNIC, «PARTENAIRE DE VOTRE PASSION!»

Fidèle à son slogan, le groupe Mecatechnic est partenaire de nombreux clubs et événements automobiles à travers toute la France. Il soutient ainsi par exemple les VW Days qui regroupent plus de 4 000 Volkswagen Golf et dérivés, tous les ans à Clastres dans l'Aisne. Il apporte aussi son soutien à de nombreux rassemblements de voitures anciennes tels que la rencontre Porsche d'Hardelot sur la côte d'Opale ou la Bénédiction de la Saint Christophe de Tourcoing.

En compétition, plusieurs équipages et pilotes font aussi confiance à Mecatechnic qui les suit tout au long de la saison tant sur circuit en MGB qu'en course de côte en Golf GTI, en dragster Cox ou dans les dunes du désert marocain avec le Golf Challenge. Ces engagements multiples, sous son nom propre ou via ses diverses sociétés, sont sans nul doute parmi les éléments essentiels de la réussite du groupe Mecatechnic !



Partenaire de nombreux événements régionaux et nationaux, MonAncienne.com est aussi associé à la Bénédiction de la Saint Christophe organisée tous les ans à Tourcoing dans le Nord.

» de qualité aux prix les plus compétitifs pour pouvoir répondre à tous les budgets. Quant à l'équipe Web, en permanence opérationnelle, elle garantit un service optimal aux internautes via la gestion et le développement de sites responsives. Ceux-ci s'adaptent en effet automatiquement au format de l'appareil de consultation utilisé (ordinateur, tablette ou téléphone). Le bon fonctionnement des sites est essentiel, depuis la fluidité de la navigation jusqu'au suivi de la livraison des achats, tout en veillant à la sécurité des données personnelles. Des conseillers clientèle répondent aux demandes via plusieurs canaux de communication

(téléphone, mails, chat) et apportent des réponses rapides. La logistique de Mécatechnic, avec plus de 40 000 références stockées dans un entrepôt de 7 300 m², permet d'effectuer la préparation et l'expédition des pièces commandées en un temps record. Plus de 1000 colis partent en moyenne chaque jour dans le Monde entier à destination des particuliers et professionnels !

La société Mécatechnic est adhérente de la FFVE. Comme elle, elle agit en faveur de la préservation et la sauvegarde du Patrimoine automobile. En effet, en proposant toujours plus de pièces, elle aide les collectionneurs à restaurer, entretenir et

faire vivre des modèles historiques qui ont marqué des générations. A Wambrechies, les passionnés sont toujours chaleureusement accueillis, et leur venue est à chaque fois une excellente occasion pour échanger entre passionnés !

MECATECHNIC

MECATECHNIC
6, allée Saint Eloi
59 118 Wambrechies
Tél. : 03 20 26 26 33
Mail : contact@mecatechnic.com
Site : www.mecatechnic.com



Directeur du groupe Mécatechnic et grand amateur de Volkswagen anciennes, Harald Adam préside à sa destinée avec passion et dynamisme depuis maintenant 28 ans.

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



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

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



DS HÉRITAGE



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 !



CLUBS MULTIMARQUES

Automobiles
n° 1601
AMERICAN AVERNE TRIBU
Mairie
Place de l'Hôtel de Ville
63430 PONT-DU-CHÂTEAU
Claude GARACHON
Tél. : 06 35 39 27 15
Mail : americanavernetribu@gmail.com

Automobiles
n° 1602
ASSOCIATION DU RÉTRO VOSGES
13, rue François Villon
88140 CONTREXÉVILLE
Jean-Yves FÈVE
Tél. : 06 22 9013 81
Mail : associationduretrovosges@gmail.com

Automobiles
n° 1603
SAINT-GOBAIN VÉHICULES ANCIENS
6, rue de Montevideo
02410 SAINT-GOBAIN
Jacky BULLIER
Tél. : 06 42 00 48 10
Mail : saintgobainvehiculesanciens@gmail.com

Automobiles
n° 1604
BELLES ANGLAISES DE PROVENCE
Chemin de L'Adret
13270 BELCODÈNE
Alain MASSON
Tél. : 06 07 71 07 76
Mail : jodavicco@l-odyssee.fr

Automobiles
n° 1605
ASSOCIATION AUTOMOBILES ANCIENNES DE LAMORLAYE
55, Troisième Avenue
60260 LAMORLAYE
Gilles FAUSSADIER
Tél. : 06 52 92 24 34
Mail : gillesaaal@gmail.com

Automobiles
n° 1606
AUTO RÉTRO BALANINA
Lieu-dit Pitrone
20214 MONCALE
Patrick MEYER
Tél. : 06 73 39 16 23
Mail : gaedic.meyer@wanadoo.fr

Automobiles
n° 1607
RALLYE SPORT CLASSIC DE SEINE-ET-OISE
Mairie de Maurecourt
1, rue du Maréchal Leclerc
78780 MAURECOURT
Patrick DECOEN
Tél. : 06 09 18 11 36
Mail : vincent@legenne.com

Automobiles
n° 1608
CLUB DE L'AUTO LONGTEMPS
14, rue des Romarins
Tan Rouge
97435 SAINT-PAUL
Jean-Léon ROPAUL-MAILLOT
Tél. : 06 92 61 32 50
Mail : jean.ropaul@mairie-saintpaul.fr

Automobiles
n° 1611
LES ANCIENNES BOUSBEQUOISES
11, rue Charles Péguy
59166 BOUSBEQUE
François VANLERBERGHE
Tél. : 09 54 48 28 48
Mail : francoisetf@free.fr

Automobiles
n° 1613
ANNONÉENNE D'AUTOMOBILES ANCIENNES
62, chemin des Aisses
07690 VILLEVOCANCE
Jean-Marc TARDY
Tél. : 06 86 82 68 09
Mail : jeanmarc.tardy38@gmail.com

Automobiles
n° 1614
RÉTROMOBILE CLUB TAVERNAIS
329, chemin de Brenton
83670 TAVERNES
Thomas MINISCALCHI
Tél. : 06 08 28 75 45
Mail : retromobileclubtavernais@gmail.com

Automobiles
n° 1616
PACA HISTORIC CAR
686, Chemin de Roquefure
84400 APT
Henri CASSINI
Tél. : 06 20 52 33 73
Mail : pacahistoriccar@gmail.com

Automobiles
n° 1617
RÉTROMOBILE PASSION SÉGALA
22, rue de La Mairie
12240 RIEUPEYROUX
Stéphane MAUREL
Tél. : 06 79 4 192 07
Mail : stephanemaurel@orange.fr

Musée
n° 1609
LA VIRÉE D'ANTAN
56, rue Martin Bonjean
63570 BRASSAC-LES-MINES
Didier BÉRIOT
Tél. : 06 23 97 22 75
Mail : acpml@free.fr

Utilitaires, Militaires, Agricoles
n° 1610
ARDENNES 1944
848, Grande Rue
08800 DEVILLE
Philippe JOWYK
Tél. : 03 24 32 20 04
Mail : philippe.jowyk@wanadoo.fr

CLUBS DE MARQUE

Automobiles
n° 1612
BENTLEY AUTOMOBILE CLUB SOLOGNE - VAL-DE-LOIRE
Mairie de Saint-Cyr-en-Val
45590 SAINT-CYR-EN-VAL
Willy LEMAIRE
Tél. : 06 42 92 26 86
Mail : 461lwi@gmail.com

Motocyclettes
n° 1615
VOXAN CLUB DE FRANCE
Maison des Associations
20, rue du Palais
63500 ISSOIRE
Patrice BRUNET
Tél. : 06 61 93 47 77
Mail : patrice.brunet@bbox.fr

PROFESSIONNELS

Achat, Vente, Négoce
n° 9543
ÉTOILE AUTOMOBILES 92
11, rue Jules Gautier
92000 NANTERRE
Christian BAUDRÉ
Tél. : 06 17 96 23 73
Mail : christian.baudre@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9545
PARIS PAGODE
310, rue Président Salvador Allende
92700 COLOMBES
Pierre AYROLES
Tél. : 06 76 54 04 70
Mail : parispagode@orange.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9548
PORTANE
26, rue du Poteau des Trois Seigneurs
78120 RAMBOUILLET
Basile DURAND
Tél. : 06 11 82 86 45
Mail : basile.durand@portane.eu

Achat, Vente, Négoce
n° 9557
SL SERVICE EURO TRADING
6, rue de L'Industrie
67730 CHATENOIS
Mario GOETTMANN
Tél. : 03 88 82 70 52
Mail : mariogoettmann@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9559
SANSEIGNE INTÉGRAL VINTAGE
6, rue de Pointvillers
25440 PESSANS
Corinne SANSEIGNE
Tél. : 06 07 19 52 03
Mail : joel@sanseigne.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9561
ECC
1, impasse du Clos du Château
14780 LION-SUR-MER
Emmanuel PIOCHE
Tél. : 06 43 87 73 82
Mail : emmanuel.pioche@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9562
MB 94 AUTOMOBILES
17, avenue Albert Ier
94100 SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS
Christophe HENIQUE
Tél. : 01 49 76 34 10
Mail : mb94.automobile@wanadoo.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9563
FL AND CO / BOLIDE GARAGE
Zone artisanale de Prêle
198, rue en Prêle
01480 SAVIGNEUX
Franck LOPEZ
Tél. : 06 68 30 22 32
Mail : bolidegarage@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9568
VINTAGE TRANSAK AUTO
26, rue François Mauriac
13010 MARSEILLE
Charles HYERARD
Tél. : 06 21 75 00 78
Mail : vta.showroom@hotmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9571
CLASSIC ATELIER
28, rue de Touraine
41310 SAINT-AMAND-LONGPRÉ
Guillaume RENARD
Tél. : 02 54 72 05 45
Mail : classicatelier41@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9572
AGENCE CÔTE BASQUE AUTOMOBILE
12, rue des Mésanges
Lotissement 17
64200 BIARRITZ
Olivier RAVAUX
Tél. : 05 59 51 80 71
Mail : pro@cartegrise64.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9574
PRESTICAR
9, rue de L'Industrie
42290 SORBIERS
Romain BLANC
Tél. : 04 77 80 91 78
Mail : romain@presticar-automobiles.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9576
ALPINE AUTOMOBILE
1, impasse de Planardin
Villard-Dessus
73700 SEEZ
Marc HEMMS
Tél. : 06 20 27 14 25
Mail : hemmsadam@aol.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9578
OFF LIMITS MOTORCYCLES
41, avenue Ernest Ferroul
11160 PEYRIAC-MINERVOIS
Milorad KALINOV
Tél. : 04 30 34 56 14
Mail : offlimits@live.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9580
AMERICAN AUTOMOBILE
79, rue Principale
67360 OBERDORF-SPACHBACH
Pierrick FUCHS
Tél. : 06 60 64 41 16
Mail : info@americanautomobile.fr

Achat, Vente, Négoce
n° 9585
CLASSIC CAR
55, rue Supervielle
62750 LOOS-EN-GOHELLE
Yoann FATOUX
Tél. : 09 82 20 24 12
Mail : classic.car62.sophie@gmail.com

Achat, Vente, Négoce
n° 9588
AUTOLOC
29, rue des Entrepreneurs
89300 JOIGNY
Émile BLONDEAU
Tél. : 03 86 62 26 26
Mail : emile.blondeau@wanadoo.fr

Carrosserie et Accessoires
n° 9554
DYNAMIC MAUTO
25, rue de La Croix Dandonneau
17800 MONTILS
Stéphane LABBÉ
Tél. : 06 83 95 47 76
Mail : dynamic-m-auto@orange.fr

Carrosserie et Accessoires
n° 9560
CLASSIC AUTO SERVICES
ZAC du Val de L'Orne
54800 CONFLANS-EN-JARNISY
Christophe DAUPHINÉ
Tél. : 06 77 24 66 23
Mail : classicautoservices@orange.fr

Carrosserie et Accessoires
n° 9570
US-CARS-08
55, rue Principale
08370 PUILLY-ET-CHARBEAUX
Claude MAZY
Tél. : 07 63 32 36 94
Mail : uscars08370@gmail.com

Location
n° 9583
MULTI-SPACE
180, rue du Ladhof
68000 COLMAR
Philippe MAILLE
Tél. : 06 89 23 19 90
Mail : contact@multi-space.fr

Location
n° 9586
HM SERVICES ET AUTOMOBILES
65, rue de La Croix
92000 NANTERRE
Halima BOULARAS
Tél. : 06 34 23 22 17
Mail : hm.servicetauto92@gmail.com

Mécanique Générale
n° 9556
RR AUTOMOBILES
4, rue Denis Papin
ZAC LA MALADIÈRE
38300 BOURGOIN-JALLIEU
Pierre-Jean REYPIN
Tél. : 04 74 43 54 24
Mail : pjreypin@reypin.com

Mécanique Générale
n° 9577
JEEP DDAY 44
21, route de Port-en-Bessin
Les Fossés-Taillis
14710 VIERVILLE-SUR-MER
Ismaël HIFDA
Tél. : 02 31 10 82 38
Mail : atelier@jeepdday44.com

Mécanique Générale
n° 9584
GARAGE PALFRAY
5, rue de La Sablière
11100 NARBONNE
Stephen PALFRAY
Tél. : 04 68 45 16 96
Mail : stephen.palfray@garage-palfray.fr

Organisation événementiel
n° 9555
LILLE GRAND PALAIS
1, boulevard des Cités Unies
59777 LILLE
Stéphane KINTZIG
Tél. : 03 20 14 15 16
Mail : ac.herve@lillegp.com

Organisation événementiel
n° 9575
CLASSIC TRIBUTE
64 c, rue de Montreuil
Bâtiment F
78000 VERSAILLES
Xavier PETIT-JEAN-BORET
Tél. : 06 37 00 34 74
Mail : contact@classictribute.com

Restauration
n° 9550
VINTAGE CAR
55, Grand rue
59550 NOYELLES-SUR-SAMBRE
Pierre COURTIN
Tél. : 06 79 92 36 87
Mail : pierrecourtin88@gmail.com

Restauration
n° 9558
RÉTROGRAD
49, rue de Troyes
10700 ARCIS-SUR-AUBE
Julien GRADOS
Tél. : 06 45 28 09 92
Mail : retrograd10700@gmail.com

Restauration
n° 9573
FISCHER
193, route d'Alès
30000 NÎMES
Michel FISCHER
Tél. : 04 66 23 85 69
Mail : fischer5@wanadoo.fr

Sellerie
n° 9549
VINTAGE SELLERIE
12, rue Marcel Dassault
41140 NOYERS-SUR-CHER
Christelle ROUGY
Tél. : 06 80 70 94 73
Mail : vintage-sellerie@orange.fr

Services Divers, Internet
n° 9544
XANEX - CNVA
148, avenue de L'Abrivado
30132 CAISSARGUES
Luc MAUREL
Tél. : 06 85 15 42 08
Mail : maurel.luc@le-conservatoire.com

Services Divers, Internet
n° 9587
LAURENT BERREBI
15, rue des Halles
75001 PARIS
Laurent BERREBI
Tél. : 07 67 55 55 54
Mail : mika.gestion@gmail.com

Transitaire
n° 9569
TRANS GLOBAL LOGISTICS
1, impasse Marie Curie
ZA des Hautes-Vallées
76930 OCTEVILLE-SUR-MER
Jeroen WALDA
Tél. : 02 35 26 01 71
Mail : jw@transglobal.fr

Transitaire
n° 9579
CAR TRANSIT INTERNATIONAL
57, avenue de L'Europe
59223 RONCQ
Barbara VERGOTE
Tél. : 03 20 37 29 63
Mail : machado@car-transit.com



© Pascal Rousselle

CLUBS, MUSÉES, PROFESSIONNELS, COMMENT ADHÉRER À LA FFVE ?

La FFVE rassemble les Clubs, les Musées et les Professionnels dont l'activité est au moins partiellement axée sur les véhicules anciens. Conformément à ses statuts, elle ne peut accepter de collectionneurs particuliers. Pour prendre connaissance de la procédure d'adhésion, reportez-vous au site Internet de la FFVE, rubrique Adhérents, à l'adresse suivante : www.ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE

ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION

LES STRUCTURES DE LA FFVE



LE BUREAU



Jean-Louis Blanc
Président de La FFVE
secretariat@ffve.org



Jean-Michel Charpentier
Affaires Économiques
et Financières
jm.charpentier@ffve.org



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



Michel Clin
Vice-Président,
Législation
michel.clin@ffve.org



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



Yvon Gascoïn
Vice-Président,
Manifestations
yvon.gascoïn@ffve.org



Hubert Haberbusch
En charge des Professionnels,
Métiers, Formations
hubert.haberbusch@ffve.org



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

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

– Les Administrateurs Titulaires

Collège Marques

Etienne Anglade (Club Delahaye)
Arnaud Blanc (Les Doyennes de Panhard & Levassor)
Jean-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

Valy Giron (Musée Automobile de Vendée)

Patrick-André Laubie (Musée Montalza)

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 Haberbusch (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 Rolland-Pilain)

Michel Piat (Club Georges Irt)

Philippe Thomas (Fordenco Club France)

Collège Multimarkes

Bernard Faucher

(La TrACTION de Haute Auvergne)

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 l'AA)

Richard Keller (ACF/Amalf)

Collège Utilitaires,

Militaires et Agricoles

Philippe Beaussier (Car Histo Bus)

Alain Quemener (FMVCG)

Jean-Pierre Saulet (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

Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Fabrice Reithofer fabrice.reithofer@ffve.org

Antilles

Philippe Dorvilma

philippe.dorvilma@ffve.org

Aquitaine

Francis Etienne francis.etienne@ffve.org

Auvergne

Bernard Faucher bernard.faucher@ffve.org

Bourgogne

Pierre Skrotzky pierre.skrotzky@ffve.org

Bretagne

François Ravary francois.ravary@ffve.org

Centre

Guy Taton guy.taton@ffve.org

Corse

Félix Giallacci felix.giallacci@ffve.org

L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

Directeur général : Laurent Hériou (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).

Ile-de-France

Maxime Lepissier maxime.lepissier@ffve.org

Jean-Paul Le Buzith

jean-paul.lebuzith@ffve.org

Ile-de-La-Réunion

Jacques Cosserat jacques.cosserat@ffve.org

Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoïn yvon.gascoïn@ffve.org

Limousin

Yves Claval yves.claval@ffve.org

Maine

Francis Piquera francis.piquera@ffve.org

Midi-Pyrénées

Pierre Wehner pierre.wehner@ffve.org

Nord - Artois - Picardie

Pascal Rousselle pascal.rousselle@ffve.org

Normandie

Bernard Postaire

bernard.postaire@ffve.org

Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante

jean-claude.carobolante@ffve.org

Poitou-Vendée

Jean-Yves Barré (t)

jean-yves.barre@ffve.org

Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer

regis.deweer@ffve.org

Rhône-Alpes

Christian Simonetti

christian.simonetti@ffve.org

LES MEMBRES COOPTÉS

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

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 - Beaupuy 3 - Mouilleron le Captif
85000 LA ROCHE SUR YON
TEL. 02 51 24 43 85 - 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-d'utilisation>. 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.