RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE

TRIMESTRIEL
N° 31

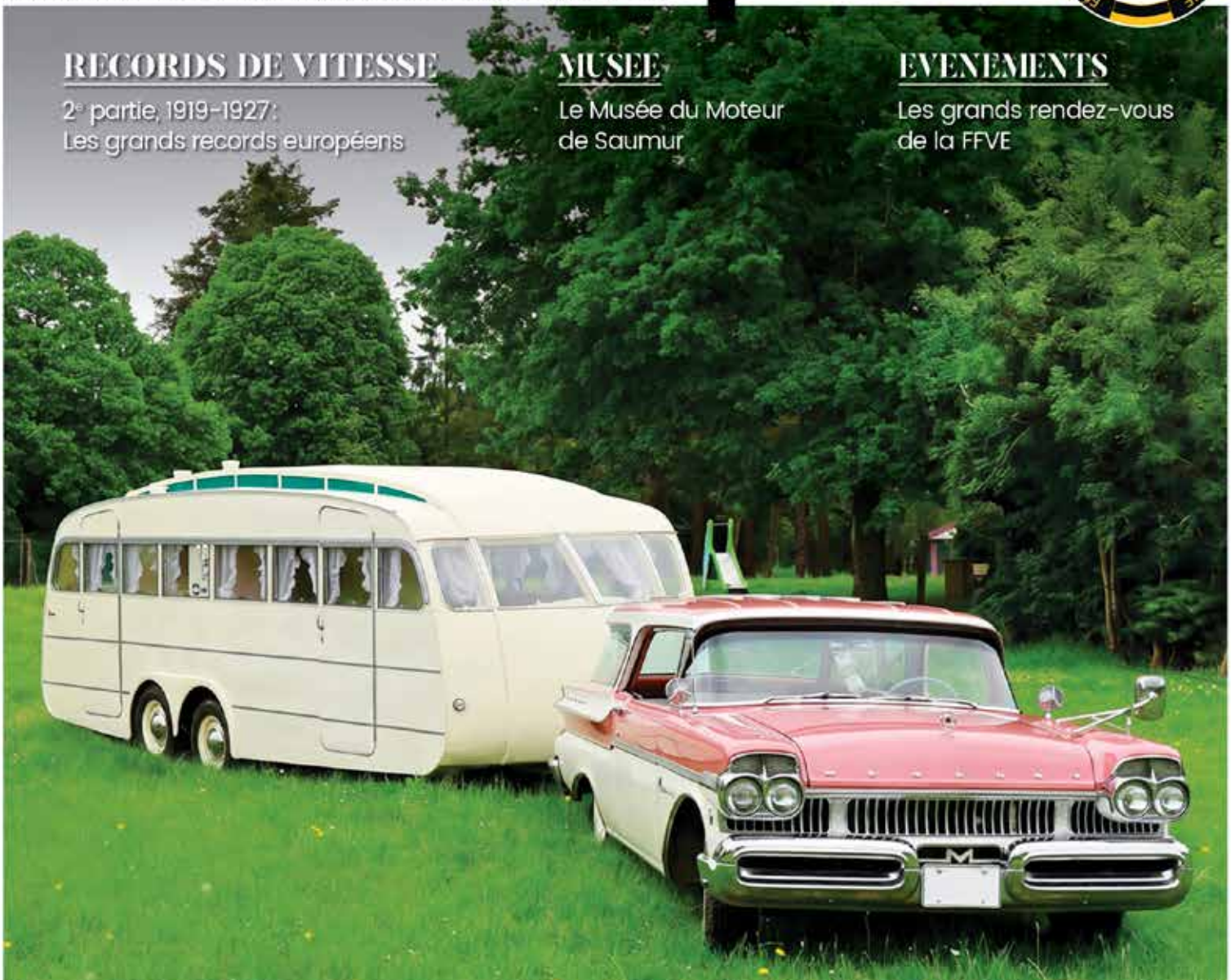
l'Authentique

LA REVUE OFFICIELLE DE LA FEDERATION FRANÇAISE DES VEHICULES D'EPOQUE

RECORDS DE VITESSE
2e partie, 1919-1927:
Les grands records européens

MUSEE
Le Musée du Moteur de Saumur

EVENEMENTS
Les grands rendez-vous de la FFVE



CARAVANES HENON
ENTRE TRADITION ET INNOVATION

LOI ET REGLEMENTS
Véhicules de Collection abandonnés chez un professionnel: que faire ?

L 16034 - 31 - F: 8,00 € - RD
PressAction
2026-2/4

SOMMAIRE

2026 - 2/4 N°31

20

48

58

16

30

66

38

72

3 · **Editorial**
Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 · **Trésors d'Archives**
Des monoplaces Mercedes alignées devant des stands. Quand ? Où ?

8 · **Actualités**
Les événements des véhicules de collection

10 · **L'actualité des Musées**
Nouvelle rubrique

14 · **L'Humeur de...**
Eric de Seyne

16 · **Loi et réglements**
Véhicules de collection abandonnés chez un professionnel : que faire ?

20 · **Marque Henon**
Les caravanes Hénon
Entre tradition et innovation

28 · **Rétro Camping**
Le Rétro Camping Club de France

30 · **Marque Citroën**
Les carrosseries spéciales Citroën
Haute couture et petite série

38 · **Records de vitesse**
2e partie, 1919-1927 :
Les grands records européens

46 · **Abonnement**
Recevez *L'Authentique* chez vous

47 · **Evénements**
Les rendez-vous de la FFVE

72 · **Professionnel**
AS Classic Engineering
La perfection comme règle d'art

74 · **Musée du Moteur**
Le musee du moteur de Saumur

78 · **La Vie de la FFVE**
Les Nouveaux Adhérents

82 · **Organigramme FFVE**
Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel de la Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) ; Fédération reconnue d'Utilité Publique.
FFVE - BP 40068
92105 Boulogne-Billancourt Cedex
www.ffve.org

Directeur de la Publication :
Jean-Louis Blanc - infos@ffve.org

Président du Comité Editorial :
Pascal Rousselle - pascal.rousselle@ffve.org

Editeur Délégué :
PressAction
Agence de Presse indépendante française
PressAction est labélisée depuis 2023 «Entreprise Sociale et Solidaire» (ESS)
65, rue Marguerite de Rochechouart
75009 Paris
Tél : (+33) 01 45 00 01 60
www.pressaction.fr

Directeur de la Rédaction:
François Granet - fgranet@pressaction.fr

Directeur Artistique:
Patrick Bénard - pbenard@pressaction.fr

Secrétaire de Rédaction:
Nathalie Bourinet - redac@pressaction.fr

Rédaction :
Pauline Roumegoux
proumegoux@pressaction.fr
Emile Lagarde - elagarde@pressaction.fr
Gabin Lécrigny - glecrigny@pressaction.fr
Arthur Gervais - agervais@pressaction.fr
Antoine Manguin - amanguin@pressaction.fr

Photographie - Responsable du Service Photos :
Hubert de Maigret - hdemaigret@pressaction.fr

Retouches photos
Isabelle Ciaravola - redac@pressaction.fr

Traducteurs :
David Waldron, David Taylor, Charlotte Granet Tegler, Thomas Granet Tegler
redac@pressaction.fr

Ont collaboré à ce numéro :
(textes et iconographie)
Archives de l'Automobile Club de France, Archives de l'Aventure Peugeot Citroën DS – Terre Blanche, Archives Jean-Louis Blanc, Archives Marie-Louise Boissard de Beaufort, Archives FFVE, Archives FIA, Archives Fouqueville d'Orgebrune – Fonds Crombac, Archives Granet Tegler, Archives General Motors, Archives La France Automobile, Archives Mercedes-Benz AG, Archives PressAction, Archives Renault Communication, Archives Pascal Rousselle, Archives The Henry Ford, Archives The Smithsonian Institute, Archives Wikimedia - DR, Bibliothèque Nationale de France, François Granet, Hubert de Maigret, Maître Grégoire Marchac, Denise Rousselle, Maximilien Rousselle, Pascal Rousselle, archives et collections privées diverses, auteurs des sujets, photographes mentionnés spécialement dans les sujets et DR.

Remerciements :
Antoine Demetz, Fédération Internationale de l'Automobile, Fédération Internationale des Véhicules Anciens (Fiva), General Motors, L'Aventure Michelin, L'Aventure Peugeot Citroën DS, Peter Auto, Renault Classic, The Henry Ford.

Régie publicitaire:
PressAction - regiepub@pressaction.fr

Conseiller Commercial :
Jacques François de Laveaucoupet
regiepub@pressaction.fr

Impression: Monterreina
Distribution: MLP
ISSN: en cours
CPPAP: en cours
Copyright: PressAction, Tous Droits Réservés 2025 2026.
Notre couverture:
Bel attelage constitué d'une Mercury Voyager Two doors hardtop de 1957 produite à 2200 exemplaires et sans doute la seule en Europe atelée à une caravane Hénon Maison **Blanche** type 66220 4 pièces de 1961
Photo: Pascal Rousselle

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

Salon de l'Auto 1951

LES CARAVANES HENON
ENTRE TRADITION ET INNOVATION

De nombreux constructeurs plus ou moins artisanaux ont produit des caravanes, mais les Hénon, commercialisées de 1930 à 1972, sont considérées comme les plus luxueuses et stylées du marché français, en concurrence avec les Notin, Bourreau ou l'Escargot…

PAR LAURENT RICHARDIN ET BRUNO LEROUX, RÉTRO CARAVANING CLUB DE FRANCE

Bien que rares sur les routes, même à l'époque, on a tous l'image des caravanes Hénon, grâce à la miniature Norev qui les a popularisées. Un yacht de la route à double essieu, entièrement blanc et vitré. C'est qu'Emile et Joseph Véron, les constructeurs de jouets lyonnais, étaient des admirateurs de la marque, chacun possédant sa propre Hénon de 5,60 m. Ils n'étaient d'ailleurs pas les seuls. Plusieurs industriels ou pilotes de course, comme Maurice Trintignant, ont été clients de la marque. On a même vu ce dernier tourner sur l'autodrome de Montlhéry avec sa Hénon, derrière ses coupés Buick ou Facel Véga ! C'est aussi lui qui incita les Hénon à mettre des caravanes à disposition des équipes lors des Grand Prix, du Bol d'Or ou des 24 Heures du Mans. Henri Hénon, issu d'une famille de menuisiers ébénistes d'Albert dans la Somme, a pris la suite de son père dès 16 ans et a construit sa première caravane en 1928, à l'âge de 20 ans pour son épouse. Le cahier des charges est simple : faire du camping dans le confort. Plus jeune,

Cette photo de profil datant de 1946 met en évidence la forme aérodynamique de la carrosserie et la longueur de la remorque, l'essieu décalé vers l'arrière et le timon extrêmement court.

Henri Hénon était scout, donc adepte du camping sous tente. En revanche, il faut du confort à Henriette Hénon, institutrice et plus bourgeoise. Entreprenant, il ajoute aussitôt à sa raison sociale « fabricant de meubles… et de remorques de camping ». Les caravanes suivantes sont construites à l'unité pour des notables de la région. Leur promotion sera faite en les exposant aux foires de Paris et de Lille. La commercialisation commence réellement en 1934. Les ventes augmentent progressivement jusqu'en 1938, puis ralentissent à l'approche de la guerre. Au total, 44 caravanes seront

Cette EH600 (pour 6,00 m de long) est prête à quitter l'usine d'Albert dans les années 1948-1949

Tout en bois verni, l'intérieur de cette Hénon EH 600-4 de 1948 a reçu la Coupe de l'élégance à Amboise. A droite, Henri Hénon pointe son nez.

vendues entre 1934 et 1939. Henri Hénon est proche d'Henry Potez, constructeur d'avions installé à Méaulte près d'Albert, et construit ses premières caravanes un peu de la même façon que les avions : une caisse en bois recouverte de similicuir puis d'une toile de coton noyée dans un enduit à base de céruse et peinte au pistolet. La puissance des voitures tractrices est encore modeste et il faut construire léger. Hénon propose des modèles allant de 2,50 à 4,90 m, ce dernier profilé avec un nez en pointe. Ces caravanes baptisées Remorques de France sont proposées en 4 niveaux de finition: standard, normale, luxe et grand luxe. Le modèle grand luxe possède des fenêtres elliptiques, alors qu'elles sont rectangulaires sur les autres gammes. Concernant les châssis, tout est fait maison : les fusées de roues, les tambours, les boîtes d'attelage arrivent bruts de fonderie et sont usinés à Albert. Les aménagements sont très »

1928

Henri Hénon construit sa première caravane pour son usage personnel, on la voit ici derrière la Chenard et Walcker qu'il avait modifiée

1934

Trois caravanes sont produites et vendues. C'est aussi l'année de naissance d'Evelyne, fille unique des Hénon

1936

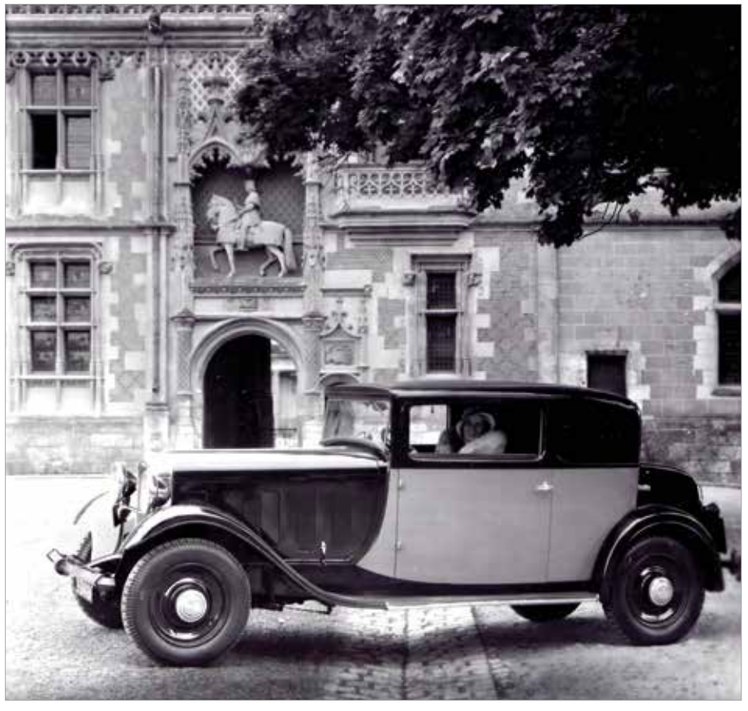
Dépôt de la marque La Remorque de France, inscrite en relief sur l'usine. Toutes les Hénon seront désormais blanches

LES CARROSSERIES SPÉCIALES CITROËN

HAUTE COUTURE ET PETITE SÉRIE

Précurseur dans la production de masse, André Citroën fait néanmoins appel à trois carrossiers extérieurs pour proposer dès 1932 des carrosseries spéciales sur les châssis C4G et C6G puis sur la gamme 8, 10 et 15 CV avant que la célèbre traction sortie en avril 1934 ne mette un terme à ces réalisations hors production.

PAR ERIC GODEFROY ET PASCAL ROUSSELLE
PHOTOS : AUTEURS + ARCHIVES CITROËN + DR



Au sortir de la première guerre mondiale, André Citröen dispose de son usine au Quai de Javel à Paris. Il y a produit en grande série et à la chaine des obus qui alimentèrent les champs de bataille. Que faire maintenant de ces capacités de production importantes ? André Citröen va alors se lancer dans la fabrication et la commercialisation d'automobiles produites en masse et attendues par une clientèle avide de déplacements, de loisirs et ce, à tarif contenu. De trente

Coach S.I.C.A.L.4 places sur châssis 15 cv réalisé en 1933, les formes de la carrosserie restent très proches de celles de la C6G de 1932

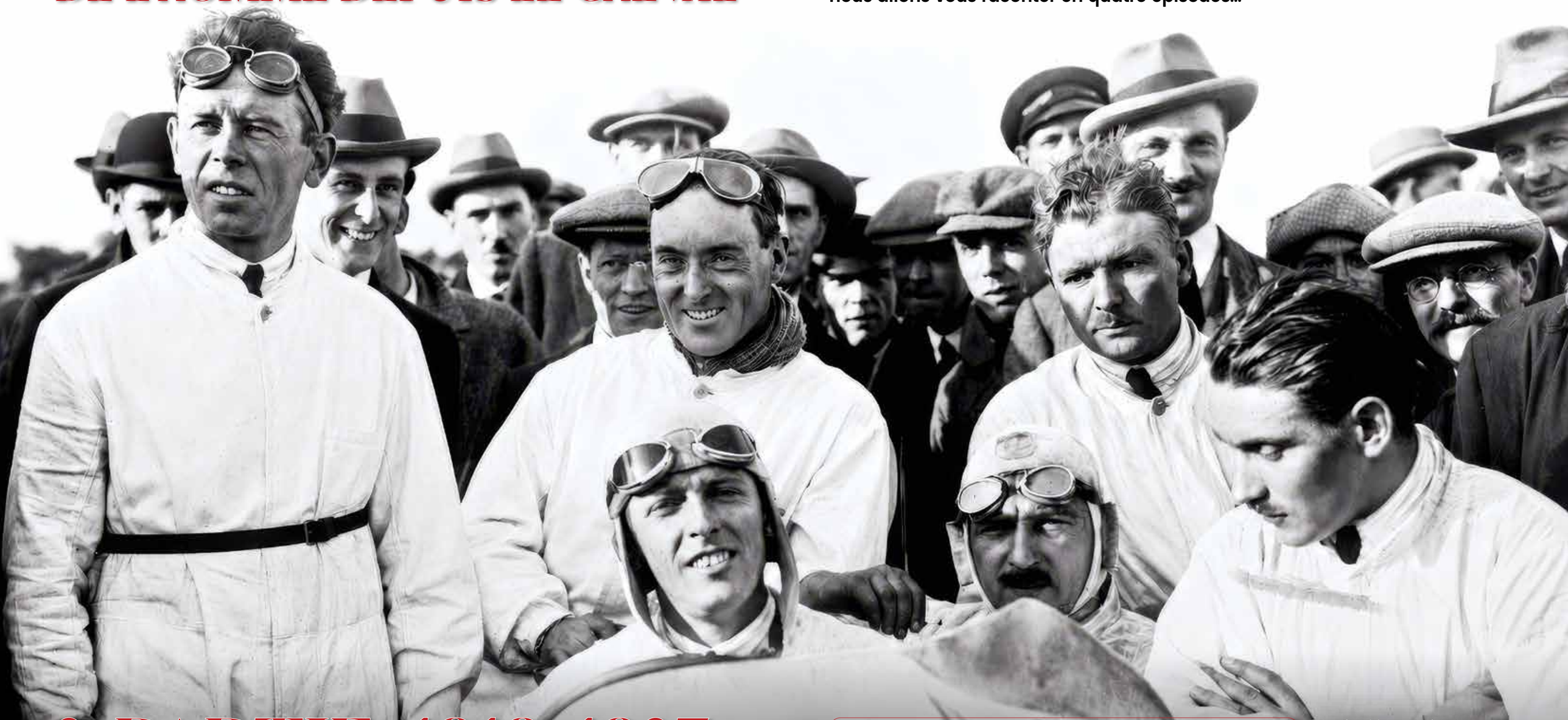
Coach S.I.CA.L. 4 places sur châssis Citroën C6G produite en 1932

voitures par jour en 1919, avec la Type A, une voiture vendue prête à l'emploi : avec démarreur, roue de secours, éclairage une grande première dans le monde automobile traditionnellement habitué au travail à façon, la production atteint quatre cents véhicules par jour en 1927 où il devient le 1er constructeur d'automobiles en pleine période de production de la B14. L'usine de Javel assemble alors les voitures dont certaines pièces proviennent des autres sites industriels de la région parisienne du constructeur au double chevron.

Au salon de Paris de 1928, André Citröen lance deux nouveaux modèles : les C4 pour Citroën à moteur quatre cylindres et les C6 pour Citroën à moteur 6 cylindres. Elles sont radicalement différentes de la B14 qui les précède : nouveau radiateur, capot plus haut, voies, ailes et caisses élargies. Toute la mécanique est redessinée. Côté carrosserie, les deux gammes sont pléthoriques mais profondément classiques : berline, conduite intérieure, cabriolet décapotable deux et quatre places, faux cabriolet deux et quatre places, torpédo, taxi, coupé de ville… La C4 sera équipée d'un moteur à trois paliers de 1628 cc, refroidissement par pompe à eau, allumage par distributeur Delco… Quant à elle, la C6 qui sera la première voiture six cylindres du maitre de Javel reçoit un moteur de 2450 c.c de cylindrée. La clientèle de ces 'grandes autos' est plus exigeante et la trop grande ressemblance entre les deux gammes impose à André Citroën de modifier la C6 pour la différencier de la gamme C4 . Au fil des années, les deux gammes évoluent en parallèle »

RECORDS DE VITESSE : LA PLUS GRANDE CONQUÊTE DE L'HOMME DEPUIS LE CHEVAL

Dès la fin du XIXe siècle, l'automobile naissante se jette des défis. L'un des plus spectaculaires est la conquête du record du monde de vitesse. Une histoire qui débute par un concours en 1898. De la vitesse d'un cheval au trot au mur du son, une histoire que nous allons vous raconter en quatre épisodes…



2e PARTIE, 1919-1927 : LES GRANDS RECORDS EUROPÉENS

TEXTES : FRANÇOIS GRANET ; IMAGES : ARCHIVES FOUQUEVILLE D'ORGEBRUNE, FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE, AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE, THE SMITHSONIAN INSTITUTION, CARMARTHENSHIRE COUNTY, DR ; RETOUCHES : ISABELLE CIARAVOLA.

- **Partie 01 :** *Des origines jusqu'en 1914, l'ère des pionniers*
- **Partie 02 :** *De 1919 à 1927, les grands records européens*
- **Partie 03 :** *De 1927 à 1939, à la conquête des Etats-Unis*
- **Partie 04 :** *De 1945 à nos jours, voitures fusées et mur du son*

Exceptionnel document qui montre trois des quatre Britanniques (il manque John Parry-Thomas) qui, de septembre 1924 à février 1928 vont détenir à tour de rôle le record du monde de vitesse sur terre. Ils sont ici réunis en 1921 sur l'autodrome de Brooklands, alors qu'ils sont tous les trois membres de l'équipe de Grand Prix de la marque Talbot-Darracq. De g. à d. sur l'image : Lee Guiness (debout), Campbell (à l'arrière de la voiture, lunette sur le front) et Segrave (au volant, souriant).

AS CLASSIC ENGINEERING
LA PERFECTION COMME RÈGLE D'ART

Loin des grands métropoles, il existe des entreprises dont le savoir-faire et la qualité du travail sont reconnus internationalement. C'est le cas de AS Classic Engineering basé à Martignat dans l'Ain à quelques encablures de Nantua.

PAR PASCAL ROUSSELLE

Aussi loin qu'il puisse s'en souvenir, les liens familiaux d'Alexandre Surber, les A et S du nom de l'entreprise avec l'automobile datent de la seconde guerre mondiale. En effet, c'est à cette époque que son grand-père, citoyen suisse ne possédant pas le permis de conduire, a refusé le don d'une Bugatti en état de marche pour la soustraire aux réquisitions allemandes. Plus tard, son père se passionnera et utilisera intensément des véhicules d'avant-guerre et notamment un cabriolet Salmson S4C du début des années 30. Il créera la société L.B.S. qui développera les miniatures Eligor tant convoitées par les enfants de cette époque et les collectionneurs d'aujourd'hui. Dès l'âge de quinze ans, le jeune Alexandre choisit la filière automobile pour sa formation de mécanicien. A l'issue de sa formation initiale et de quelques premières expériences en concessions, voyant que sa carrière n'est pas là, Alexandre réussit à intégrer l'Ecole de Développement des Véhicules de Course au Mans pour une année de perfectionnement. C'est dans ce contexte qu'il part à Coventry en Angleterre chez Chesman Motorsport où il pourra approfondir ses connaissances sur les moteurs de compétition. De retour en France, il intègre l'Ecurie de F3 Signature à Bourges où les missions ne sont pas à la hauteur de ses attentes. A l'occasion d'une visite au NEC de Birmingham, il reprend contact avec ses anciens employeurs avant de repartir à Coventry chez Guy Broad puis Classic Performance Engineering à Silverstone. Il aura ainsi l'occasion de travailler sur les Jaguar XK120 du Mans, sur une Ferrari 250 GTO…

Sébastien, qui a rejoint l'équipe il y a deux ans révise cette rarissime Rochet Schneider exposée au Salon de Paris 1929

RETOUR AU PAYS

Le mal du pays et l'envie de se mettre à son propre compte poussent Alexandre à revenir en 2009 à Martignat dans l'Ain, sa ville natale. Il y ouvre un premier atelier de 120m² pour commencer une activité d'entretien et de restauration de véhicules d'époque. Un peu plus tard, Vincent, mécanicien, rejoint l'aventure, il fait d'ailleurs toujours partie des effectifs.
Au fil du temps et de l'arrivée de nouveaux projets et de travaux, Les locaux initiaux devenant trop petits, Alexandre s'installe dans la zone industrielle locale dans un nouveau bâtiment en 2012. Afin d'assurer une qualité optimale et de satisfaire plus rapidement le client, l'atelier de Martignat va successivement intégrer des activités jusqu'alors sous-traitées en extérieur, ce qui conduit Alexandre à augmenter ses

© Droits Réservés

LES GRANDS EVENEMENTS
DU VEHICULE DE COLLECTION

48 - 22e Avignon Motor Passion
La passion sous toutes ses formes

52 - 4e Edition du Meca Tour en pays Chtis
Initiation à la navigation !

54 - Journée Nationale des Véhicules d'époque (JNVE)
Jour de fête en anciennes

57 - Journée Nationale des Véhicules d'époque
Concours photos

58 - Militracks : de l'autre côté du front
Découverte passionnante

62 - Inauguration du M24 au Mans
Musée du Sport Automobile

66 - Le Club Delahaye fête ses soixante ans
Rallye au cœur de la champagne

68 - Quatrième édition d'Engins Passion
Quand les TP font le spectacle

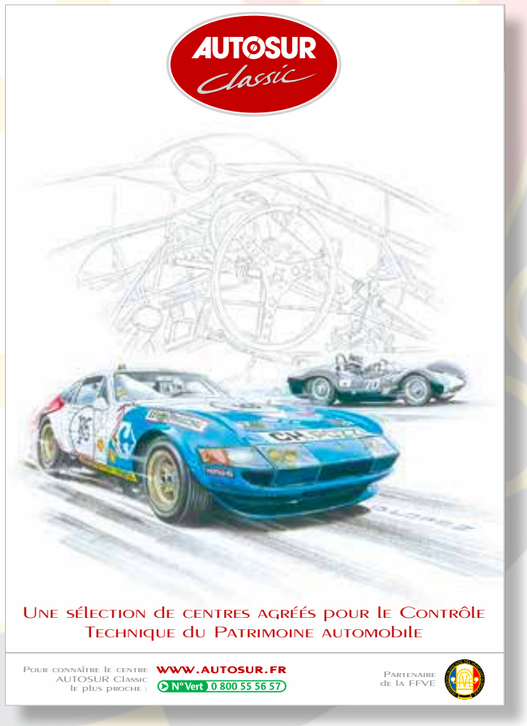
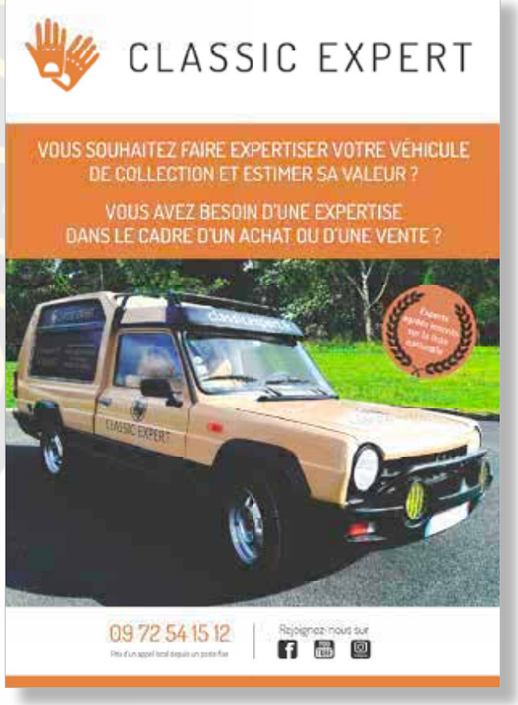
© Droits Réservés

© Droits Réservés

© Droits Réservés

© Droits Réservés

ILS SONT DANS L'AUTHENTIQUE...

ILS SONT LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FFVE ET DE SES ADHERENTS TOUTAU LONG DE L'ANNEE.

N'HESITEZ PAS A LEUR FAIRE CONFIANCE AU QUOTIDIEN !