



TRIMESTRIEL

N° 3

# l'Authentique

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



## INTERVIEW

Jean Todt,  
l'homme de la FIA

## GRAND DU SPORT

André de Cortanze,  
ingénieur sans compromis

## HISTOIRE DE MARQUE

La saga Motobécane  
et la Superculasse

## HISTORIQUE

1898, le premier salon  
de l'automobile du monde



# LA JEEP

## NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

## LOI ET RÈGLEMENTS

Véhicules modifiés, quels risques ?

L 16034 - 3 - F: 7,00 € - RD



alcyon  
media

SEPTEMBRE - NOVEMBRE 2018



Photo : COLAS-Hervé DOURIS



## ÉDITORIAL

### « L'ELDORADO ? PAS SÛR... »

Dans l'esprit de beaucoup de monde, médias et Administration en tête, l'Automobile Ancienne serait un nouvel Eldorado... Si l'on se limite à s'extasier sur les niveaux atteints lors de ventes aux enchères internationales, c'est vrai. Mais, que représentent-elles par rapport au mouvement dans son ensemble ? En définitive pas grand-chose. La réalité est souvent bien différente, sans parler des cotes de certaines marques dites sportives qui s'essouffent. Le marché se développe, certes, mais pas au rythme que certains lui prêtent. Aujourd'hui, nous voyons, incroyables, arriver dans notre univers de nombreux acteurs qui, il y a peu, nous ignoraient parfaitement. Mais, attention, la concurrence est vive et certains n'hésitent pas à employer des moyens à la limite de la

légalité. Les candidats à l'achat d'un véhicule de collection peuvent se faire facilement abuser par des officines basées, souvent, dans un pays étranger et qui possèdent un relais en France. Elles passent des annonces sur les sites marchands connus, et proposent des véhicules dont elles ne sont pas propriétaires. Elles peuvent ainsi se constituer un parc fictif et proposer à la vente avec des photos attractives un large éventail de véhicules toujours situés dans un pays étranger, souvent aux Etats Unis, sans immobiliser la moindre trésorerie. Certains n'hésitent pas à revendiquer un agrément de la part de la FFVE pour mettre leurs clients en confiance. Le but est alors de percevoir un acompte sur une vente qui ne se fera sans doute pas car, bien souvent, le véhicule a été vendu entre-temps. Mais, une fois l'acompte encaissé, le client devient captif, il est alors facile de lui proposer n'importe quel autre modèle. Ces vendeurs agissent en tant que logisticien-commissionnaire, profession qui n'est pas réglementée. Ils n'ont donc aucune responsabilité vis-à-vis de leur « client ». Ce sont souvent les mêmes qui proposent d'obtenir en quelques jours une attestation FFVE à un prix que la décence m'interdit de mentionner. Un bon conseil, si une officine se dit « partenaire » de la FFVE, renseignez-vous sur notre site Internet où tous les professionnels adhérents sont listés. Et, en cas de doute, questionnez nos Délégués régionaux dont l'adresse mail figure sur notre site Internet [www.ffve.org](http://www.ffve.org).

Dans le même esprit, n'oublions pas que le véhicule de collection fait partie du domaine du plaisir, ce que l'on aurait tendance à oublier parfois quand on voit arriver à la FFVE des demandes d'attestation pour des véhicules qui sortent complètement de ce domaine. Que vient faire en collection un véhicule utilitaire léger tout juste trentenaire, produit à des centaines de milliers d'exemplaires et dont les photographies présentent un plateau encombré d'outils avec du sable dans la benne et, bien sûr, dans un état de délabrement avancé ?! Bien sûr je comprends que l'on soit nostalgique face à la Renault 18, la Citroën BX ou la Peugeot 305 de ses parents, celle avec laquelle, enfant, l'on partait en vacances, et que l'on souhaite la restaurer et la préserver. Mais j'ai du mal à croire que le propriétaire de cet utilitaire léger avec lequel il a trimé des années ait envie de le restaurer et d'en faire un véhicule de collection. J'aurais plutôt tendance à penser qu'il souhaite continuer à disposer d'une bête de somme pour effectuer quelques travaux et circuler dans Paris sans contrainte avec un véhicule qui ne passera plus le contrôle technique que tous les cinq ans...

Attention, à vouloir détourner le Titre de circulation de collection de sa raison d'être, on met à la fois en péril son fonctionnement et son existence.

**Alain Guillaume** - Président de la FFVE



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

Et vous, quel usage feriez-vous de Wattway ?



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

# SOMMAIRE

N° 3 – SEPTEMBRE, OCTOBRE,  
NOVEMBRE 2018

92



84



76



36



24



52



18



100



66

## 3 · Éditorial

Le mot du Président Alain Guillaume

## 6 · Façon Puzzle

Mise en pièces : Voisin C 24 1933

## 8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

## 10 · Retour sur...

La Renault 4 CV version Pie

## 12 · Lectures

Les indispensables de votre bibliothèque

## 14 · Lois et Règlements

Véhicules modifiés, quels risques ?

## 18 · 1898, le premier Salon

La France invente le salon de L'Automobile

## 24 · Modèle

La Jeep, naissance d'une légende

## 34 · Club

La Fédération Française MVCG

## 36 · Grand Témoin

Jean Todt, l'homme de la FIA

## 42 · Pionnier

1889, Peugeot se lance dans l'automobile

## 46 · Grand du Sport

André de Cortanze, le chiffre et la ligne

## 52 · Histoire des Marques

Motobécane et la Superculasse : Une marque française et son modèle emblématique

## 60 · Club

Le Motobécane Club de France

## 62 · L'Humeur de...

Hervé Charbonneaux : « *les matching numbers sont un leurre* »

## 65 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

## 90 · Abonnements

L'Authentique chez vous à chaque parution

## 92 · Musée

Le Musée du Mecanic Art et la Villa Mecanica

## 96 · Les clubs de la FFVE

Opel Classic Club de France

## 100 · Professionnel

Formulting, la formation aux anciennes

## 104 · La vie de la FFVE

Les nouveaux délégués

## 105 · Nouveaux Adhérents

Ils rejoignent la FFVE

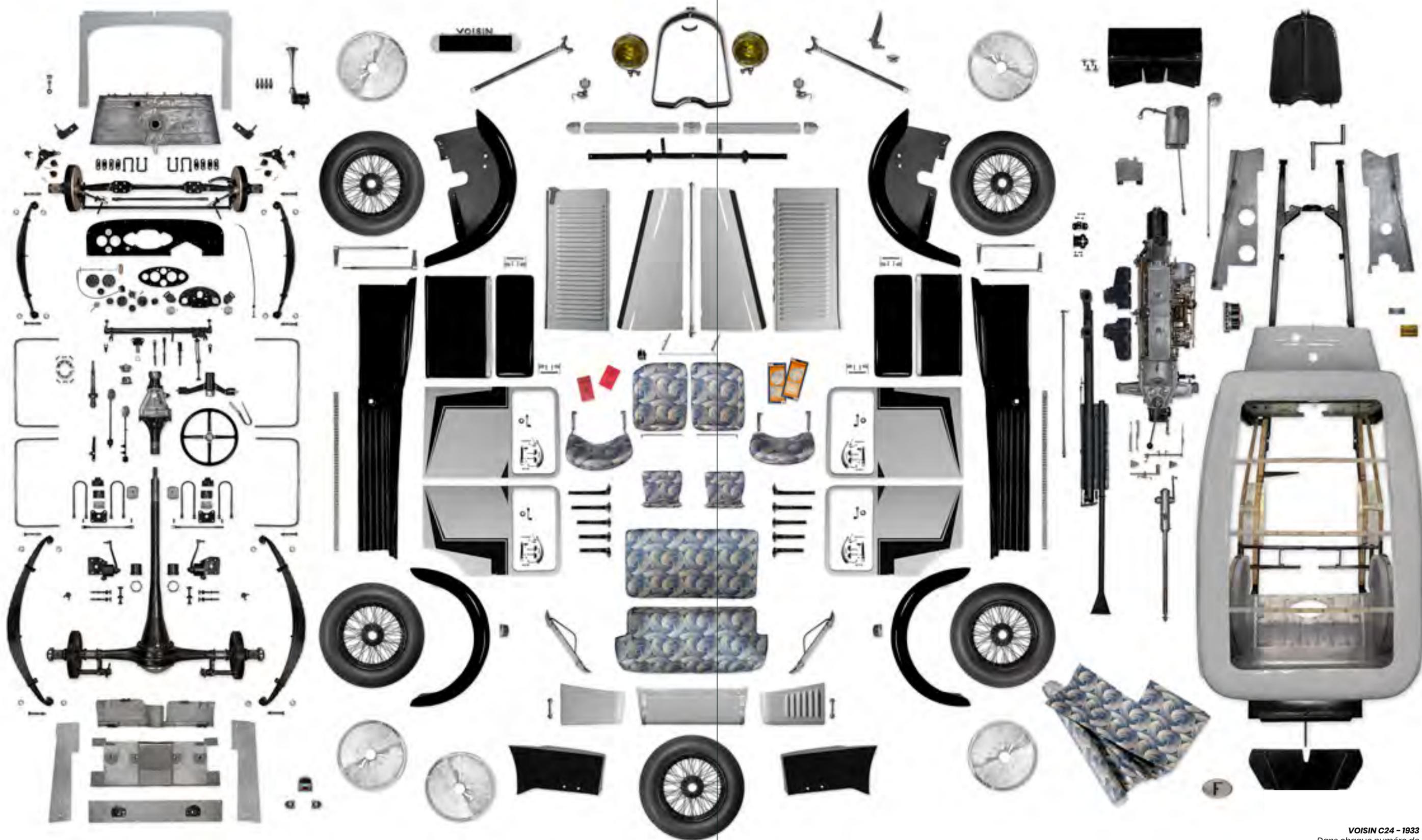
## 106 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel de la FFVE - B.P. 40068  
92105 Boulogne-Billancourt Cédex  
Fax : 01 46 21 94 98 - [www.ffve.org](http://www.ffve.org)  
Directeur de la publication :  
Alain Guillaume [secretariat@ffve.org](mailto:secretariat@ffve.org)  
Président du Comité Éditorial :  
Pascal Rousselle [pascal.rousselle@ffve.org](mailto:pascal.rousselle@ffve.org)  
Éditeur Délégué :  
Alcyon Media Groupe  
14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris  
Tél : 01 45 00 01 60  
Directeur de la Rédaction :  
François Granet  
[fgranet@alcyon-media.com](mailto:fgranet@alcyon-media.com)  
Directeur de la Création :  
Charles Guénant  
[cguenant@alcyon-media.com](mailto:cguenant@alcyon-media.com)  
Rédacteur en Chef :  
Antoine Demetz  
[ademetz@alcyon-media.com](mailto:ademetz@alcyon-media.com)  
Directeur Artistique :  
Patrick Bénard  
Secrétaire de Rédaction :  
Nathalie Bourinot  
Rédacteur Permanent :  
Jean-Baptiste Berthon  
[jberthon@alcyon-media.com](mailto:jberthon@alcyon-media.com)  
Ont collaboré à ce numéro :  
AMC Promotion, Sylvain Aufrère,  
L'Automobile Club de France, L'Aventure  
Peugeot Citroën DS, Patrick Barrabès,

Jean-Baptiste Berthon, Marie-Louise  
Boissard de Beaufort, Mathieu Bonnevie-  
Peter Auto, Xavier Bony-Éditions  
LVA, Laurent Cartalade-Peter Auto,  
Dominique Chagrot-Amicale Police  
et Patrimoine, Hervé Charbonneaux,  
Jean-Christophe Chaudron, Checker,  
Michel Clin, Collection of The Henry  
Ford, Jean-Pierre Dardinière, Collection  
Fouqueville d'Orgebrune, Jean-Paul  
Decreton, Christophe Delage, Antoine  
Demetz, Denis Derez, DPPI, Esteve  
Communication, Jean Farge, FF-MVCG,  
Formulting, Bernard-François Fouqueville,  
Bruno des Gayets, François Granet,  
Charles Guénant, Alain Guillaume,  
Imago, Lap Images, Patrick Laubie, César  
Maillard, Me Grégoire Marchac, Musée du  
Mecanic Art-Villa Mecanica, Nara, Opel  
Classic - Rüsselsheim, Opel Classic Club  
de France, Olivier d'Orgebrune, Daniel  
Paléni, Panoramic, Patrick Le Parc, Lucien  
Pertenne, Pascal Rousselle, René Rovai,  
Sutton Motorsport Images, Patrick  
Vernau, Vincennes en Anciennes,  
Vanessa von Zitzewitz, DR.  
Remerciements :  
L'Amicale Police et Patrimoine en la  
personne de son président Dominique  
Chagrot, L'Automobile Club de France en  
la personne d'Emmanuel Piat, L'Aventure

Michelin en la personne de Stéphane  
Nicolas, L'Aventure Peugeot Citroën DS  
en la personne de Xavier Crespin, Denis  
Huille et Emmanuelle Flaccus, Le Bantam  
Reconnaissance Car Celebration Group  
en la personne de David Kannaly et Bill  
Spear, Lucien-François Bernard, Igor Biétry  
et tout l'équipe du défi Osez Joséphine,  
Jean-Michel Boniface, Collection of The  
Henry Ford en la personne de Melissa  
Foster et Jim Orr, Christian de Cortanze,  
les Éditions LVA en la personne de Karine  
Moussinet et Xavier Bony, Peter Auto en  
la personne de Pierre Lenfant, Jean-Marie  
Mongin, Le Musée Maurice Dufresne en la  
personne de Laetitia Boissoneau, Hugues  
Perron, Anne Quémry, Didier Régnard,  
Renault Classic, le club La Traction  
Universelle en la personne de son  
président Jean-Louis Poussard, François  
Vauvillier, Patrick Verneau.  
Régie publicitaire :  
Morgan Fonteneau  
[morgan@dariusmedia.fr](mailto:morgan@dariusmedia.fr)  
Darius Media  
7 rue Saint Eloi 49300 Cholet  
Tél direct : 06 22 04 17 83  
Impression : Imprimerie Pollina  
Distribution : MLP - ISSN : en cours  
CPPAP : en cours  
Copyright : Alcyon Media Groupe - Tous  
Droits réservés.



**VOISIN C24 - 1933**  
 Dans chaque numéro de L'Authentique, le photographe Bruno Des Gayets réalise en images l'autopsie d'un véhicule de collection. Retrouvez ses oeuvres : [www.nikoja.com](http://www.nikoja.com)

# ACTUALITÉS

## FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...



### Celle de James Bond!

Aston Martin a annoncé le 20 août 2018 qu'il allait construire avec Eon Production 28 exemplaires continuation de sa légendaire DB5 (voir *L'Authentique* n° 2). Baptisée Goldfinger DB5, cette voiture se verra dotée de nombreux gadgets. 25 exemplaires seront vendus au prix unitaire de trois millions d'euros hors taxe, deux seront conservés par Aston Martin et Eon Production tandis qu'un exemplaire sera vendu aux enchères au profit d'une œuvre caritative. La production se fera à l'usine de Newport Pagnell et les premières livraisons interviendront en 2020. Mais, et Aston Martin le précise bien, la continuation Goldfinger DB 5 ne sera pas utilisable sur la voie publique...



### Bourse Classic

L'Aventure Peugeot Citroën DS a organisé le dimanche 16 septembre 2018 à Montbéliard la 3<sup>e</sup> édition de sa Bourse Classic dans la cour de l'atelier du Musée de L'Aventure Peugeot à Sochaux. A l'initiative de cette dernière, la maison de vente Leclere Motorcars a organisé dans le cadre de cet événement, sur le site de Terre Blanche à Hérimoncourt, la première vente aux enchères participative réservée aux propriétaires de modèles des marques de L'Aventure soit Citroën, Matra, Panhard, Peugeot, Simca et Talbot.



### Paris-Rambouillet pour les centenaires

Avec la complicité des clubs Les Belles de Jadis et Les Teuf-Teuf, et avec le soutien de la FFVE, le club Renaissance Auto Rambouillet a organisé le 10 juin 2018 la 5<sup>e</sup> édition du Paris-Rambouillet. Cette manifestation réservée uniquement aux voitures centenaires a réuni

cette année quelque 50 équipages. Le départ a été donné à Paris dès huit heures depuis l'Hôtel National des Invalides pour rejoindre le château de Rambouillet via Versailles, l'abbaye des Vaux de Cernay et la vallée de Chevreuse. [www.renaissanceauto.org](http://www.renaissanceauto.org)

# 1460803

visiteurs ont été enregistrés lors de l'édition 2004 du Mondial de l'Automobile de Paris. Ce record historique sera-t-il battu en 2018 par le désormais Mondial Paris Motor Show? Réponse dans quelques semaines...

### Arcis, le garage pour anciennes

Depuis maintenant seize ans, la société Arcis commercialise des ateliers, garages et hangars parfaitement adaptés aux besoins des collectionneurs de véhicules d'époque. Ces bâtiments, livrables en kits ou clés en mains, bénéficient de surfaces standard allant de 15 à 72 m<sup>2</sup>, mais il est possible de porter celles-ci jusqu'à 200 m<sup>2</sup> dans le cadre de réalisations

sur mesure. Le matériau employé par Arcis est le fameux panneau sandwich utilisé pour les chambres froides depuis plus de cinquante ans. Il permet un assemblage rapide sans soudure, mais aussi une parfaite isolation. Ne nécessitant aucun entretien, les garages Arcis, fabriqués en France, sont aussi dénués de toute condensation. [www.abriarcis.com](http://www.abriarcis.com)



Il n'y a rien sur Terre qui ressemble au prestige, à la tradition, à la puissance et à l'excitation des 500 Miles d'Indianapolis!

### J. DOUGLAS BOLES

président de l'Indianapolis Motor Speedway, à propos de l'élection d'Indianapolis 500 en tant que meilleure course de sport automobile du monde par les lecteurs du quotidien USA Today et du site [www.10best.com](http://www.10best.com)



### Des Porsche au Château de ma Mère

Lors de la dernière édition du Salon Avignon Motor Festival, Allopeu.com, en tant que partenaire pneumatiques multimarques de la Fédération des Clubs Porsche, avait réuni sur son espace quatre clubs Porsche Classic. Ce sont ces mêmes clubs, le 911 Classic France, le club 914, le club 924/944/968 et le club 928 qui se sont rassemblés en Provence le 21 juillet 2018 dans le cadre d'un premier Rallye Interclubs. La journée s'est achevée au château de La Gaude, là même où a été tourné le film d'Yves Robert *Le Château de ma Mère* d'après l'œuvre de Marcel Pagnol.

# 200

clubs représentant 60 marques étaient présents du 6 au 7 juillet 2018 sur le site du circuit des 24 Heures du Mans lors de la 9<sup>e</sup> édition de Le Mans Classic.



### JMB Classic, l'écurie historique

Huit ans après avoir mis un terme à l'activité de son écurie JMB Racing créée en 1995, Jean-Michel Boursesche revient sur les circuits avec une nouvelle structure baptisée JMB Classic. Cette nouvelle écurie, au service des gentlemen-drivers engagés en course, a pour but de relever le défi des compétitions historiques en préservant et en servant en piste des voitures aujourd'hui devenues classiques. Depuis le simple remisage jusqu'à la restauration, la préparation ou l'entretien, l'écurie, installée dans la zone d'activité du circuit du Castellet propose une palette de prestations disponibles à la carte, ponctuelles ou permanentes. [r.boursesche@box100.fr](mailto:r.boursesche@box100.fr)

### Sous le signe d'Alpine et Renault

Le dimanche 16 septembre 2018, le Musée Maurice Dufresne à Azay-Le-Rideau (Indre-et-Loire) a organisé la troisième édition de sa Rétro-Fête. Comme l'an dernier était présent le pilote Alpine Nelson Panciatici, mais aussi, et pour la première fois, Jean Ragnotti qui a honoré l'événement de sa présence. Un concours

d'élégance spécialement dédié a mis à l'honneur les propriétaires d'Alpine et de Renault. Bien sûr, les anciennes de toutes marques étaient aussi les bienvenues.

Musée Maurice Dufresne, 17 route de Marnay, 37190 Azay-le-Rideau, [www.musee-dufresne.com](http://www.musee-dufresne.com)



### L'Automobile Club de France à Le Mans Classic

Premier automobile club au monde, l'Automobile Club de France fondé en 1895 a joué un rôle précurseur et fondamental dans le développement de l'automobile. A la fois cercle privé et institution pionnière, l'ACF se consacre depuis 123 ans à l'Automobile. Son Association sportive automobile, la plus ancienne de France, est très fière d'avoir engagé six équipes lors de la 9<sup>e</sup> édition de Le Mans Classic du 6 au 8 juillet 2018. Plus de 36 voitures et 50 pilotes et copilotes ont ainsi participé à cet événement prestigieux sous

les couleurs de l'ACF. Le bilan est particulièrement positif au classement par équipes, avec la première et la troisième place au scratch et la première et la deuxième place à l'indice de performance. L'Asa ACF a aussi brillé à titre individuel puisque Jacques Nicolet sur Duckhams a remporté le scratch du Plateau 5 tandis que Ludovic Caron sur Shelby Cobra et Damien Kohler sur Lotus Elan se sont respectivement classés premier et troisième à l'indice de performance du Plateau 4. [Asa ACF Tél. : 01 43 12 43 24](tel:0143124324)



### Pour Renault 4L Parisienne

Le peintre en lettres Jean-Do (voir *L'Authentique* n° 2) propose aussi un certain nombre de refabrications. Sollicité pour restaurer les motifs des fameuses 4L Parisienne, il commercialise ainsi des adhésifs pour ces dernières. Partisan de la qualité, même si le coût est un peu plus élevé, ceux-ci

sont strictement conformes à l'origine y compris dans le procédé d'impression, les encres et le support utilisés. Ainsi, la base constituée par un adhésif haut de gamme transparent est teintée dans la masse puis reçoit un verni anti-UV. Le résultat est garanti sept ans! [www.aero-jean-do.com](http://www.aero-jean-do.com)

### DELAGE EN DEUIL

C'est avec une grande tristesse que nous avons appris la disparition de François Jolly, homme passionné d'automobile ancienne, auteur de nombreux ouvrages et articles, mais surtout grand spécialiste et historien de la marque Delage. Il est décédé dimanche 29 juillet 2018. Le club Les Amis de Delage dont il était président d'honneur, perd là un de ses piliers.



### INCENDIE CHEZ ALLOPEUS



L'impressionnant incendie qui s'est déclaré le 24 août 2018 vers neuf heures dans l'entrepôt de la société Allopeus.com à Valence (Drôme) a été maîtrisé le jour même vers 18 heures grâce à l'intervention de près de 300 Sapeurs Pompiers. 6 000 des 84 000 m<sup>2</sup> couverts sont ainsi partis en fumée, mais les mesures nécessaires ont été prises pour maintenir l'activité normale et honorer toutes les commandes.

### 70 ANS À GOODWOOD



Dans le cadre de l'édition 2018 du fameux Festival Of Speed, les organisateurs de cet événement incontournable ont tenu eux aussi à célébrer les 70 ans de la Petite Citroën. Dans prestigieux espace Cartier, le saint des saints, étaient ainsi exposées une 2 CV AZU, une 2 CV AZAM, une 2 CV Bijou, une 2 CV 4 x 4 Sahara, une 2 CV AZL et un coach M 35 à moteur à piston rotatif. On ne pouvait rêver plus éclectique!

### PARADE À PARIS



Le dimanche 30 septembre 2018 aura lieu à Paris, au départ de la place de La Concorde, une grande parade destinée à célébrer les 120 ans du Mondial Paris Motor Show et placée sous le signe de l'innovation. Défileront ainsi tous les modèles d'automobiles et de moto qui ont marqué le salon parisien et qui ont ainsi écrit son histoire. La constitution de ce plateau historique qui se composera de quelque 230 véhicules, a été confiée à la FFVE.



RETOUR SUR...

## LA 4CV PIE, UNE PARISIENNE A NEW YORK

**A la suite de la parution de l'article de Bernard Dumas sur l'histoire de la Renault 4 CV dans L'Authentique n° 1, Dominique Chagrot, président de l'Amicale Police et Patrimoine, nous a écrit pour apporter quelques précisions quant à la version Pie de la Petite Renault.**

PAR DOMINIQUE CHAGROT, ARCHIVES COLLECTION POLICE ET PATRIMOINE

Dans le courant de l'année 1958, les autorités de la ville de New York doivent faire face à des embouteillages d'une ampleur inconnue jusque-là. En effet, les avenues et les rues de la «Grosse Pomme» ne sont pas à sens unique comme aujourd'hui, et les dimensions imposantes des voitures américaines de l'époque, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford et autres Oldsmobile, ne favorisent pas la fluidité du trafic. Ces mêmes autorités ont alors l'idée de rendre leurs policiers plus mobiles en les dotant de voitures de patrouille de gabarit européen, plus promptes à se faufiler dans la circulation.

### PARIS A LA RESCOUSSE

Ainsi, elles se rapprochent du ministère des Affaires étrangères français qui décide que la Préfecture de Police de Paris dépêchera à New York une des fameuses voitures Renault 4CV Pie dont la Police Parisienne est alors dotée, ainsi que son équipage. Une première série de 16 exemplaires de



partie basse et pratiquer une échancrure. La partie haute du pied milieu a ainsi été supprimée, mais des renforts intérieurs de longerons ont été ajoutés. Une lunette plus large a aussi été adaptée afin d'accroître la vision vers l'arrière. Les ailes arrière ont quant à elles reçu des dispositifs lumineux comportant les inscriptions «halte police». Côté mécanique, le moteur d'origine a fait l'objet d'une préparation avec le montage d'une culasse modifiée, d'une tubulure d'admission, avec carburateur de 32, et d'une ligne d'échappement spéciales. Ces pièces ont été fournies par les établissements Autobleu alors bien connus des amateurs de 4CV vitaminées. Cette transformation permettait aux petites Renault bicolores de dépasser les 100 kilomètres à l'heure, et de bénéficier d'une bien meilleure nervosité que le modèle de base. Toutes ces modifications étaient réalisées dans les ateliers de la

cette voiture spéciale a été commandée en mars 1955. Afin de remplir leur service au mieux, ces 4CV ont été améliorées et possèdent des caractéristiques particulières. Sur la base d'un modèle de série, et après une étude faite par le carrossier parisien Currus en 1952, les portières ont été découpées pour ne conserver que la



Préfecture de Police. Quant à l'équipage de policiers, il était fourni par les compagnies motocyclistes, et cela explique le port des bottes et de la casquette en lieu et place du traditionnel képi. Celle-ci était en effet la coiffe réglementaire des policiers motocyclistes lorsque ceux-ci n'enfourchaient pas leur moto.

### WELCOME IN THE USA!

Ainsi, le 27 octobre 1958, les brigadiers Georges Lévêque et Pierre Lux embarquent au Havre sur le paquebot Liberté pour arriver à New York après cinq jours de traversée. Là, ils font les honneurs de leur 4CV à son maire, Robert F. Wagner Jr., ainsi qu'au chef de la police municipale. Dans la foulée, ils effectuent un périple jusqu'à San Francisco et la Côte Ouest. Il semblerait que la livrée pie de leur Petite Renault ait alors fait des émules auprès

de leurs collègues américains. En effet, au cours des années qui ont suivi, cette même livrée a été adoptée dans de nombreux états. A notre connaissance, elle reste encore la livrée des voitures de police en Californie. Quant aux autres états, beaucoup gardent l'option bicolore. Après cette tournée de deux mois et de quelque 20 000 km traversant pas moins de 25 états, les deux policiers reviennent en France... mais en avion ! La 4 CV reste sur place (une des deux coupures de presse, celle du 23 janvier 1959, dit le contraire...). Elle a été offerte aux Américains en souvenir de cette collaboration. L'Amicale Police et Patrimoine a contacté les polices de New York et de San Francisco, mais elles n'ont apparemment pas gardé mémoire de ce déplacement outre-Atlantique. La petite histoire veut que cette 4CV partie aux Etats Unis finisse par revenir en France au cours des Années Soixante-Dix. A cette



époque, avec une autre voiture récupérée par une compagnie de cinéma, et qui avait notamment tourné dans le célèbre film Porte des Lilas de René Clair, cette 4CV était la seule survivante des exemplaires spécialement modifiés pour l'usage de la police parisienne. En effet, en 1956, un an après la mise en circulation de ces 4CV Pie à portières échancrées, la Régie Renault a enjoint la Préfecture de Police de mettre un terme à ces aménagements qui, du point de vue structurel, modifiaient trop les caractéristiques d'origine et rendaient les voitures non conformes à leur PV des Mines. Ainsi, à l'issue de leur carrière administrative, ces 4CV ont donc été envoyées à la ferraille au lieu d'être revendues par l'intermédiaire du service des Domaines. Les 60 autres exemplaires qui ont équipé la Police Parisienne, ont été utilisés sans aucune modification de carrosserie. Ils ont été remplacés au début des Années Soixante par des Renault Dauphine.

### DE MONACO A LA TUNISIE

Aussi, à la même époque, la principauté de Monaco a disposé de quelques 4CV Pie identiques aux 16 premiers exemplaires parisiens transformés. Elles étaient cependant noir et... rouge ! Là encore, malgré nos recherches, personne ne semble avoir gardé trace de cette collaboration entre Paris et la principauté. Vraisemblablement, les voitures monégasques avaient été fournies par la Préfecture de Police.

Enfin, il existe une photographie attestant qu'au moins une 4CV Pie à portières échancrées a été mis en service en Tunisie. Etait-ce à titre d'essai ? Pour ceux que cela intéresse, il est possible de découvrir et de suivre la petite histoire des véhicules de police parisiens via le site de notre amicale [www.amicale-police-patrimoine.fr](http://www.amicale-police-patrimoine.fr). Par ailleurs, des archives cinéma de la 4CV Pie en action sont disponibles sur celui de l'Ina [www.ina.fr](http://www.ina.fr). ■

# LECTURES

## POUR VOTRE BIBLIOTHÈQUE

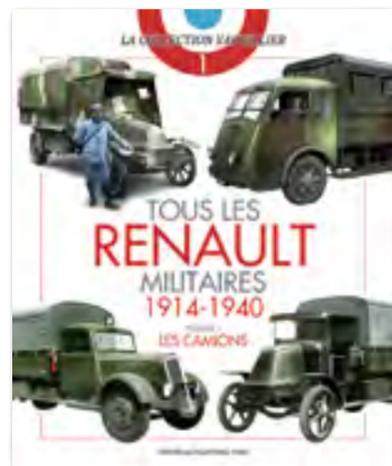


### CORVETTE, SEPT GÉNÉRATIONS DE HAUTE PERFORMANCE AMÉRICAINE

Mythe automobile inusable s'il en est, la Chevrolet Corvette est ici racontée par l'un de ses meilleurs spécialistes d'outre-Atlantique.

Le parcours de l'enfant terrible de la General Motors est retracé dans cet ouvrage, depuis sa genèse et ses débuts en 1953, mais aussi sa carrière, tant en compétition que commerciale, au travers de nombreux témoignages et documents inédits issus des archives du constructeur.

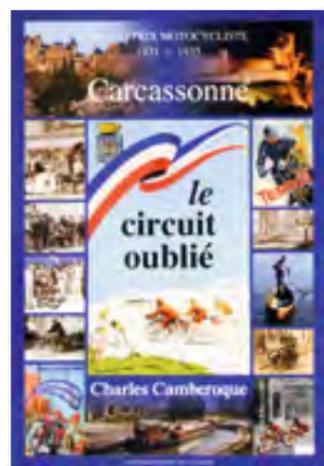
Randy Leffingwell  
ETAI - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
248 x 305 mm, 264 pages  
400 illustrations, 59 €



### TOUS LES RENAULT MILITAIRES 1914-1940, VOLUME 1 LES CAMIONS

L'auteur, historien de référence du matériel militaire automobile français, nous propose là le premier volume d'une longue collection dont neuf autres titres sont déjà annoncés. Celui-ci est consacré aux camions produits par la marque au losange pour l'armée française. Agréablement présenté, richement illustré en couleurs et en noir et blanc, cet ouvrage est aussi d'une très grande rigueur.

François Vauvillier  
Histoire et Collections  
[www.histoireetcollections.com](http://www.histoireetcollections.com)  
200 x 240 mm, 66 pages, 20 € (port compris)



### CARCASSONNE LE CIRCUIT OUBLIÉ, GRAND PRIX MOTOCYCLISTE 1931-1935

Au début des Années Trente, à Carcassonne, une petite équipe de passionnés de moto emmenée par Albert Tomey, le maire de l'époque, et son collègue médecin, le docteur Jean Girou imagine d'organiser un Grand Prix Motocycliste. Cette épreuve étonnamment oubliée durera pourtant de 1931 à 1935 malgré les oppositions et les persécutions de toutes sortes. A dévorer comme un roman !

Charles Camberoque, préface de Patrick Barrabès  
Les Communications de La Clastre  
[charles.camberoque@wanadoo.fr](mailto:charles.camberoque@wanadoo.fr)  
216 x 287 mm, 192 pages, 39 €



### ON EST HEUREUX NATIONALE 10

La grande et la petite histoire de la Nationale 10, l'autre route des vacances reliant Paris aux rivages de l'Atlantique et à la frontière espagnole.

Laurent Carré, préface de Thierry Dubois  
Editions Anovi  
[www.nationale10.e-monsite.com](http://www.nationale10.e-monsite.com)  
210 x 270 mm, 248 p, 25 € (port compris)



### AUTOBUS DE PARIS

Ouvrage de référence édité en 1999 sur ces véhicules emblématiques de la circulation parisienne. Quelques exemplaires neufs encore disponibles.

Jean-Paul Machuré et Philippe Viellard  
Massin Editeur - [lagranderoque@hotmail.fr](mailto:lagranderoque@hotmail.fr)  
245 x 314 mm, 172 p, 28 € (port compris)



### GARAGES DE NOS RÉGIONS

Revivez avec une douce nostalgie l'ambiance des garages que l'on trouvait dans toutes les villes et tous les villages de France.

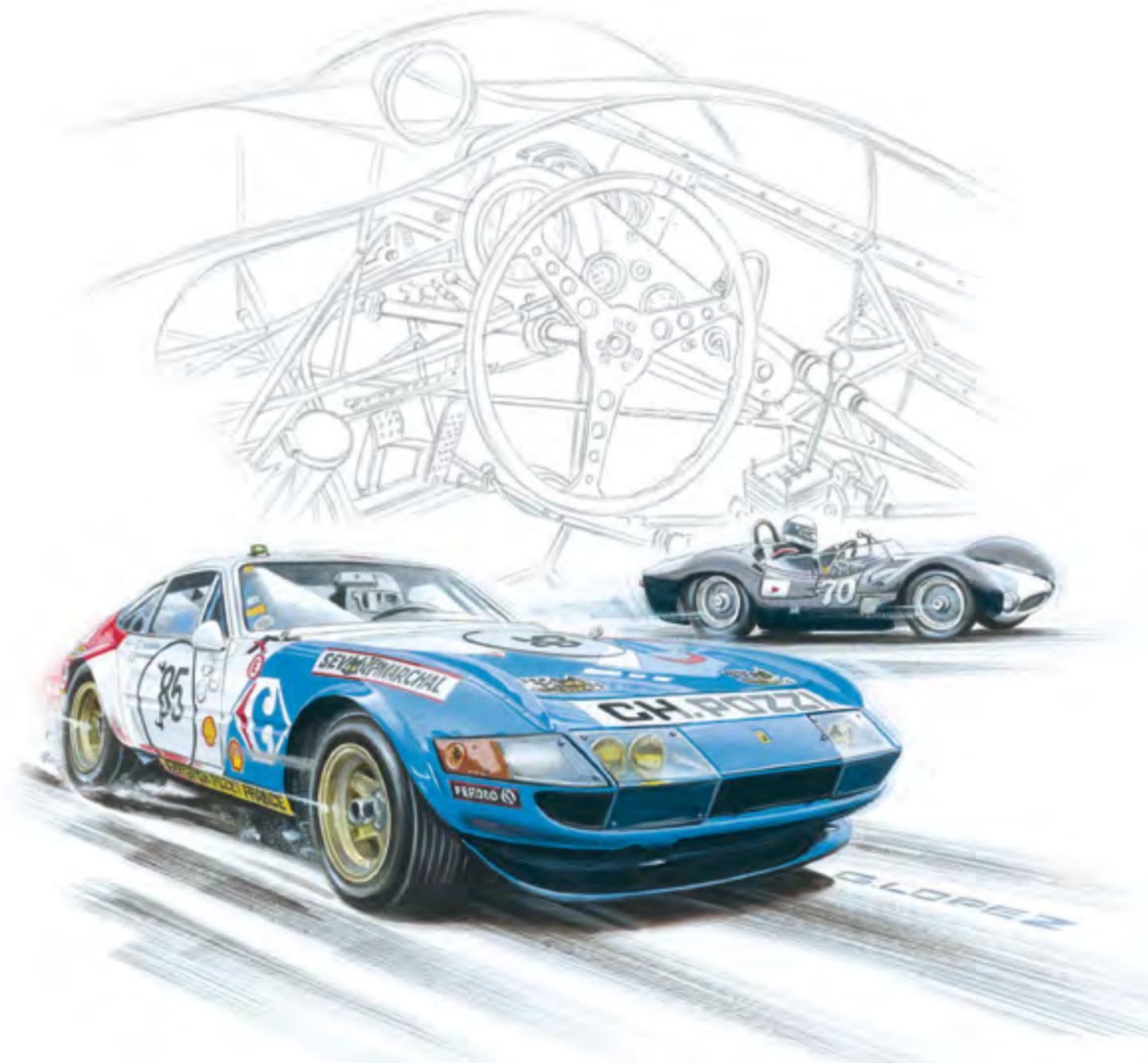
Dominique Pascal  
L'Autodrome Editions  
[www.hommellmagazines.com](http://www.hommellmagazines.com)  
270 x 285 mm, 144 pages, 39 €



### PORSCHE 911 TYPE 964

La Porsche 911 Type 964 est la première 911 équipée en série de quatre roues motrices. Elle est commercialisée jusqu'en 1993.

Aurélien Gueldry  
ETAI - [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)  
240 x 290 mm, 192 pages, 49 €



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

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE  
AUTOSUR CLASSIC  
LE PLUS PROCHE :

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

N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE  
DE LA FFVE



# LA LOI

## DROIT, FISCALITÉ, ASSURANCE

### GRÉGOIRE MARCHAC



Avocat à la Cour de Paris et Administrateur de l'Association des Avocats de l'Automobile, il assiste et conseille régulièrement les professionnels et les collectionneurs.



© Brian Snelson

Ceci n'est pas une Ferrari, mais une Porsche. Sa fabrication n'est pas autorisée par Maranello qui combat ces répliques. Immatriculation = parcours du combattant...

# VÉHICULES MODIFIÉS, QUE RISQUE-T-ON EN CAS DE FRAUDE ?

Retour sur le sujet Droit de notre précédent numéro avec Maître Grégoire Marchac qui nous expose les dangers à jouer avec lois et règlements. Et les lourdes conséquences qui peuvent en découler...

Dans le cadre de l'examen des demandes d'attestation qui lui sont soumises, la FFVE est tenue de détecter celles qui peuvent être frauduleuses. En pratique, il est arrivé dans le passé que des véhicules transformés par l'installation d'un moteur plus puissant ou dont les propriétaires avaient vieilli la date de première mise en circulation, aient été immatriculés frauduleusement. Les certificats d'immatriculation ne correspondaient pas à leurs caractéristiques techniques réelles, ni à leur année de construction. L'immatriculation reposant sur la fabrication et l'usage de faux documents. La FFVE a ainsi été confrontée à la fraude d'un propriétaire qui avait présenté un dossier pour un véhicule de « stock d'origine ». Le demandeur s'était fait délivrer une attestation puis un certificat d'immatriculation avec la mention « *véhicule de collection* ». Le véhicule avait ensuite fait l'objet d'une modification notable, sans réception à titre isolé, et avait continué à circuler, alors même qu'il ne correspondait plus aux caractéristiques de son homologation et de son certificat d'immatriculation. Une telle modification notable présente des risques. En termes d'assurance, en

cas d'omission ou de fausse déclaration intentionnelle avérée par l'assuré, par exemple sur les caractéristiques techniques réelles du véhicule, l'assureur a le choix entre maintenir le contrat, mais en augmentant la prime ou en réduisant l'indemnisation, ou invoquer la nullité du contrat d'assurance sur le fondement de l'article L. 113-8 du Code des assurances.

### DE GROS RISQUES EN MATIÈRE D'ASSURANCE

La nullité rétroactive totale ou partielle du contrat peut ainsi être invoquée si l'assureur peut prouver la mauvaise foi de l'assuré. Il doit établir qu'il y a eu dissimulation intentionnelle d'une information importante et que cette dissimulation a modifié le risque garanti. Dans le cas d'une nullité totale du contrat, l'assureur pourra refuser toute garantie, même si l'assuré a régulièrement payé ses primes d'assurance, et demandera le remboursement de toutes les indemnités qu'il a versées au titre de sinistres antérieurs. Le propriétaire d'un véhicule notablement transformé sans réception à titre isolé et qui ne correspond plus aux caractéristiques

figurant sur son certificat d'immatriculation s'expose à de tels risques en cas de sinistre.

### LE RISQUE PÉNAL

Le risque pénal doit aussi être pris en compte puisque la loi pénale sanctionne sévèrement les fraudes en tous genres

### CINQ RÈGLES

1. La FFVE ne traite que des véhicules ayant au moins trente ans d'âge
2. Les caractéristiques d'un véhicule doivent correspondre à son certificat d'immatriculation et à sa notice descriptive établie par son constructeur
3. Falsifier les papiers d'un véhicule expose à des poursuites correctionnelles
4. Le terme « *Replica* » est le plus répandu et le plus compréhensible pour une copie de véhicule ancien
5. Pour toute copie de véhicule à présenter, il faut pouvoir prouver l'origine de propriété, le nom du constructeur et la date de construction

relatives aux véhicules. Ainsi, l'achat d'un véhicule notablement modifié est problématique. Si le véhicule a subi des « transformations notables » au sens de l'article R. 321-16 du Code de la route prévoyant que « tout véhicule isolé ou élément de véhicule ayant subi des transformations notables est obligatoirement soumis à une nouvelle réception », le propriétaire doit le présenter auprès de la Dreal<sup>1</sup> et faire modifier les mentions du certificat d'immatriculation.

### NE SOYEZ PAS COMPLICE D'UNE FRAUDE

Pour l'Administration, constituent notamment des transformations notables celles affectant les indications du certificat d'immatriculation et celles contenues dans la notice descriptive du véhicule établie par le constructeur portant sur la constitution du châssis, le nombre d'essieux, l'empattement, les voies et porte-à-faux avant

et arrière, les poids et charges par essieux, le moteur (sauf remplacement à l'identique), la transmission du mouvement, la direction et les freins. Des infractions spécifiques, qui peuvent être constituées en pratique, sont l'usage d'une plaque du constructeur d'un véhicule automobile comportant de fausses inscriptions quant à la marque du véhicule, à son numéro de série et son année de construction, le faux et l'usage de faux ou le fait de s'être fait délivrer et avoir procuré frauduleusement à autrui un document délivré par une administration publique aux fins de constater un droit ou encore la mise en vente, vente et détention d'un véhicule automobile contrefait.

L'apposition d'une plaque du constructeur sur un véhicule automobile et l'apposition du numéro de série sur le châssis sont obligatoires en vertu de l'article R. 317-9 du Code de la route. »

<sup>1</sup> Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

## Rappel : Copies, répliques, continuations, de quoi parle-t-on ?

Parmi les termes divers pour proposer des véhicules à la vente, par exemple copie, répliques, continuation, adaptation, conversion, transformation, comment s'y retrouver ? Selon les dictionnaires usuels, une copie est la reproduction, le calque, l'imitation de quelque chose, ce qui fait penser aux Pur-Sang Argentina 35B ou 51 qui copient les Bugatti 35B ou 51. Une réplique est pour sa part définie comme la copie d'une œuvre avec ou sans variantes, exécutée sous le contrôle ou non de l'artiste. Lorsque le véhicule est fabriqué avec une intention frauduleuse pour tromper les tiers, sans autorisation du constructeur du véhicule authentique, il est constitutif d'une contrefaçon.

En pratique, de nombreuses appellations sont utilisées pour décrire les véhicules. La mention la plus fréquente et la plus usitée dans le monde pour évoquer des copies ou des répliques est celle de « *Replica* », terme qui s'applique au modèle et non à la marque, par exemple Type 35B ou 51 Replica. Certains véhicules sont construits par une entreprise indépendante avec l'accord du constructeur, sous licence par exemple, pour son compte, ou par le constructeur lui-même. Sans mentionner le terme réplique, certains constructeurs font reconstruire des véhicules afin de faire revivre des modèles emblématiques qui n'existent plus, par exemple les Auto-Union Type C et D qui sont des reconstructions à l'identique d'originaux aujourd'hui disparus. Parfois, il s'agit aussi de donner vie à un modèle



© Jaguar

envisagé mais jamais construit à l'époque à partir de plans anciens, tel l'Auto-Union Porsche Type 52. Certains constructeurs définissent leurs modèles comme des continuations, tel Shelby pour nommer ses Cobra modernes. C'est aussi le cas pour Jaguar avec ses six nouvelles Type E Lightweight Continuation (illustrations) ou Aston-Martin pour ses DB4 GT Zagato Sanction II et III. Lorsque l'intention est de tromper et que le but est de faire passer un véhicule faux pour un véhicule authentique, le véhicule devient alors frauduleux et l'auteur de la fraude peut faire l'objet de poursuites pénales notamment pour contrefaçon et faux et usage de faux. Nombre de sages berlines, Citroën Traktion ou DS ont ainsi été transformées et vendues comme des cabriolets d'origine. La FFVE a par exemple été dernièrement confrontée à de banales Fiat 500 transformées frauduleusement en rare voiture de plage Fiat 500 Jolly Ghia, à la cote beaucoup plus élevée.



© Andrew Bone

### PEUT-ON MONTER UN MOTEUR 4,2L DANS UNE JAGUAR MK II 3,8L DES ANNÉES SOIXANTE ?

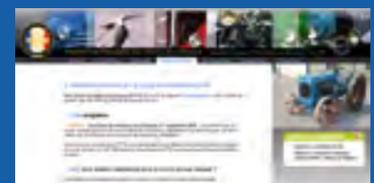
Ce remplacement du moteur 3,8L par un 4,2L plus puissant ne pose pas de difficultés techniques et arrive en pratique. Mais c'est une transformation notable qui ne correspond plus à la notice descriptive du véhicule. Une réception à titre isolée auprès de la Dreal est nécessaire, sauf à s'exposer à des poursuites pénales et à l'annulation du contrat d'assurance.



© Factory Five

### PEUT-ON IMMATRICULER EN FRANCE UNE COPIE DE COBRA ACHETÉE À L'ÉTRANGER ?

Il est tentant d'acquérir une Cobra replica par exemple aux Etats Unis. Mais, parfois, il apparaît difficile de l'immatriculer surtout si le constructeur artisanal n'a jamais homologué le type en France. Si ce véhicule n'a pas encore trente ans, la FFVE ne pourra pas délivrer d'attestation. Alors, il faudra faire une réception à titre isolée du véhicule auprès de la Dreal, démarche qu'il vaut mieux effectuer avec l'assistance d'un professionnel de l'automobile. Pour protéger l'acheteur, il est judicieux que le vendeur étranger garantisse que le véhicule pourra bien être immatriculé en France.



### VERS QUI SE TOURNER POUR IMMATRICULER UN VÉHICULE DE PLUS DE TRENTÉ ANS ?

Un collectionneur peut parfois se sentir perdu face aux démarches d'immatriculation ou de réimmatriculation d'un véhicule ancien. La FFVE a développé en ce domaine une expertise et une expérience uniques, et qui comptent au nombre des missions qui lui ont été déléguées par les Autorités Administratives dans le cadre de son activité déclarée d'Utilité Publique. Avant d'écrire ou de vous déplacer sur le stand de la FFVE lors de l'un des nombreux événements où ses représentants sont présents, pour questionner sur votre cas ou soumettre votre dossier, assurez-vous que votre problème n'est pas déjà traité en ligne sur le site internet de la Fédération ([www.ffve.org](http://www.ffve.org)). Celui-ci contient en effet de nombreuses informations, et les réponses à la majorité des questions que l'on se pose en pareilles circonstances y figurent. Les procédures à suivre y sont également détaillées.



© collection XHHEG - DR

Les voitures anciennes jamais immatriculées font parti des cas particuliers auxquels sont parfois confrontés les collectionneurs (chanceux).

» L'article L.317-2 du Code de la route prévoit que : « I. - Le fait de faire usage d'une plaque ou d'une inscription, exigée par les règlements en vigueur et apposée sur un véhicule à moteur ou une remorque, portant un numéro, un nom ou un domicile faux ou supposé est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 3750 euros d'amende ». A titre complémentaire est prévue la confiscation du véhicule et une suspension de trois ans du permis de conduire. Afin que cette infraction soit constituée, le prévenu doit avoir fait un usage volontaire d'une plaque comportant des inscriptions fausses.

Selon l'article L. 441-1 du Code pénal : « Constitue un faux toute altération frauduleuse de la vérité, de nature à

causer un préjudice et accomplie par quelque moyen que ce soit, dans un écrit ou tout autre support d'expression de la pensée qui a pour objet ou qui peut avoir pour effet d'établir la preuve d'un droit ou d'un fait ayant des conséquences juridiques. Le faux et l'usage de faux sont punis de trois ans d'emprisonnement et de 45 000 euros d'amende ».

#### N'ESSEYEZ PAS DE TROMPER LA FFVE...

Celui qui fabrique un faux document, par exemple un faux certificat d'immatriculation étranger ou qui en fait sciemment usage en vue de se faire délivrer une attestation FFVE puis un

certificat d'immatriculation en faisant état, par exemple, de mentions fausses sur la marque du véhicule, son numéro de série et sa date de construction, s'expose à des poursuites pour faux et usage de faux. Il s'expose aussi, en outre, à des poursuites pour le « fait de se faire délivrer indûment par une administration publique ou par un organisme chargé d'une mission de service public, par quelque moyen frauduleux que ce soit, un document destiné à constater un droit, une identité ou une qualité ou à accorder une autorisation ». Conformément à l'article 441-6 du Code pénal, ce délit est puni de deux ans d'emprisonnement et de 30 000 euros d'amende. Ce même article précise qu'est « puni des mêmes peines le fait de fournir une déclaration mensongère en vue d'obtenir d'une administration publique ou d'un organisme chargé d'une mission de service public une allocation, un paiement ou un avantage indu », ce qui s'applique aux déclarations faites à la FFVE.

Les tribunaux ont aussi été confrontés à des véhicules contrefaits, copies serviles faites sans autorisation du constructeur, étant précisé que des constructeurs tels que Ferrari ou Porsche ont régulièrement agi contre les auteurs de contrefaçons de leurs véhicules.

La contrefaçon de véhicule est un délit correctionnel. L'article L.716-10 a) et b) du Code de la propriété intellectuelle prévoit qu'est « puni de trois ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende le fait pour toute personne : a) De détenir sans motif légitime, d'importer ou d'exporter des marchandises présentées sous une marque contrefaisante ; b) D'offrir à la vente ou de vendre des marchandises présentées sous une marque contrefaisante ». ■

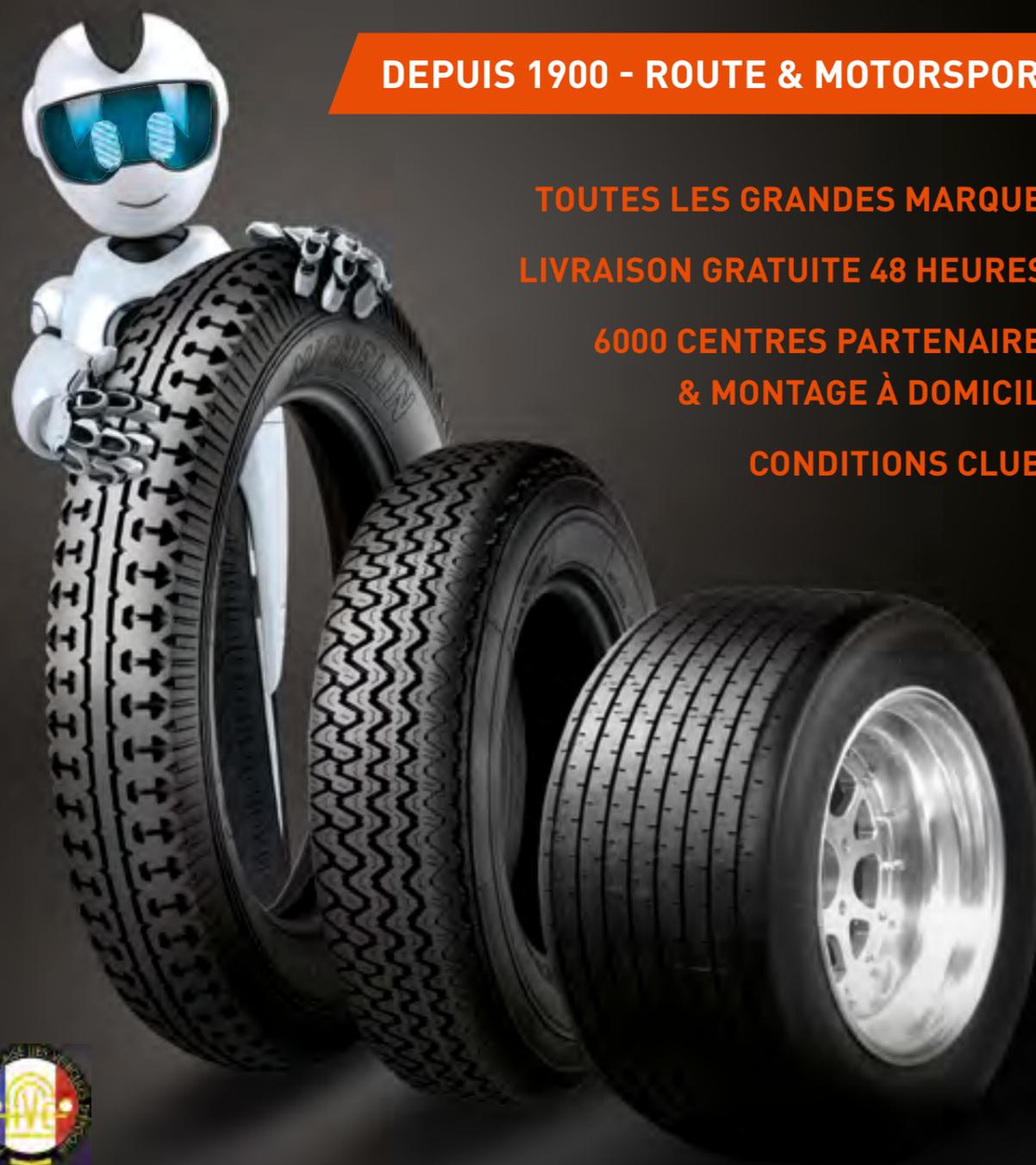


Le contrôle technique est une étape essentielle dans la constitution d'un dossier d'immatriculation

# PARCE QUE LA PASSION EST TROP IMPORTANTE POUR ÊTRE CHÈRE ENTRETENEZ LA LÉGENDE PILOTEZ VOTRE BUDGET

DEPUIS 1900 - ROUTE & MOTORSPORT

TOUTES LES GRANDES MARQUES  
LIVRAISON GRATUITE 48 HEURES\*  
6000 CENTRES PARTENAIRES  
& MONTAGE À DOMICILE  
CONDITIONS CLUBS



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



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

0 892 460 900

Service 0,40 € / min  
+ prix d'appel

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

# 1898, LE PREMIER SALON

## LA FRANCE INVENTE LE SALON DE L'AUTOMOBILE

La France a inventé l'Automobile, la course automobile, les grandes fédérations. Elle a aussi inventé le principe du Salon de l'Automobile. En 1898, Paris accueille l'«*Exposition Internationale d'Automobiles*», c'est la première du genre dans le monde à être exclusivement dédiée à la voiture.

PAR FRANÇOIS GRANET, ILLUSTRATIONS ARCHIVES AMC PROMOTION, AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE ET COLLECTION PRIVÉE

Paris, dernière décennie du XIX<sup>e</sup> siècle. La nouvelle révolution industrielle, la deuxième, est mondiale. Dans la Capitale, la flèche conquérante de la Tour Eiffel monte vers le ciel. Lors des expositions universelles parisiennes successives

(1844, 1855, 1867, 1878, 1889), les Palais de l'Industrie, devenus Palais puis Galerie des Machines, dressés tantôt place de la Concorde, tantôt sur les Champs-Élysées, avant de s'installer au Champs-de-Mars, ont présenté de plus en plus de créations crachantes et fumantes de la mécanisation triomphante. La vapeur et l'électricité offrent leurs bienfaits à l'humanité. Au cœur de cette débauche technologique, l'automobile a soudain gagné sa place. Timide et reléguée loin derrière les locomotives, les métiers à tisser, les marteaux-pilons et les génératrices électriques, elle a rapidement grignoté de l'espace. Elle ne tient pas encore salon indépendant, mais joue déjà des coudes.

En 1894, le 2<sup>e</sup> Salon du Cycle présente déjà des «*appareils à traction mécanique*». En décembre 1896, la 4<sup>e</sup> édition de l'événement

s'intitule carrément «*Exposition de Vélocipédie et d'Automobiles*». Son catalogue mentionne que l'organisation est conjointement assurée par la «*Chambre Syndicale de l'Industrie Vélocipédique et de la Locomotion Automobile*». Le mot automobile apparaît pour la première fois sur une affiche. Elle n'est cependant encore qu'une curiosité, le faire-valoir du vélo, invention qui, depuis le milieu des années 1880, rencontre une très forte popularité. Peugeot, premier grand industriel à lancer la fabrication, peine à fournir les milliers de commandes qui affluent chez les quincailliers qui la distribuent. La «*voiture automobile*», est bien loin de ces chiffres. Machine plus compliquée à mettre au point et à construire en nombre, elle se développe plus lentement. Même si des centaines de fabricants d'attelages

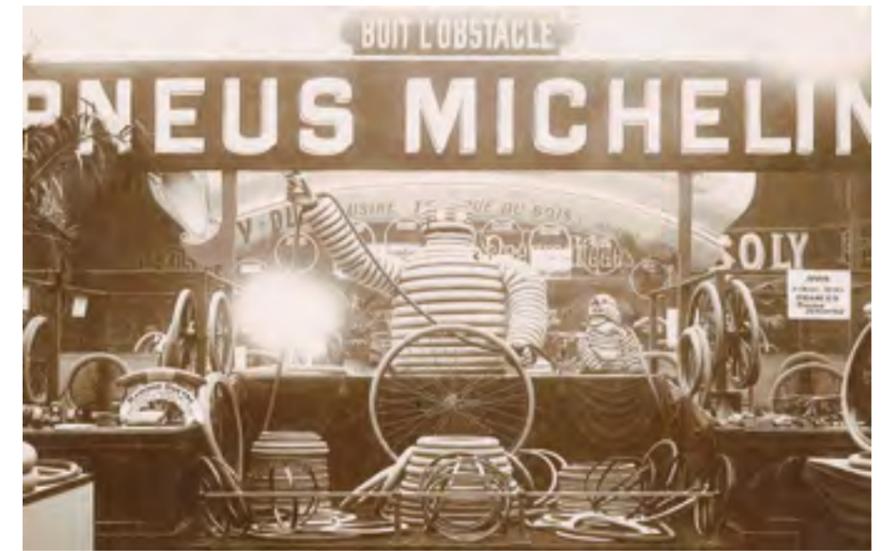


Médailles remises à tous les exposants du Salon de 1899 dont les voitures, pour être exposées, devaient rejoindre les Tuileries depuis Versailles.

et de voitures hippomobiles tentent de se reconverter en constructeurs automobiles, peu d'entre eux parviennent à concevoir un modèle fiable et utilisable.

### LES DEUX PREMIÈRES ÉDITIONS AU JARDIN DES TUILERIES

L'Automobile Club de France, né en 1895 à Paris, va jouer un rôle déterminant pour transformer cette activité dynamique, mais désordonnée, en un véritable secteur industriel. Dans les luxueux salons du Club, né par et pour assurer la promotion de la «*voiture sans chevaux*», se rencontrent tous les acteurs majeurs, français comme étrangers, du monde industriel et sportif de l'automobile naissante. Au bar, dans la salle à manger du Cercle, alors installé place de l'Opéra, se côtoient tout ce que ce nouvel univers de la locomotion compte



Dès les premiers salons, Michelin, promoteur de l'automobile et acteur de son développement, est présent avec le tout jeune Bibendum comme ici au Salon du Cycle et de l'Automobile en décembre 1898.

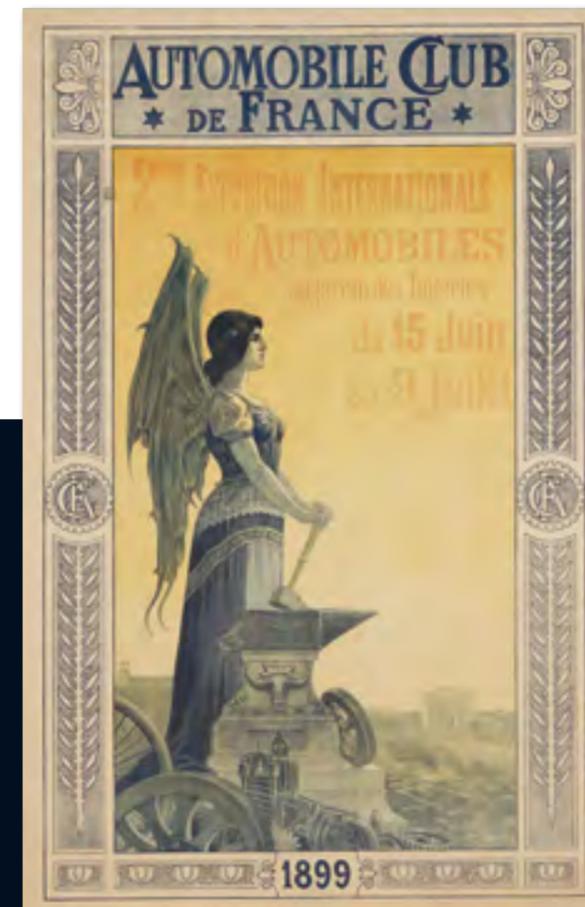
d'inventeurs, d'industriels et d'investisseurs. Les idées fusent, les alliances se nouent, les capitaux circulent.

Le baron Etienne de Zuylén et le comte Jules-Albert de Dion, respectivement président et vice-président de l'ACF qu'ils ont fondé, ont depuis longtemps saisi l'importance des enjeux. Même si, en 1897, il semble qu'il ne circule en France guère plus de 500 véhicules à moteur,

le potentiel de développement est certain. Il est donc temps d'offrir un destin à cette industrie prometteuse. Et cela passe par la création d'un véritable salon de l'automobile. Un comité est donc constitué, chargé de préparer cette grande fête industrielle et commerciale. Pour se démarquer des initiatives précédentes, l'ACF décide que l'événement aura lieu non pas dans l'un des palais



C'est sous des structures temporaires que se tient en 1898, au jardin des Tuileries, la Première Exposition Internationale d'Automobiles.



» traditionnellement occupés à Paris par les expositions universelles ou les fêtes de l'industrie, mais dans l'un des plus beaux parcs de la Capitale, le Jardin des Tuileries. Dès l'annonce faite dans la presse de l'organisation de ce premier salon, les demandes affluent de toute l'Europe. Des centaines de constructeurs veulent exposer leurs créations. Submergés, les organisateurs posent une condition à chaque candidat-exposant. Pas question de présenter (comme c'est souvent le cas de nos jours), des maquettes ou des projets inertes (on ne dit pas encore « concept car » !). Pour avoir sa place, une automobile devra avoir été capable de couvrir le trajet Paris-Versailles-Paris d'une seule traite et sans incident. Soit un parcours d'une quarantaine de kilomètres que chacun effectuera sous l'œil des contrôleurs de passage de l'Automobile Club de France afin, comme le mentionne le règlement, « de démontrer qu'elles peuvent se mouvoir sans incident, de façon autonome, sans traction animale ni aide d'aucune sorte ».



En 1901, l'Exposition Internationale prend pour la première fois ses quartiers sous la verrière du Grand Palais, et c'est aussi à cette occasion qu'apparaît le nom « Salon de L'Automobile ».

**TOUTES LES VOITURES DOIVENT ROULER !**

Il faut croire que les ingénieurs ont particulièrement travaillé la fiabilité de leurs véhicules puisque 232 d'entre eux (les registres indiquant le nombre de par-

tants ont disparu...) vont réussir l'examen et s'installer sous 2 500 m<sup>2</sup> de structures métalliques éphémères, imaginées par un membre éminent de l'ACF, l'architecte Gustave Rives, et construites comme prévu dans les jardins de l'ex-palais des Tuileries. Ils représentent 200 constructeurs.

A l'échelle mondiale, c'est une première. Jamais auparavant une exposition exclusivement consacrée à l'automobile n'a été organisée. Entre les arbres du parc, sous des tonnelles « à la Eiffel », les visiteurs sont accueillis par des valets en uniformes bleu et rouge aux armes de la « Société

d'Encouragement de l'ACF ». Le Tout-Paris s'y presse, les mondains veulent y être vus. Le succès est total. En 19 Jours, du 15 juin au 3 juillet 1898, quelque 140 000 visiteurs se bousculent pour visiter l'« Exposition Internationale d'Automobiles » de l'Automobile Club de France (soit un peu plus de 7 000 personnes par jour, sur 2 500 m<sup>2</sup> !). Le public est enthousiaste, la presse est euphorique et les constructeurs ont enregistré des commandes. Le pari est gagné ! Dès le lendemain de la fermeture, les responsables de l'ACF décident de renouveler l'opération l'année suivante. La « 2<sup>e</sup> Exposition Internationale d'Automobiles » est rapidement programmée, cette fois sur 25 jours, du 15 juin au 8 juillet 1899. Le succès est à nouveau au rendez-vous. L'ACF décide alors de voir plus grand. Pour l'exposition suivante, de Zuylen, de Dion et le Comité d'organisation décident d'installer les véhicules sous les voûtes du Grand Palais bâti pour les besoins de l'Exposition Universelle de 1900. Les préparatifs sont cette fois plus importants car la surface de présentation passe de 2 500 à 72 000 m<sup>2</sup>. Il faut construire, ou permettre aux exposants de construire, de véritables stands sous la nef de verre et d'acier. Cela impose de scénographier le lieu. Faute de temps, l'Exposition Universelle ne libérant

les lieux que le 12 novembre 1900, l'ACF doit renoncer à tenir la troisième exposition avant la fin de l'année... Qu'à cela ne tienne, il y en organisera deux en 1901 !

**ON SE BAT DANS LES ALLÉES !**

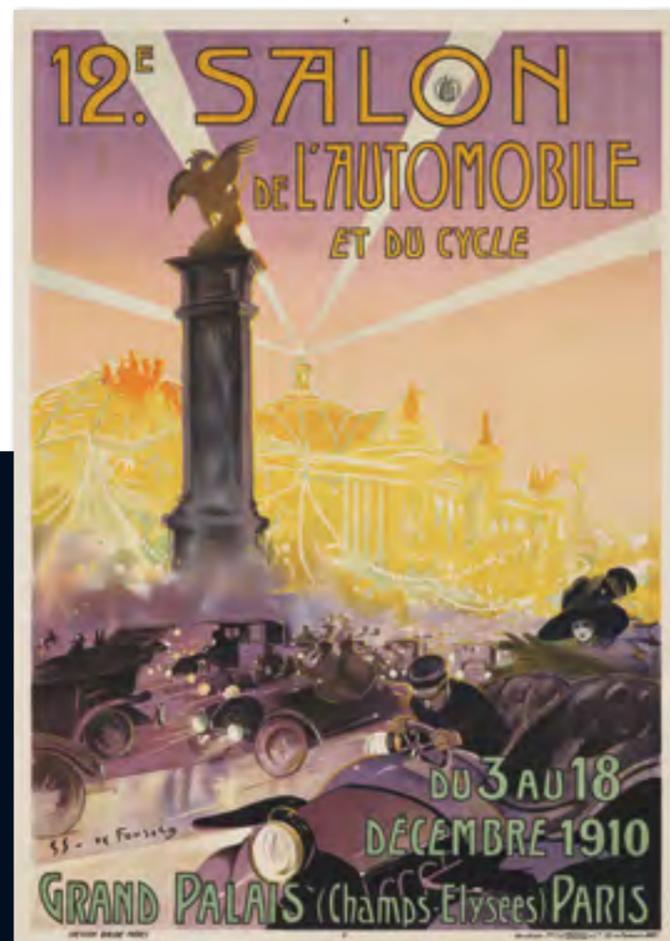
La première, programmée dès janvier, est baptisée « Salon de l'Automobile, du Cycle et du Sport ». L'automobile occupe

enfin le haut de l'affiche. Et, pour la première fois, apparaît le mot « salon ». La seconde, organisée en décembre, prend, elle, le nom compliqué de « 4<sup>e</sup> Exposition Internationale Salon de l'Automobile du Cycle et des Sports ». On vient de toute la France et d'ailleurs pour admirer les modèles. La foule se presse aux portes du Grand Palais et il faut parfois patienter des heures avant de pouvoir y pénétrer. »



Le 21 janvier 1901, le président de la république Emile Loubet inaugure la première édition du Salon de L'Automobile au Grand Palais. Il en déménagera en 1962 pour s'installer au Parc des Expositions de la porte de Versailles.





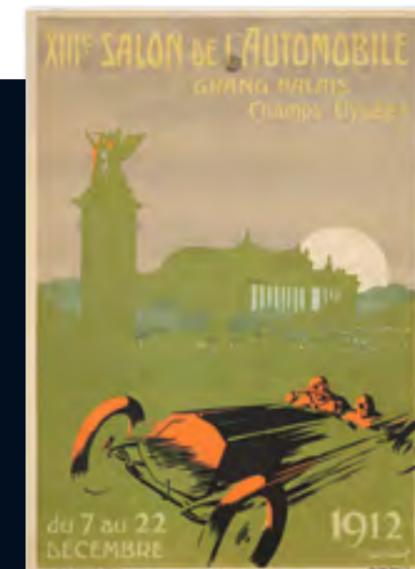
» Pendant ce temps, le nombre de voitures en circulation en France explose. D'environ 1400 enregistrées en 1899, on est passé à 2997 en 1900 puis à 5 386 en 1901. L'engouement est frénétique. Utilitaires, véhicules de loisir, les clients affluent. Les commandes militaires également, pour transporter les troupes et les munitions, mais aussi pour tracter les pièces d'artillerie. Ils ont l'embaras du choix car on va dénombrer dans l'Hexagone jusqu'à 1300 marques automobiles avant la Première Guerre mondiale ! Mais qui dit succès, dit aussi luttes de pouvoir.

En 1901, dans les allées du Salon, des représentants des deux grandes chambres syndicales coorganisatrices en viennent aux mains. D'un côté, les élus de la «*Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile*» et, de l'autre, ceux de la «*Chambre Syndicale de l'Automobile*». L'architecte Gustave Rives, diplomate et bon vivant, assoit tout le monde autour d'une table. Au dessert les deux entités acceptent de conserver chacune leur identité propre, mais de se regrouper, pour les besoins de l'organisation du Salon, au sein d'un «*Consortium des Constructeurs*» imaginé par Rives... et dont il est élu président !

Ces péripéties dignes du théâtre boulevardier passent inaperçues aux yeux du grand public. L'exposition rencontre un succès colossal et génère de très importants bénéfices répartis entre les Chambres et l'ACF qui en était le promoteur et principal bailleur de fonds.

#### AU GRAND PALAIS DE 1901 À 1961

Le Grand Palais devient la maison du Salon de l'Automobile (ce sera le cas jusqu'en 1961). Pour que les luttes intestines ne freinent pas le développement de la manifestation, le consortium imaginé et présidé par Rives devient le seul interlocuteur de



l'ACF pour l'organisation du salon à partir de 1903. L'événement devient un phare qui éclaire le monde de l'automobile, comme l'allégorisent certaines affiches de l'époque. Grâce aux centaines de milliers de visiteurs que l'exposition draine, Paris devient la capitale de l'Automobile. Et, place de La Concorde, dans les nouveaux locaux de l'Automobile Club de France, se tissent les relations entre les grands acteurs industriels du secteur, s'élaborent les réglementations internationales, naissent les grandes compétitions. Le Salon est devenu le creuset grâce auquel l'ACF fait de l'automobile une révolution industrielle à elle toute seule. Le Salon de Paris essaime. Des expositions, salons, *motorshows*, naissent peu à peu dans toutes les métropoles européennes et américaines. D'autres expositions, thématiques elles, voient aussi le jour à Paris. Souvent sous l'égide de

l'ACF qui continue à faire feu de tout bois, ces expositions spécialisées présentent des véhicules particuliers. C'est le cas en 1902 de «*L'Exposition de l'Alcool*» qui dévoile, sous l'immense hall de la Galerie des Machines du Champ-de-Mars, des véhicules propulsés grâce à ce carburant. Pour démontrer leur efficacité, une piste de 420 mètres de long a été tracée au cœur du gigantesque bâtiment.

En 1910, l'Automobile Club de France laisse le Salon voler de ses propres ailes. La «*12e Exposition Internationale de l'Automobile du Cycle et du Sport*» est directement organisée par le consortium des Chambres Syndicales. L'ACF continue à en être le partenaire et il sera encore pour longtemps présidé par l'un de ses membres. Mais le Salon, comme l'Automobile dont il est la vitrine mondiale, a pris le contrôle de son destin. ■





# LA JEEP

NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

Véhicule le plus emblématique de la Seconde Guerre mondiale, la Jeep Willys a contribué à la victoire des Alliés sur les Forces de l'Axe. Tout terrain aux qualités multiples, elle a été le fruit d'une gestation complexe et dans laquelle de nombreux acteurs ont été impliqués.

PAR ANTOINE DEMETZ ET RENE ROVAI, PHOTOGRAPHIES COLLECTION OF THE HENRY FORD, NARA ET NMAH



Le Belly Flopper du Captain Robert G. Howie est équipé d'un moteur Austin fabriqué sous licence par la future American Bantam Car Company.

Tout commence à Fort Benning en Georgie, entre la fin de l'année 1932 et le début de l'année 1933. Là, l'US Army, par le biais du Quartermaster Corps ou Intendance Militaire, teste une Austin carrossée en pick-up à cabine ouverte façon roadster et qu'elle a équipée à cet effet de pneumatiques surdimensionnés. Il s'agit de la version américaine de l'Austin Baby britannique produite sous licence depuis 1929 par American Austin Car Company. Installé à Butler en Pennsylvanie, American Austin Car Company deviendra American Bantam Car Company en 1936 et jouera un rôle essentiel dans l'histoire de la Jeep. Le Howie Machine-Gun Carrier est lui étudié à partir de 1936 par le Captain Robert G. Howie, assisté du Master Sergeant Melvin C. Wiley, et sur la demande du Brigadier General Walter C. Short, Assistant

Commander de l'Infantry School de Fort Benning. Cette automitrailleuse particulièrement originale est achevée en avril 1937 avec l'aide du Sergent G. L. Rush. Les trois hommes appartiennent tous à la section des blindés de l'Infantry School où le Captain Howie est instructeur. La principale caractéristique du Howie Machine-Gun Carrier, la position allongée des deux hommes d'équipage, en fait un véhicule particulièrement novateur. Howie, pour obtenir un abaissement maximal a fait en sorte que ceux-ci soient installés à plat ventre. Son véhicule est ainsi pratiquement invisible en opération puisque la plus petite végétation le met à couvert. Sa hauteur hors tout est de 85 cm, son empattement est de 190 cm, et son poids, sans mitrailleuse ni équipement, est de 462 kg pour une vitesse de pointe de 45 km/h.

Particulièrement inconfortable car dépourvu de toute suspension, le Howie Machine-Gun Carrier est rapidement surnommé Belly Flopper, ou secoueur de tripes, par les militaires. Comme l'Austin dont il reprend le moteur, ses seules roues arrière, entraînées par chaînes, sont motrices.

### UN VÉHICULE, DEUX FONCTIONS

Bien que l'Austin et le Belly Flopper soient les précurseurs de la Jeep, aucun ne peut être considéré comme son prototype. La première est essayée comme voiture de reconnaissance potentielle tandis que le second est conçu comme une automitrailleuse légère surbaissée. L'équation à résoudre consiste en fait à combiner ces deux fonctions en un seul véhicule. Les premiers pas dans cette



22 novembre 1940, la Ford Pigmy à carrosserie Budd ressemble à la Bantam Pilot Car et à la Willys Quad, mais elle reçoit des ailes avant simplifiées et une calandre plate.



La Pigmy à carrosserie Ford préfigure dès novembre 1940 ce que sera la ligne générale de la future Jeep. En arrière-plan, la Pigmy à carrosserie Budd.

direction sont faits par l'Infanterie et la Cavalerie afin de répondre à leurs besoins. Après le Belly Flopper, l'US Army essaie d'autres matériels sans grande satisfaction. Seul un pick-up Ford 1/2 Ton converti en 4 x 4 par Marmon-Herrington montre des capacités intéressantes. Mais ce véhicule est équipé et aménagé pour un usage civil et est donc inadapté d'un point de vue militaire pour le commandement et la reconnaissance. En juin 1940, le chef de l'infanterie le fameux General George C. Marshall définit les caractéristiques d'un véhicule à quatre roues motrices. Celui-ci doit avoir un poids compris entre 340 et 454 kg, une hauteur maximum de 91,5 cm, des qualités en tout terrain égales aux véhicules de transport standard et un support pour une mitrailleuse de calibre 0,30, à poste fixe ou démontable, avec ses accessoires et 3 000 cartouches. Il doit aussi pouvoir transporter un équipage de deux hommes et disposer d'une charge utile d'1/4 Ton, soit 227 kg. Le Quartermaster Corps suggère que la voiture légère Bantam de type Austin soit aussi testée à Fort Holabird à Baltimore dans le Maryland. Fort de son implication dans

le Belly Flopper, l'Ordnance Department se lance alors dans la définition d'un véhicule léger de reconnaissance. Son objectif est de développer un véhicule sur la base de l'Austin produite sous la marque Bantam. Le 14 juin 1940, celui-ci décide que Bantam devra fournir une première série de 70 véhicules sachant qu'un premier prototype devra au préalable lui être soumis pour essais. Une fois ce dernier validé, et éventuellement modifié, les 69 autres exemplaires seront produits et livrés. Quarante iront à l'infanterie, vingt dont huit à quatre roues directrices, iront à la cavalerie et dix iront à l'artillerie (Ordnance). Cinq jours plus tard, le 19 juin 1940, le Captain Howie assiste à Butler, chez Bantam, à une réunion de sous-commission à l'issue de laquelle sont définies les caractéristiques du prototype.

### TOUT COMMENCE CHEZ BANTAM

Plusieurs voitures Bantam à deux roues motrices sont mises à disposition pour un essai bref incluant un parcours sur

un terrain vallonné avec des pentes estimées à dix pour cent. Transportant un ou deux hommes, et avec une charge grossièrement approximative à 680 kg, elles effectuent correctement le parcours. Puis est essayée la résistance structurelle de la voiture. Un châssis nu, pesant 300 kg, est statiquement chargé avec plus de 2 000 kg de sacs de sable sans subir de dommage. Il en ressort que le prototype devra donc posséder un essieu avant à roues motrices débrayable avec une boîte de transfert à deux rapports, une carrosserie à flancs droits et perpendiculaires, un pare-brise rabattable et trois sièges, un moteur puissant, des moyens de remorquage et une mitrailleuse de calibre 0,30 montée sur support télescopique. En outre, il devra recevoir un équipement comprenant des phares, un filtre à air à bain d'huile, des composants régulièrement adoptés par l'industrie automobile tels des freins hydrauliques et des arbres de roue démontables de type *full floating*. Basé sur ces recommandations, un »



La Bantam Pilot Car est le premier prototype essayé par l'armée américaine. Mise à l'épreuve sans ménagement, elle a ici perdu son pare-brise.



Reconnaisable à ses ailes avant caractéristiques, la Willys Quad est ici en pleine démonstration gravissant les marches du siège de Willys à Toledo.

### A POUR AMPHIBIAN, LA FORD GPA

La Jeep amphibie trouve son origine dans la volonté de l'infanterie de pouvoir franchir les cours d'eau autrement qu'à gué. Le concept du complément amphibie de la voiture légère de reconnaissance est conjointement lancé à celui du modèle terrestre le 14 juin 1940. Le 19 avril 1941, les services de Fort Holabird émettent les spécifications pour la transformation amphibie de véhicules standardisés que sont la Jeep, le Dodge et le GMC. Après la réalisation de la version amphibie de ce dernier, Palmer C. Putman et le chantier naval Sparkman & Stephens se penchent sur le cas de la Jeep. Trois prototypes, un Marmon-Herrington et deux Ford, sont présentés le 18 février 1942. Le premier contrat, pour 7 896 exemplaires, est signé avec Ford le 10 avril 1942. 12 778 Ford GPA, A pour Amphibian, seront construites jusqu'en juin 1945.



© Collection of The Henry Ford

» cahier des charges est établi, limitant le poids à un maximum de 545 kg, l'empattement des roues à approximativement 1,9 m et la hauteur maximum à 92 cm. Les angles d'approche et de départ doivent être respectivement de 45° et 40°, et une vitesse sur « surface horizontale dure » d'au moins 80 km/h est requise.

En tant que concepteur du Belly Flopper, le Captain Howie, désormais conseiller pour les études initiales du projet, reste ensuite chez Bantam pendant sept jours. Là, il participe à la finalisation du cahier des charges du prototype, mais il est aussi missionné par sa hiérarchie pour évaluer les capacités du constructeur à mettre au point le véhicule puis à en assurer la production de série. Malgré la qualité générale constatée de leurs productions, il convainc les dirigeants de Bantam que le futur 4x4 doit finalement être complètement nouveau et que, surtout, il n'est plus question d'envisager de modifier un véhicule existant. Lui et l'ingénieur John Albrecht de la Spicer Corporation, spécialiste des transmissions, dessinent sur place les plans du premier pont avant de la Jeep.

Dans un second temps après réunion des responsables de l'infanterie, de la cavalerie et de l'artillerie, le 1<sup>er</sup> juillet 1940, les caractéristiques sont révisées à la hausse. Le poids passe à 580 kg, l'empattement à 2,032 m et la hauteur à 1 m.

### WILLYS FACE A BANTAM

Sans perdre de temps Bantam poursuit les études de son véhicule conformément aux spécifications du cahier des charges. A plusieurs reprises, ses ingénieurs doivent rendre visite à leurs homologues militaires de Fort Holabird pour diverses questions techniques. Ils se rendent aussi à Toledo dans l'Ohio chez Spicer qui travaille au développement de la transmission à quatre roues motrices. Spicer a entre-temps été retenu pour fournir les ponts de la Jeep. Les équipes de Butler et de Fort Holabird



Camp Holabird, 5 décembre 1940, la Pigmy à carrosserie Ford surprise en plein franchissement d'un bourbier gelé. Le pare-brise a déjà été rehaussé.

© NMAH - DR



Le 28 février 1941, Edsel Ford, fils d'Henry Ford et alors président de Ford, essaie, assis à l'arrière, une Ford GP en compagnie du General Charles H. Bonesteel.

© Collection of The Henry Ford



La caoutchouc étant une matière stratégique, cette publicité montrant une Ford GP incite les civils américains à économiser leurs pneumatiques.

© NMAH - DR

conviennent que le moteur Bantam de 850 cm<sup>3</sup> manque de puissance avec seulement 24 ch. Il est remplacé par un moteur de 1,4 l plus puissant fourni par Continental Motor Corporation développant 46 ch à 3250 tr/mn. Enfin, prêt à commencer la fabrication des 70 premières voitures, Bantam demande la mise en place d'un contrat auprès Quartermaster Corps lui assurant l'exclusivité de la future production en série. Mais, préférant avoir recours aux appels d'offres, celui-ci refuse tout en considérant l'implication de Bantam dans l'étude préliminaire du projet. Le Quartermaster Corps tient à pouvoir disposer d'un second constructeur au côté de Bantam afin de sécuriser l'approvisionnement du futur 4x4. Le 22 juillet 1940, jour de l'ouverture des soumissions, malgré les appels d'offres transmis à 135 constructeurs dont Ford, seuls Bantam et Willys-Overland Motors Company se manifestent. En décembre 1938, le constructeur de Toledo

dans l'Ohio avait déjà fourni certaines de ses voitures de tourisme à l'armée américaine afin d'évaluer leur aptitude en matière de transport. Parfaitement conscient de la valeur financière que représentent les contrats gouvernementaux, Willys entre maintenant en lice contre Bantam sur le premier contrat des 70 exemplaires et se lance lui aussi dans la construction d'un prototype. De son côté, Ford ne s'intéresse alors pas particulièrement à ce projet. Il produit déjà des camions de tous types et des voitures pour l'administration américaine, mais il garde quand même un œil sur les développements du petit 4x4. Sait-on jamais...

Chez Bantam, l'équipe de l'ingénieur Karl Probst construit son prototype en seulement 49 jours. La Bantam Pilot Car <sup>1</sup> est ainsi livrée à Fort Holabird le 23 septembre 1940 à 16 h 30, soit une demi-heure avant l'heure limite fixée. Pendant sa construction, le problème du poids mi-

nimum s'est encore posé de façon sérieuse puisque celle-ci accuse en effet quelque 919 kg... Il apparaît évident, tant chez Bantam qu'à Fort Holabird, que la robustesse et les limites matérielles des éléments d'un tel véhicule ne permettent pas de respecter le poids minimum de 580 kg imposé par le cahier des charges. En fait, au grand dam de l'infanterie qui tient à ce que le véhicule soit particulièrement léger, les 70 premières Jeep pèseront quelques dizaines de kilos de plus que la limite de poids de 955 kg fixée environ un an plus tard, le 7 juillet 1941. En attendant, du 24 septembre au 16 octobre 1940, le prototype Bantam parcourt 9600 km dont 1600 en tout terrain, sur les pistes d'essai réputées éprouvantes de Fort Holabird puis 1600 km de chemins boueux suivis de 800 km de sable mou à pleine charge et avec remorque.

### FEU VERT POUR BANTAM!

Malgré tous les incidents rencontrés, la Bantam Pilot Car est globalement satisfaisante et le feu vert est donné le 23 octobre 1940 pour la construction des 69 autres exemplaires contractuellement prévus. Le retard pris par Willys dans l'étude de son prototype a pour effet de voir la commande des 70 premiers exemplaires finalement attribuée à Bantam. La première Jeep Bantam, désormais désignée Bantam BRC 60, sera produite à l'usine de Butler le 29 novembre 1940. Frank Fenn, le président de Bantam, révélera plus tard que ces 69 voitures dont les huit dernières ont été équipées de quatre roues directrices, ont été entièrement construites à la main. La dernière Bantam BRC 60 sera assemblée le 17 décembre 1940. En 1940, de grandes différences existent



La Bantam BRC 60 est en fait la première Jeep à être produite en série. C'est elle qui fait l'objet du marché des 70 premiers exemplaires.

© NMAH - DR



Ford montre tout son potentiel industriel avec la mise en production de sa GP, mais celle-ci est équipée d'un moteur de tracteur agricole pas assez puissant.

© Collection of The Henry Ford



### LA REMORQUE, LE LOT DE CONSOLATION...

Le 9 juillet 1941, Bantam, Checker et, momentanément, Ford sont mis hors course pour la production de la Jeep. Cependant, les deux premiers se verront confier la construction de la remorque étudiée par Willys fin mai 1941 sous le type MA-T puis MB-T, T pour Trailer (remorque). Elle est destinée à doubler la charge de la Jeep. A partir de 1942, quelque 73569 remorques Bantam T3 sont assemblées à Butler.

Checker, entre autres productions militaires, en produira pour sa part 774 exemplaires. En tout 143359 remorques 1/4 Ton seront livrées jusqu'à la fin des hostilités. Elle sera aussi produite par Willys (59947 ex.), Gemco (2938 ex.), Pacific (1391 ex.), Convento (1157 ex.), Fruehauf (975 ex.), Springfield Wagon (850 ex.), Adam Black (527 ex.), Strick (518 ex.), Unity Trailer (492 ex.) et Transportation Equipment (221 ex.).

© Collection of The Henry Ford



A la demande de la Cavalerie, divers prototypes et exemplaires à quatre roues motrices et directrices ont été commandés. Ici une des cinquante Ford GP produites.



Cette Bantam BRC 40 fait partie des 1 500 premiers exemplaires produits. Elle a été livrée à l'armée Britannique qui l'a équipée d'un fusil-mitrailleur sur affût.

» s'est assuré la collaboration de Karl Probst, et, à ce stade, a déjà décroché la commande des 70 exemplaires initiaux. Le Quartermaster Corps est convaincu que Bantam n'a pas l'envergure industrielle pour produire seul la future Jeep, et ce d'autant que la tension internationale fait chaque jour de plus en plus craindre une extension du conflit qui touche alors l'Europe. Il lui faut absolument un second fournisseur. Sous sa pression, Willys et Ford lancent donc leurs études respectives après avoir examiné à leur guise le prototype de Bantam propriété de l'US Army. Le 18 octobre 1940, malgré les protestations de Bantam, auprès du secrétariat de la guerre, le sous-comité au transport motorisé recommande la fourniture de 500 exemplaires par chacun de ces trois constructeurs. Après révision des besoins, la commande passe de 500 à

1500 exemplaires de chaque. Le calendrier mis en place pour 1941 prévoit alors que Willys devra livrer 700 exemplaires avant le 15 avril, puis 600 avant le 30 avril et la totalité avant le 7 mai, Bantam en livrera 950 au 15 avril puis 1 500 au 30 avril, et Ford fournira 400 exemplaires avant le 10 mars et la totalité avant le 15 avril. Le 11 novembre 1940, soit 49 jours après la Bantam Pilot Car, le prototype Willys, ou Willys Quad, mis au point par Delmar J. Ross arrive à son tour à Fort Holabird. Là encore le poids minimum est largement dépassé, mais le problème est ici plus important puisque la Willys Quad accuse quelque 1147 kg sur la balance. Elle reçoit cependant le moteur L134 monté sur la Willys Americar qui va être son atout principal. Baptisé Go Devil, celui-ci est un quatre cylindres en ligne de 2,2 l de cylindrée

développant 60 ch. Certes plus puissant, il est aussi nettement plus lourd que le moteur Continental retenu par Bantam. Deux jours plus tard, le 13 novembre 1940, la mise à l'épreuve commence pour s'achever aux alentours du 6 décembre suivant. En 12 000 km d'essais, le châssis a cassé et le moteur a dû être remplacé deux fois pour cause de surchauffe. La Willys Quad a aussi été victime de diverses ruptures mécaniques, ressorts, pignons de boîte de transfert, etc. Mais la puissance du Go Devil l'emporte et impressionne très favorablement les militaires. Par rapport au moteur de la Bantam, ses 20 ch supplémentaires, au minimum, compensent largement le surpoids du prototype. Il reste maintenant à Delmar J. Ross à faire subir une cure d'amaigrissement à tout ce qui peut l'être pour conserver le moteur Go Devil. Tout est démonté, rogné, raccourci, percé et pesé, y compris la peinture, pour éliminer les kilos superflus.

### FORD ENTRE EN SCÈNE

Le prototype de Jeep conçu par Ford, la Ford Pigmy, est présenté à Fort Holabird le 23 novembre 1940. Malgré un désintérêt affiché au début du projet, le géant de l'industrie automobile américaine, sous la pression du Quartermaster Corps, a finalement construit deux prototypes. L'un est carrossé par Budd, sous-traitant de Ford et spécialiste de l'emboutissage outre-Atlantique, et l'autre est carrossé par ses soins. La différence entre les deux réside dans la face avant. Budd a placé les phares sur les ailes, protégés par des grilles, et Ford les a intelligemment intégrés sous le capot. C'est le prototype à carrosserie Ford qui est testé et confronté à la Willys Quad et à l'une des 70 Bantam BRC 60 dont la production a débuté le 29 novembre 1940 à l'usine de Butler. En ce qui concerne la



Atout principal de Willys depuis le début, le fameux moteur Go Devil est apparu en 1937 sur la Willys Americar. Ici sur une Willys MB de 1943.

mécanique, le moteur NAA du tracteur Ford Ferguson construit à Dearborn et la boîte de vitesse de la Ford A ont été retenus. Ses essais s'étant achevés aux alentours du 16 décembre 1940, la Ford Pigmy ne donne pas grande satisfaction sauf en ce qui concerne son confort de conduite et sa direction. Des solutions intéressantes attirent aussi l'attention des militaires comme son grand capot plat abritant les phares basculants et sa banquette arrière repliable. Cette première série de tests permet aux trois constructeurs d'améliorer leurs voitures dont chacun se voit commander 1 500 exemplaires. L'aspect évolue. Beaucoup pour la Bantam, moyennement pour la Willys, très peu pour la Ford... La ligne inoubliable de la Jeep est née ! Ford qui apparaissait comme le constructeur automobile le moins motivé dans ce projet est le plus rapide. Sa Pigmy est de-

venue la Ford GP bien qu'elle ait assez peu évolué. La lettre G signifie ici Government units et la lettre P correspond à la catégorie des voitures de reconnaissance de 80 pouces d'empattement. Ford a conservé toutes les caractéristiques de la Pigmy, phares basculants incorporés sous le capot et sa banquette arrière repliable. Et, hélas, le poussif moteur de tracteur... Mais ses 1500 exemplaires sont livrés entre le 8 février et le 7 mai 1941 ! Ford montre alors toute sa puissance industrielle, que les militaires apprécient tant, et double ses deux concurrents tel la tortue de La Fontaine courant contre deux lièvres... 2 958 exemplaires supplémentaires lui seront d'ailleurs ensuite commandés avant la fin de l'année <sup>2</sup>. De son côté, Bantam apporte des corrections à son modèle. Sa silhouette s'abaisse

et ses lignes s'épurent. La calandre et les ailes avant deviennent plates. Elle est désormais désignée Bantam BRC 40. La production de ses 1500 exemplaires débute le 31 mars 1941 pour s'achever le 26 juin suivant, soit quatre jours après le début de l'invasion de l'URSS par l'Allemagne. Très peu de Bantam BRC 40 resteront aux USA, la majorité partira pour la Grande-Bretagne et l'URSS. 1142 autres exemplaires de la BRC 40 seront commandées à Bantam avant janvier 1942 <sup>3</sup>.

### WILLYS ENCORE EN RETARD

Chez Willys, Delmar Ross et son équipe font évoluer la Quad et l'allègent au maximum. Elle aussi voit ses lignes simplifiées en adoptant une calandre plate, mais les phares restent sur les ailes. Surtout, le puissant moteur Go Devil a pu être conservé. Après deux Willys Quad assemblées dont une à quatre RD, cette nouvelle version est désignée Willys MA pour Model A. Mais tout cela demande du temps. La production de ses 1500 exemplaires Willys qui devait être lancée en avril à l'usine de Toledo se déroule finalement du 7 juin au 4 août 1941... 50 Willys MA supplémentaires seront livrées à certaines administrations américaines et, semble-t-il, cinq exemplaires seront »

<sup>2</sup> Une deuxième commande de 1 000 exemplaires est passée le 19 mai 1941, dont 33 voitures pour l'armée brésilienne, et 403 pour les Indes Néerlandaises. La dernière voiture est livrée le 12 novembre 1941 avec trois jours d'avance sur la date prévue. Le 30 juin 1941 sont achetées 50 Ford GP expérimentales à quatre roues directrices dont le dernier exemplaire sera livré le 23 octobre 1941. Enfin, le 5 juillet 1941 est commandée une dernière tranche de 1 150 Ford GP, soit 1 000 pour la Chine, 144 pour la Grande-Bretagne et six pour l'armée polonaise stationnée dans l'Ontario au Canada. Leur livraison se déroulera du 1<sup>er</sup> octobre au 19 novembre 1941.  
<sup>3</sup> Le nombre de 1 142 exemplaires est donné par Jean-Gabriel Jeudy dans son ouvrage La Jeep un défi au temps, Massin Editeur, mais d'autres sources indiquent 1 105, 1 175 ou 1 430 exemplaires supplémentaires de Bantam BRC 40.



La supériorité de la Willys MA sur ses concurrentes, la Ford GP et la Bantam BRC 40, vaudra à son constructeur d'être retenu en juillet 1941 pour construire la Jeep.

### COMME SUR DES RAILS

Il était initialement prévu dans le cahier des charges de ce qui deviendra la Jeep, qu'elle puisse circuler sur les divers théâtres d'opération qu'elle puise, si nécessaire, emprunter les voies ferrées existantes. Les roues d'origine étaient tout simplement remplacées par des roues en fer adaptées à l'écartement des rails. Que ce soit à Bornéo, en Birmanie, aux Philippines, en Italie ou, plus proche de chez nous, en Normandie entre Cherbourg et Caen. Elle a aussi rendu de fiers services lorsqu'il s'est par exemple agi de remettre en état les voies ou de déplacer des wagons quand les locomotives étaient manquantes. En Indochine huit Jeep ont par exemple été transformées en draines blindées pour des patrouilles et des missions d'ouverture de voies.





© Checker - DR

Fruit du projet avorté de collaboration entre Checker et Bantam, la Checker-Bantam BRC 40 restera sans lendemain. Au volant, Morris Markin, président de Checker.



© Nara - DR

Comme le montre la plaque d'immatriculation fixée sur la calandre, cette Checker-Bantam BRC 40 a été présentée pour essais à Camp Holabird, mais en vain...

» assemblés par Willys pour son propre compte.

Les différents corps de l'US Army étant désormais équipés des trois modèles, des tests comparatifs plus poussés sont réalisés à Fort Benning. La Willys y arrive de l'usine le 26 juin 1941, suivie des deux autres modèles. La Ford GP est fournie par le 8<sup>e</sup> d'infanterie et la Bantam BRC 40 par le 22<sup>e</sup> d'infanterie. Les résultats sont sans appel, la puissante Willys MA surclasse ses deux concurrentes <sup>4</sup>.

Le 9 juillet 1941 les rapports d'essais sont transmis au Quartermaster Corps. Willys est retenu à condition d'apporter les dernières modifications que ce dernier lui demande alors. La Willys MA devra adopter certaines particularités de la Ford Pigmy qui ont été conservées sur la Ford GP, telles que les phares basculants et le large capot plat les abritant ou encore la banquette arrière repliable. Elle prend ainsi le nom de Model B... et devient la célèbre Willys MB. Le 22 juillet suivant, une nouvelle commission technique révisé les caractéristiques de la Jeep. Son poids minimum est relevé à 983 kg avec des pneumatiques de 5,50 x 16 et sans armement. Le 23 juillet 1941 Willys reçoit son premier contrat pour la fourniture de 16 000 exemplaires relevé à 18 600 quelques jours plus tard. Bantam, industriellement trop faible, et Ford dont la GP est insuffisante, sont éliminés.

### LA TENTATIVE CHECKER-BANTAM

Les choses auraient pu, peut-être, évoluer différemment pour Bantam. Au début de l'année 1941, alors que l'US Army n'a pas encore pris sa décision, le fameux constructeur de taxi Checker prend contact avec Karl Probst. Dans son usine de Kalamazoo, dans le Michigan, celui-ci a déjà fabriqué des carrosseries de BRC 40 pour Bantam. Il propose alors d'unir les moyens de production de Bantam et de Checker pour fabriquer en masse la Bantam BRC 40.

Karl Probst, parfaitement lucide, ne peut qu'approuver une telle offre. Il sait déjà que Bantam seul ne pourra pas faire face à une production de 350 voitures par jour. Il transmet donc la proposition aux dirigeants de Bantam. Dans un premier temps, ceux-ci n'y sont pas défavorables, et autorisent Probst à transmettre les plans de la BRC 40 à Checker. Ce dernier se met immédiatement à l'ouvrage et commence à assembler un prototype désigné « Checker Cab Model Bantam RC ». Mais, rapidement, certains dirigeants de Bantam sont en désaccord avec cette manière de procéder et s'opposent à ce projet. Il est ordonné à Karl Probst de cesser la transmission des plans. Probst transgresse alors cet ordre et fournit l'intégralité des documents à Checker qui termine la construction de son prototype. Celui-ci n'est autre que la copie de la Bantam BRC 40.

Après cet épisode, Probst reprend son indépendance vis-à-vis de Bantam et retourne à son activité d'ingénieur consultant. Checker fabrique en tout trois prototypes identiques, à quelques détails près, à la Bantam BRC 40. Checker présente sa proposition en juillet 1941 à l'US Army, en même temps que Bantam, Willys et Ford. Il est cependant éliminé d'office car ses prototypes tardifs n'ont pas subi les tests préliminaires. Dans les Années Soixante, l'un des trois prototypes était toujours en service comme véhicule de maintenance dans l'usine Checker à Kalamazoo. Deux Checker-Bantam BRC 40 existent toujours, mais un seul, aujourd'hui conservé au musée Gilmore de Hickory Corners, dans le Michigan, est équipé d'une direction à quatre roues directrices. Depuis le 23 juillet 1941, Willys est en pleine effervescence. Le lancement de la fabrica-



© Collection particulière - DR

La Willys MB Slat Grill produite de novembre 1941 à mars 1942. Celle-ci effectue une opération d'évacuation sanitaire à Saipan dans les Mariannes au début de l'été 1944.

© Collection of The Henry Ford



Le 6 mars 1942, la Willys MB adopte la calandre emboutie, moins coûteuse à produire, de la Ford GPW. Désormais les deux modèles ont strictement la même apparence.

tion des 18 600 premières Jeep est une urgence absolue. Pour cela, il faut incorporer à la MA les dernières modifications exigées par le Quartermaster Corps. Elle devient alors la fameuse Willys MB ou Model B. En octobre 1941, des grèves paralysent les usines de certains fournisseurs de Willys. A Toledo, la production de la MB prend du retard, alors que la demande de l'US Army se fait sans cesse croissante. Le premier exemplaire de la Willys MB tombe de chaîne le 18 novembre 1941, alors que le contrat a été passé quatre mois plus tôt... De plus, seul Spicer est à ce moment en mesure de fournir les joints homocinétiques nécessaires à la fabrication des ponts avant. Ford, de son côté, a la capacité de développer sa propre production de transmissions Rzeppa équivalentes des Spicer. Finalement, une commande complémentaire de Ford GP pourrait répondre aux besoins pressants de l'US Army. La tentation est forte pour cette dernière, mais elle ne peut se permettre de s'équiper de deux modèles de Jeep différents, ne serait-ce que pour leur

entretien et l'approvisionnement en pièces détachées. De son côté le Quartermaster Corps verrait cependant d'un très bon œil le retour de Ford pour produire la Jeep.

### FORD SOUS LICENCE WILLYS

L'occasion se présente en fait lorsque Willys est obligé d'admettre qu'il ne peut faire face seul à l'augmentation des commandes. Il accepte alors qu'un autre constructeur produise sa MB sous licence, mais à la condition expresse que le seul client de ce constructeur soit le Gouvernement Américain. Il transmet ses plans au bureau d'études Ford qui se met immédiatement à l'ouvrage en adaptant les pièces de la

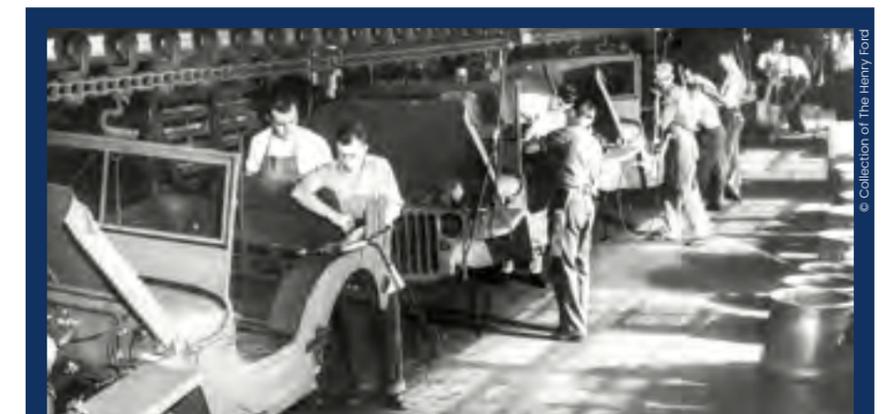
MB à ses outillages. A la Ford GP, succède alors la Ford GPW, pour GP Willys, et le géant de l'automobile reçoit une première commande de 15 000 exemplaires. Le premier exemplaire est produit le 16 janvier 1942 à l'usine de Dearborn. Au passage Ford modifie la calandre de type grille, dont il avait pourtant été l'initiateur sur sa Pigmy en novembre 1940, et la remplace par une calandre emboutie bien moins coûteuse à produire que Willys adoptera aussi le 6 mars 1942 à partir du châssis n° 125 809 <sup>5</sup>. Les commandes se succéderont auprès de Willys et de Ford pour une production totale d'environ 369 875 Willys MB du 18 novembre 1941 au 21 septembre 1945 et 277 825 Ford GPW du 16 janvier 1942 au 30 juillet 1945. Tout au long sa production, la Jeep Willys fera l'objet de plus de 160 modifications, allant de l'ajout d'un simple écrou Pal sur les sangles de fixation du réservoir d'essence, au remplacement complet du modèle de frein à main, ou à la modification du passage de la tubulure d'échappement. Ces modifications seront appliquées chez Ford avec quelques jours de décalage, voir parfois plus comme pour l'antiparasitage radio qui n'apparaîtra sur les Ford GPW qu'un an après. Mais comme l'avait voulu à l'origine l'US Army, toutes les pièces de deux véhicules ont toujours été parfaitement standardisées et interchangeables. ■

**4. Vitesse de pointe :** 1<sup>er</sup> Willys (118 km/h), 2<sup>e</sup> Bantam (102 km/h), 3<sup>e</sup> Ford (95 km/h). **Pente maximale franchissable :** 1<sup>er</sup> Willys, 2<sup>e</sup> Bantam, 3<sup>e</sup> Ford. **Consommation :** 1<sup>er</sup> Bantam (10,5 litres/100 km), 2<sup>e</sup> Ford (11,6 litres/100 km), 3<sup>e</sup> Willys (12 litres/100 km). **Rayon de braquage,** 1<sup>er</sup> Ford, 2<sup>e</sup> Willys, 3<sup>e</sup> Bantam. **5. Certaines sources indiquent la date du 9 mars 1942.**

© Collection of The Henry Ford



Comme une chauve-souris surgissant de l'enfer... Pendant le conflit, les constructeurs américains mettent en avant leurs productions de guerre.



© Collection of The Henry Ford

### LES PRINCIPALES EVOLUTIONS DE LA JEEP

Rien ne ressemble plus à un Jeep qu'une autre Jeep, mais depuis le premier exemplaire produit le 18 novembre 1945 jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, la Jeep a sans cesse été modifiée. **Décembre 1941**, pare-brise renforcé. **Février 1942**, boîte à gants à serrure et roues de combat à jante démontable. **Mars 1942**, montage de la calandre Ford sur les Jeep produites par Willys. **Mai et juin 1942**, renforcement de la suspension par adjonction de demi-ressorts.

**Juillet 1942**, anneaux de traction. **Août 1942**, nouvel éclairage de black-out avec phare additionnel sur l'aile gauche. **Septembre 1942**, réservoir d'essence arrondi et non plus angulaire et modification du siège conducteur. **Janvier 1943**, nouvel emplacement des catadioptrés et support de roue de secours à deux goujons. **Mars 1943**, suppression du nom, Willys ou Ford, embouti sur le panneau arrière de carrosserie. **Juin 1944**, augmentation du tarage des ressorts de suspension.



## 40 ANS D'ACTION ET DE PASSION!

### LA FEDERATION FRANCAISE DES MVCG

Les 10 et 11 mars 2018, lors de son congrès national à Avignon, la Fédération Française des MVCG<sup>1</sup>, ou FF-MVCG, a célébré son quarantième anniversaire. Comptant aujourd'hui quelque 682 membres, elle est devenue la plus importante structure en matière de véhicules militaires.

PAR JEAN-PIERRE DARDINIER, PHOTOGRAPHIES FF-MVCG

**A**utour de leur passion commune pour le véhicule militaire de collection, elle avait réuni ses responsables et ses adhérents, des plus jeunes aux plus anciens. Majoritairement les véhicules qu'elle compte dans ses rangs sont les fameux matériels américains arrivés sur notre territoire avec le Débarquement en Normandie de juin 44. Et c'était déjà le cas en ce fameux 27 janvier 1978 lorsqu'une poignée de copains s'est réunie autour de Bernard Faivre à Angoulême pour donner naissance au MVCG National largement inspiré du MVCG britannique. Depuis, la palette s'est quelque peu élargie, car toute chose doit évoluer avec le temps. Les pionniers de 1978 ont dès lors essaimé dans toutes les régions de France, donnant naissance à une quarantaine de clubs au fil des ans. La communication et l'ouverture ont aussi grandement évolué en quarante ans. Le bulletin de liaison artisanal a depuis évolué. Il est aujourd'hui épaulé par une présence soutenue sur Internet, avec le site [www.mvcgfrance.org](http://www.mvcgfrance.org), et sur les désormais incontournables réseaux sociaux. Au fil des décennies, les générations de

collectionneurs se sont renouvelées et, simultanément, celle des comportements avec toujours en ligne de mire le «devoir de mémoire». Au MVCG, la porte a toujours été ouverte à ceux qui butaient sur un achat d'engin, un permis PL ou simplement un cruel manque de place pour «ranger ses jouets». La FF-MVCG vit aujourd'hui en symbiose avec le monde de la reconstitution. Un soin tout particulier est apporté pour que les personnels soient en tenues impeccables pour accompagner les véhicules tant à bord qu'à pied.



Créé en mars 2018, le groupe de reconstitution fédéral a fait sa première présentation lors des Heures Historiques de Sully-sur-Loire les 19 et 20 mai suivants.

En quarante ans, la FF-MVCG a su s'imposer comme un interlocuteur apprécié par les institutions. Adhérent à la FFVE depuis le milieu des années Quatre-vingts, sous la présidence de Robert Panhard, elle a ensuite été efficacement épaulée dans ses démarches auprès des ministères par son successeur, Claude Delagneau. La FFMVCG a plaidé avec succès des dossiers ayant pour thème l'amiante, les ceintures de sécurité, les postes de radio militaires, le contrôle technique, les canons tractés, les armes d'époque, etc. Mais, elle le sait par expérience, l'aventure n'est jamais achevée. Il y aura toujours des menaces et des actions à entreprendre pour la collectivité des collectionneurs, et la FF-MVCG reste vigilante et prête à agir.

<sup>1</sup> MVCG signifie Military vehicles conservation group (en français, Groupe de conservation de véhicules militaires).

**FEDERATION FRANCAISE DES MVCG**  
141, rue Abbé Pasty  
45130 Baule  
Tél. : 06 85 42 10 08  
Site : [www.mvcgfrance.org](http://www.mvcgfrance.org)

## VOTRE PUBLICITÉ DANS L'AUTHENTIQUE

**EXPOSEZ VOTRE MARQUE ET VOS PRODUITS AUPRÈS DE PLUS DE 230 000 COLLECTIONNEURS FRANÇAIS !**



Pour connaître nos formats et tarifs, contactez le service commercial de L'Authentique :

**01 45 00 01 60**  
[publicite@alcyon-media.com](mailto:publicite@alcyon-media.com)

TÉL: +33 (0)4 90 39 56 27  
IMPORT / EXPORT  
[JEEPSUDEST.COM](http://JEEPSUDEST.COM)



431 ALLÉE LOUIS MONTAGNAT  
ZA DE CHALANÇON  
84270 VEDÈNE

Plus de 30 ans d'expérience !

3 600 m<sup>2</sup> dédiés à la JEEP

+ de 5 000 pièces référencées

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



**SPÉCIALISTE JEEP MB-GPW-M201**



Une tablette audio/vidéo par table each table with an ipad (audio & video guide)



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

contact@bustoque.fr - 06 21 40 20 41



## JEAN TODT

# "JE NE ME LASSE PAS DE LA BEAUTÉ AUTOMOBILE"

Président de la Fédération Internationale de l'Automobile, Jean Todt gouverne le sport automobile mondial et étend peu à peu son influence sur toute la mobilité. Amoureux de la Voiture, passionné de belles carrosseries, il est aussi le discret propriétaire de très belles autos dont il rêvait enfant.

PROPOS RECUEILLIS PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES CHARLES GUÉNANT SAUF MENTION SPÉCIALE

### L'Authentique : Est-il vrai que votre première voiture de jeune conducteur fut une Ferrari 250 GT California ?

**Jean Todt :** Cette California n'a pas été tout à fait ma première voiture. La première fut une Austin Cooper, acquise grâce à mon père qui était extrêmement généreux même s'il avait des moyens limités. Il était médecin généraliste. Ensuite, avec mes premiers gains, je me suis acheté une Dauphine, fort trafiquée... C'est seulement après que j'ai, en effet, acheté la Ferrari 250 GT California Spider châssis long dont vous parlez. J'en avais eu connaissance par mon ami Jean Guichet. Elle dormait, moteur cassé, avenue Henri Martin dans le parking de Safia Tarzi, une princesse d'Afghanistan décédée dans un accident de Montgolfière en 2013. Je la

lui ai payée je crois 5 000 francs<sup>1</sup>. Et puis, avec un ami spécialiste des Ferrari, Guy Rivillon, qui possédait d'ailleurs à l'époque une GTO, on l'a réparée, enfin, on a bricolé une réparation. J'ai pu rouler un petit peu. Je me souviens qu'un jour, le pilote automobile François Mazet à qui j'avais passé le volant, l'avait accidentée sur le Rond-point des Champs-Élysées ! C'est un autre copain, Jean-Marie Delahaye, qui possédait une entreprise de carrosserie, qui me l'avait remise en état ! Je m'en suis séparé car j'avais besoin d'un apport d'argent comptant pour acheter mon premier petit appartement. J'ai eu beaucoup de mal à la revendre et c'est au final Jean-Pierre Beltoise qui me l'a achetée pour 20 000 francs ! J'avais réussi à faire un petit bénéfice...

### L'A : Vous étiez sacrément passionné pour acheter une telle auto à une époque où c'était juste une belle voiture d'occasion et pas encore une exceptionnelle pièce de collection. Comment vous est venu cet amour de l'automobile ?

**Jean Todt :** Je crois qu'il m'est venu naturellement. Mon père ne s'intéressait pas à l'automobile, à tel point que c'est d'ailleurs moi qui le guidais dans ses choix. Aucun événement particulier ni mon milieu familial n'en ont été les déclencheurs. Aussi loin que porte ma mémoire, depuis que je suis gamin, j'ai eu cette passion pour l'automobile. Quand j'avais dix ans, je reconnaissais toutes les marques, tous les modèles. Peut-être plus facilement qu'aujourd'hui. Il y en avait peut-être moins aussi !

*Ma California ? J'étais jeune et fauché, c'est la seule voiture que j'avais été capable de m'acheter!*

### L'A : Quels sont vos premiers souvenirs d'enfant en matière automobile ?

**Jean Todt :** Le premier, je le situe dans la banlieue ouest de Paris, à Bezons où mon père exerçait. Il y avait là un propriétaire de Cobra, une 289 je crois. A l'époque, il n'y avait pas beaucoup de trafic et on entendait son bruit magnifique lorsqu'elle traversait la ville. C'est une voiture devant laquelle je restais béat. J'ai deux autres souvenirs. La vision d'une Mercedes 300 SL papillon à Sainte-Maxime, garée le long du trottoir devant un café dans lequel j'étais installé. Son propriétaire, qui était en terrasse, avait laissé une porte levée pour écouter depuis sa table les chansons diffusées par l'autoradio. On bénéficiait de la beauté de la voiture et en même temps de la musique ! Mon autre souvenir d'enfant, à Sanremo, en 1962 je crois, c'est mon ébahissement devant une Jaguar Type E coupé, la première que je voyais.

### L'A : A quel moment l'amateur que vous étiez, au sens « aimer » du mot, est-il devenu collectionneur ?

**Jean Todt :** Je ne suis pas un collectionneur. Je serais très prétentieux de le prétendre. Et puis je n'aime pas ce mot.

### JEAN TODT EN BREF

- Né le 25 février 1946 (72 ans), à Pierrefort (Cantal)
- 1986 – 1981 : copilote en rallye ; champion du monde 1981 des Constructeurs avec Talbot (copilote de Guy Fréquelin) ;
- 1981 – 1992 : directeur de Peugeot Talbot Sport puis des activités sportives du Groupe PSA Peugeot-Citroën ; champion du monde des Rallyes, Conducteurs et Constructeurs, avec la 2015 Turbo 16 en 1985 (Salonen) et 1986 (Kankkunen) ; cinq victoires au Paris-Dakar (quatre avec Peugeot en 1987, 1988, 1989 et 1990, une avec Citroën en 1991), un titre mondial en championnat du monde des Voitures de Sport avec la 905 Peugeot (1992), deux victoires aux 24 Heures du Mans avec la 905 (1992 et 1993) ;



© Panoramic - IAT - Sutton

Un collectionneur, c'est quelqu'un qui accumule. Je me considère comme un amateur intéressé. J'ai un intérêt pour la voiture, comme beaucoup de gens. Après, c'est la vie qui nous donne les moyens de passer à l'acte. Il y a des gens qui sont collectionneurs, il y a d'ailleurs différents degrés de collectionneurs, comme il y a différents degrés de responsabilités dans la vie.

Cet épisode de la California n'avait rien à voir avec un comportement de col-

lectionneur. J'étais guidé par mon attrait pour cette voiture et je ne pouvais pas m'offrir une voiture plus chère car j'étais fauché ! Et puis, je n'achetais pas une voiture ancienne, elle avait à peine plus de dix ans ! L'âge moyen des voitures qui roulent actuellement en France doit être de neuf ans. Une voiture ancienne, c'est une voiture qui a 40 ou 50 ans ! Le fait de pouvoir avoir quelques autos est venu bien plus tard. Au fil des années, j'ai acheté des modèles qui me plaisaient, ou je les faisais acheter par mon père ! Lorsque je courais pour BMW, je lui avais fait acquérir une 3.0 CSL neuve. D'ailleurs, je l'ai toujours !

### L'A : Vous êtes fidèle !

**Jean Todt :** Je ne revends jamais mes autos.

### L'A : Quelles sont les voitures qui vous font rêver ?

**Jean Todt :** Lorsque je regarde les catalogues de ventes aux enchères ou que je me déplace sur des manifestations, il y a beaucoup de voitures qui me font rêver. Mes goûts ont sans doute évolué au cours de ma vie, mais j'ai gardé un intérêt fort pour toutes celles qui me faisaient rêver quand j'étais gamin. Au fil de ma carrière, et effectivement aussi de mes moyens, ce qui me paraissait inaccessible l'est parfois devenu un peu moins. Je pourrais en acquérir certaines, d'autres pas. Le rassemblement de Ferrari 250 GTO qui a lieu tous les cinq ans, je crois, me fait rêver. Quand tous les ans je vais au week-end organisé par l'Automobile Club de Gstaad, et >>>

<sup>1</sup> Nous sommes en 1970, cette somme correspond environ à 5 400 euros de 2018.

» que je visite des collections privées, il y a des voitures qui me font rêver. Tout autant d'ailleurs que les lieux dans lesquels elles sont préservées. C'est une passion qui reste en moi toujours aussi fraîche, vive.

**L'A : Les voitures de course vous font-elles plus rêver que les voitures de route ?**

**Jean Todt :** Non, c'est l'inverse. En fait, les voitures qui me font le plus rêver sont les voitures de route, les GT. Ce sont celles que je préfère. Il n'y a pas beaucoup de voitures de course anciennes qui me fassent rêver.

**L'A : Pas même celles des écuries que vous avez dirigées ou celles dans lesquelles vous avez couru ?**

**Jean Todt :** Celles-là, c'est différent. J'y suis attaché parce que c'est mon histoire. J'ai à travers elles des souvenirs particuliers, par exemple comme coéquipier. J'ai évidemment aussi pour la 205 Turbo 16 et la 905 une affection particulière, en raison du rôle que j'ai pu jouer à travers ces voitures. Mais ce ne sont pas des voitures qui me font rêver comme celles que j'évoquais avant.

**L'A : Vous préférez une voiture dans son état d'origine ou une voiture parfaitement restaurée, comme au jour de sa sortie de production ?**

**Jean Todt :** Je préfère une voiture parfaitement restaurée. Mais pas une réplique.



1993, Jean Todt salue la foule à l'arrivée des 24 Heures du Mans. Les Peugeot 905 et leurs pilotes viennent de réaliser un triplé historique.

*« Je ne suis pas collectionneur. Je n'aime pas ce mot. Je suis un amateur intéressé. »*

**L'A : De quelle manière la FIA intervient-elle dans la vie des utilisateurs de voitures anciennes, dites « de collection » ?**

**Jean Todt :** Le rôle de la FIA s'exprime de deux manières.

Côté sport, nous sommes le législateur et régulateur de la compétition automobile dans le monde. A ce titre, nous avons une Commission des Voitures Historique, dont le président est Paolo Cantarella. Cette CVH suit l'organisation des épreuves sportives anciennes et



Pour Jean Todt, la première mission de la FIA dans le domaine des courses de voitures anciennes est qu'elles puissent se dérouler dans les meilleures conditions de sécurité, tant pour les concurrents que pour le public.

s'assure de l'application des règlements. Côté mobilité, c'est-à-dire tout ce qui n'est pas le sport, nous fédérons des automobiles clubs et des associations répartis dans 145 pays qui apportent un service aux utilisateurs de la route. Nous avons une Commission Historique Internationale chargée des véhicules anciens qui a pour mission de participer à la sauvegarde du patrimoine automobile. Afin que nos actions soient plus fortes, j'ai demandé qu'il y ait des synergies entre les deux commissions.

**L'A : Les compétitions d'automobiles anciennes ont-elles un sens ?**

**Ne vaut-il pas mieux préserver l'histoire plutôt que de vouloir la rejouer avec les excès en tous genres que cela entraîne parfois chez des participants, sur piste et à l'atelier ?**

**Jean Todt :** Bien sûr. Faire courir les voitures anciennes a un sens. La passion est là et il faut lui permettre de s'exprimer. C'est formidable d'avoir des passionnés qui n'hésitent pas à se lancer dans le bain, avec souvent des conséquences en terme de mécanique ou de carrosserie pour leurs voitures. Notre rôle est de nous assurer que ces compétitions se déroulent avec un minimum de sécurité. Sécurité des voitures, des équipements mais aussi des lieux utilisés.

*« Je ne revends jamais une auto. Quand elle entre dans mon garage, elle y reste ! »*

**L'A : Quelle vision stratégique, quels objectifs la FIA a-t-elle en matière de voitures anciennes ?**

**Jean Todt :** D'abord la sécurité, c'est la première de toutes les priorités, c'est indispensable. Je veux ensuite que le patrimoine historique soit respecté. Enfin, il faut que les épreuves aient un intérêt aussi bien pour les participants »



**DE L'AIACR À LA FIA**

La Fédération Internationale de l'Automobile présidée par Jean Todt a pour principale activité la gouvernance du sport automobile mondial. Elle existe sous ce nom depuis 1946. Mais elle est le résultat d'un lent processus de construction initié en 1904 à Paris par l'Automobile Club de France dans ses locaux de la place de La Concorde, locaux qu'elle occupe toujours et dans lesquels la FIA a son siège. Le 20 juin 1904, l'ACF porte en effet sur les fonts baptismaux l'AIACR (Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus) afin de fédérer l'action des automobiles clubs au niveau mondial. Ce n'est pas une création autoritaire, mais une initiative bienveillante qui pousse d'ailleurs les présidents des autres clubs à prier le baron de Zuylen, président de l'ACF, d'en prendre la présidence. Le 7 décembre 1922, l'AIACR se dote d'un organe spécifiquement destiné à gérer le sport automobile, la CSI (Commission Sportive Internationale). Son premier président est le chevalier de Knyff, par

ailleurs président de la Commission Sportive de l'ACF depuis sa création en 1899. Le 20 juin 1946, lors de sa première réunion d'après-guerre, l'AIACR change de nom et modifie ses statuts pour devenir la Fédération Internationale de l'Automobile. Mais la CSI, elle, continue d'exister en son sein. Elle va changer de nom 32 ans après, en 1978, pour s'appeler dès lors Fédération Internationale du Sport Automobile. En 1993, cette même Fisa disparaît, absorbée par la FIA. La FIA rassemble aujourd'hui les fédérations sportives et les clubs automobiles de 145 pays.



1987, premier succès au Dakar pour l'équipe Peugeot de Jean Todt grâce à la 205 Turbo 16 de l'équipage Ari Vatanen - Bernard Giroud



Le président de la FIA renvoie la balle aux Commissions Fédérales et aux Commissaires pour garantir le respect des règlements techniques et la conformité des véhicules anciens qui courent.

» que pour les spectateurs. Pour n'en citer que quelques-uns, le Festival de Goodwood, Pebble Beach, Chantilly et Le Mans Classic sont des événements passionnants auxquels j'essaie d'ailleurs d'assister chaque fois que cela m'est possible. J'avoue que j'ai beaucoup d'estime, d'affection pour ceux qui cultivent, qui préservent ce patrimoine avec autant de sincérité.

#### L'A : Quelle valeur accordez-vous à l'authenticité ?

**Jean Todt :** Tout dépend où l'on met le curseur. C'est très personnel. Pour moi, on peut avoir une magnifique voiture ancienne repeinte, car on ne peut pas s'attendre à ce qu'une voiture de cinquante ans d'âge ait une peinture intacte. Cela ne me choque pas. Idem en matière de sellerie. Et si le nouveau propriétaire veut en changer les teintes, je n'ai aucun problème avec ça. Maintenant, si vous parlez avec de vrais collectionneurs puristes, eux veulent une peinture intacte, un intérieur d'origine. Je le redis, c'est très personnel. En revanche, en matière de moteur, c'est autre chose... Plus globalement, s'assurer de l'authenticité du patrimoine est une chose à laquelle je suis très attaché. C'est d'ailleurs pour cela que lorsque j'étais le patron de Ferrari, j'avais décidé de créer un centre de véhicules historiques avec un comité capable d'examiner et garantir l'originalité et l'authenticité des voitures. Et il ne délivrait aux propriétaires des certificats que lorsque ces deux critères étaient avérés.

#### L'A : En matière de courses de voitures anciennes, l'authenticité ne devrait-elle pas être absolument respectée ?

**Jean Todt :** Nous avons des règlements en matière sportive et il est important qu'ils soient respectés. Cela étant, ce n'est pas moi qui fais les règlements. Ce sont nos commissions et nos techniciens qui s'en occupent.

« Aux voitures dans leur état d'origine, je préfère les voitures parfaitement restaurées. Mais pas les répliques... »

#### L'A : Si vous en aviez le temps, aimeriez-vous courir avec vos autos sur certains de ces événements ?

**Jean Todt :** Non, c'est quelque chose que je ne pourrais pas faire. Je ne voudrais pas, comme les passionnés auxquels je faisais tout à l'heure référence, faire prendre le moindre risque à mes voitures. Je suis très protecteur pour elles !

#### L'A : Vous êtes un contemplatif ?

**Jean Todt :** Je dois avouer qu'en fait, pour moi, une voiture ancienne c'est comme une œuvre d'art. Je la perçois plus comme une sculpture que j'ai plaisir à regarder plutôt qu'un objet que j'ai envie d'utiliser à tout prix. Mais je me prends parfois aussi à rêver que si j'étais plus disponible, j'adorerais sortir me balader au volant sur de petites routes avec quelques amis qui partagent la même passion. Aujourd'hui ce n'est pas possible, mais plus tard...



Jean Todt fut très tôt un coéquipier recherché par les meilleurs pilotes de rallyes. Ici en février 1969 avec Jean-François Piot au Rallye des Routes du Nord.



Jean Todt et Michael Schumacher. Une victoire de plus pour ce duo magique, à l'occasion du Grand Prix de France 2006.

#### L'A : La sculpture a ses maîtres, le design automobile aussi. Pininfarina, Vignale, Touring, qui sont vos créateurs préférés ?

**Jean Todt :** Je n'ai pas une très grande culture automobile en ce domaine. Mais une voiture est souvent liée à un designer, à un carrossier. Si un nom me vient spontanément à l'esprit, c'est celui de Bertone et l'une de ses créations, la Lamborghini Miura. C'est pour moi l'une des plus belles voitures jamais dessinées. Pininfarina aussi a imaginé des voitures magnifiques. Cela étant, c'est plus la voiture que celui qui l'a dessinée qui m'intéresse !

#### L'A : Les voitures sont-elles pour vous plus que des mécaniques ? Transportent-elles quelque chose ? « Objets inanimés avez-vous donc une âme ? », questionnait Lamartine...

**Jean Todt :** Tout dépend de ce que vous entendez par âme. En tout cas, en dehors des êtres humains, beaucoup de choses peuvent donner des sensations, des émotions. Les voitures en font partie. Vous sentez qu'il y a un lien entre vous et l'objet.

« Les voitures qui me font le plus rêver, ce sont les voitures de route, les GT. Pas les voitures de course. »

#### L'A : Née au sein de l'Automobile Club de France, dans l'immeuble que vous occupez toujours aujourd'hui, la FIA a-t-elle envisagé, comme d'autres fédérations sportives, de créer un musée pour exposer et raconter son histoire ?

**Jean Todt :** Nous ne l'avons pas envisagé. Ce que nous avons créé en revanche, dans la galerie d'entrée de notre siège à Paris, au 8 place de La Concorde, c'est un Hall of Fame qui honore les plus grands pilotes de notre histoire, les champions du monde de toutes les disciplines. Nous

avons commencé en 2017 par la Formule 1, nous poursuivrons début 2019 par les Rallyes, et ainsi de suite. Notre Hall of Fame est plus orienté sur les hommes que les machines. Les voitures de course sont un patrimoine que la FIA ne pourrait pas s'offrir.

#### L'A : Vous avez été copilote à succès, dirigé des écuries victorieuses, tenu la barre du plus prestigieux constructeur automobile du monde, Ferrari, n'avez-vous jamais été blasé ? Jamais d'overdose ?

**Jean Todt :** Quand j'étais le patron de Ferrari, je vivais immergé jour et nuit au cœur de la marque. Quand je n'étais pas à la course, j'étais à la production, et vice-versa. Malgré cela, à chaque fois que je regardais une voiture sur nos chaînes ou à l'atelier, cela ne me laissait pas insensible. Et si une heure plus tard je me retrouvais en ville, mon regard pouvait être attiré par une voiture, une Ferrari ou un modèle d'une autre marque, avec la même fraîcheur. Ma passion est intacte. A aucun moment de ma vie je ne me suis lassé de la beauté automobile. Non, je ne m'en lasse pas. ■



© Archives Historiques de l'Automobile Club de France



© Archives de Terre Blanche

Armand Peugeot et la Type 1, première voiture de la marque.

# 1889, PEUGEOT SE LANCE DANS L'AUTOMOBILE

À l'Exposition Universelle de Paris de 1889, Peugeot expose une automobile, la Type 1, première de la marque. Un projet développé par Armand Peugeot malgré les réticences de son cousin Eugène qui prend cette création pour une dangereuse lubie...

PAR FRANÇOIS GRANET, ARCHIVES DE TERRE BLANCHE ET AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

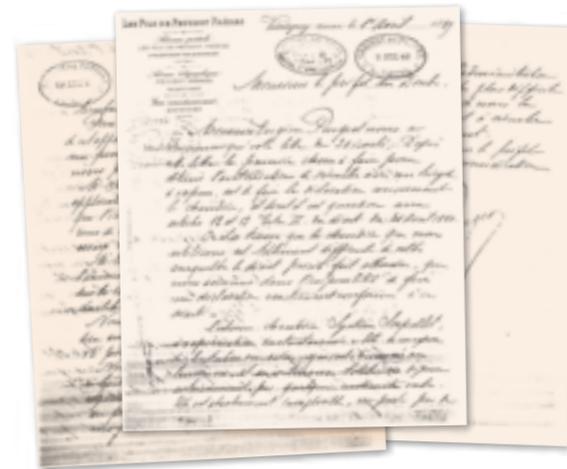
« Armand, c'est trop risqué. Nous n'avons aucune expérience, aucune visibilité. Et demain, entre autre excentricité, tu vas nous dire que l'aéroplane est un engin d'avenir ?! ». Ce propos est pure invention. Nul ne sait comment Eugène 1<sup>er</sup>, fils de Jules 1<sup>er</sup>, s'adresse à son cousin Armand, fils d'Émile (frère de Jules) en cette année 1887. Mais cette phrase romancée illustre bien le climat entre les deux hommes désormais à la tête de l'empire familial en cette fin des Années 1880 depuis qu'Armand a décidé de se lancer dans la construction automobile. Eugène ne partage pas l'enthousiasme d'Armand pour la voiture sans chevaux. L'entreprise créée par leurs grands aîeux, développée de main de maître par leur grand-père puis leurs pères, est florissante. Eugène aimerait que « Les Etablissements Peugeot Frères » s'en tiennent à ce qui fait leur prospérité, tout ce que l'on fabrique à partir de l'acier,

de l'outillage aux crinolines de robes en passant par les moulins à grain et les ressorts d'horlogerie.

## ARMAND, LE VISIONNAIRE

Certes, la production des grands-bis, tricycles et vélocipèdes lancée en 1885, une idée d'Armand, est un énorme succès. Mais la voiture automobile est une machine compliquée, aux motorisations mal maîtrisées, lente et peu fiable. Un véritable repoussoir à clients ! Or Eugène, en brillant diplômé d'HEC, ne vit que pour ceux-ci. Armand, lui, est Centralien et considère le progrès avant tout. Il n'écoute donc pas son cousin, de cinq ans son aîné, et poursuit son projet. Ingénieur à la fois pragmatique et visionnaire, il sait ne pas disposer des ressources techniques dans l'entreprise pour développer seul un prototype. Peugeot maîtrise le châssis (déjà !), mais le propulseur est un problème. Armand lit les

journaux, fréquente ses anciens condisciples de l'École Centrale, et finit par entendre parler d'un duo d'inventeurs qui a ouvert à Paris un atelier de fabrication de moteurs à vapeur, les frères Serpollet. Ces frères Serpollet, en particulier Léon qui va devenir l'interlocuteur régulier d'Armand Peugeot, sont des hommes singuliers. Ils ne sont pas, comme Armand, issus d'une dynastie d'ingénieurs et de grands industriels. Fils de menuisier de l'Ain, ils se sont lancés dans la vie sans avoir suivi d'études supérieures. Un manque de diplômes qu'ils compensent par une curiosité, une ingéniosité et une intelligence très vives. L'aîné, Henri, a inventé le générateur à vaporisation instantanée, ou vaporisateur, qui présente l'avantage d'être dénué de chaudière. Il a communiqué à Léon sa passion des machines à vapeur. Ensemble, en 1875, ils ont construit dans la forge de leur village de Culoz un tricycle à vapeur. Les deux frères ont acquis un savoir-faire et déposé des brevets. Leur



© Archives de Terre Blanche

Au début de l'année 1889, Peugeot demande des autorisations de circulation pour essayer sa Type 1 dans le Doubs.



© Archives de Terre Blanche

Pour sa Type 2, Peugeot abandonne la machine à vaporisation de Serpollet et adapte le moteur à essence de Gottlieb Daimler.

réputation est grandissante. Convaincu que le salut industriel et commercial passe par Paris, Léon est « monté à la capitale ». Poches vides, mais avide d'apprendre. Il travaille le jour comme menuisier et suit le soir les cours du Conservatoire des Arts et Métiers...

## L'ACCORD PEUGEOT-SERPOLLET

Le tricycle et les brevets ont fini par attirer sur Henri et Léon l'attention d'un investisseur, Eugène Larssonneau, grâce à qui ils s'installent en 1886 dans un atelier à l'enseigne de la « Sociétés des moteurs Serpollet Frères et Cie » rue des Cloÿs, dans l'actuel 18<sup>e</sup> arrondissement, sur le versant nord de la butte Montmartre !. André n'y vient quasiment jamais, préférant rester dans son atelier à Culoz.

C'est, semble-t-il, rue des Cloÿs qu'Armand Peugeot et Léon Serpollet se rencontrent. Le vaporisateur mis au point par les deux frères séduit l'industriel. Il fonctionne alors parfaitement, sous différents formats, dans plusieurs entreprises qui produisent ainsi leur propre électricité. Une version « de poche » équipe également des canots de loisir. Armand Peugeot est séduit par l'esprit qui règne dans cette usine. Elle tient autant du « laboratoire de recherche et développement », dirions-nous aujourd'hui, que de l'atelier de chaudronnier ! Un accord est très vite trouvé entre Peugeot et Serpollet. Quel est-il exactement ? Cela reste aujourd'hui encore une question sans réponse... Armand Peugeot commande-t-il des vaporisateurs pour les installer dans des châssis dont il aura la maîtrise, ou demande-t-il à Serpollet de lui concevoir un véhicule en intégralité ? Est-ce une simple fourniture de moteur à vapeur ? Une commande de prototype qui doit déboucher sur une sous-traitance de production par Serpollet pour le compte de Peugeot ? Un partenariat ? Les archives de l'Aventure Peugeot Citroën DS installées à Terre-Blanche ne per-

mettent pas aujourd'hui de se déterminer. Des demandes de circulation d'un prototype sont effectuées à la même époque aussi bien par Peugeot dans le Doubs que par Serpollet à Paris et dans l'Ain. Et un nouveau véhicule est bien mis en chantier par les frères Serpollet tandis que les assemblages du châssis d'un tricycle sont réalisés à la demande de Peugeot dans les ateliers Horme & Buire à Lyon.

## A L'EXPOSITION UNIVERSELLE !

Le véhicule, dit Type 1, est présenté lors de l'Exposition Universelle de Paris du 5 mai au 31 octobre en 1889. Mais où ? Sur le stand des « Fils de Peugeot Frères » ? Aucun document officiel de Peugeot n'en fait mention et certains historiens optent pour une présence de la Type 1 exclusivement sur le stand Serpollet. Si tel est le cas, peut-être faut-il y voir là une accen-

tuation des tensions entre les deux « Fils de Peugeot Frères », Eugène et Armand, pour ce qui touche à la question de la voiture sans chevaux ? Des archives parleront forcément un jour, pour confirmer ou infirmer tout cela.

Mais revenons à la Type 1. L'exemplaire présenté est semble-t-il roulant. Du moins des demandes d'autorisations de circulations ont-elles été formulées par Peugeot aux autorités dès mars 1889 pour cette machine. L'administration, tatillonne, a mis un peu de temps à accepter que l'engin circule.

Ses caractéristiques, telles qu'elles apparaissent sur les registres techniques, sont les suivantes : « Tricycle à vapeur à deux places et strapontin. Fabriqué à Valentigney. Moteur Serpollet à vapeur ; puissance : 2 HP ; transmission : boîte de »

1. Aujourd'hui détruit, il est devenu le square Léon Serpollet.



© Archives Historiques de l'Automobile Club de France

La Type 3, toujours équipée du moteur à deux cylindres en V Daimler sera produite à 64 exemplaires entre 1891 et 1894.

» vitesse à deux rapports, transmission à chaînes. Direction à guidon. Dimensions : voie arrière : 1260 mm ; empattement : 1500 mm ; diamètre de la roue avant 600 mm ; diamètre des roues arrière : 1030 mm ; longueur hors tout : 2450 mm ; largeur hors tout : 1450 mm ; hauteur hors tout : 1450 mm ; vitesse autorisée : 25 km/h.»

### DAIMLER MIEUX QUE SERPOLLET...

Combien d'exemplaires seront produits ? Quatre semble-t-il. Mais l'Exposition Universelle est l'occasion pour Armand Peugeot de voir une mécanique dont il avait jusqu'alors seulement entendu parler, le moteur bicylindre en V à essence (P-Typ) de Gottlieb Daimler. Il est présenté à quelques dizaines de mètres du stand Peugeot au cœur de la Galerie des Machines, sur le podium installé par Panhard & Levassor, associés français de l'ingénieur allemand, qui fabriquent ses mécaniques sous licence dans leur usine parisienne. L'idée initiale d'Armand n'est pas d'installer un moteur à quatre temps, mono ou bicylindre, dans une automobile, mais d'en équiper ses cycles. Léger, de dimensions réduites et fiable, celui-ci a des qualités différentes du générateur à vapeur Serpollet, plus lourd et plus encombrant. Très rapidement, l'esprit du centralien voit plus loin... Pourquoi ce qui est bon pour le bicyclette ne le serait-il pas pour le tricycle ou le quadricycle ? René Panhard et Emile Levassor, centraliens eux aussi, ont tôt



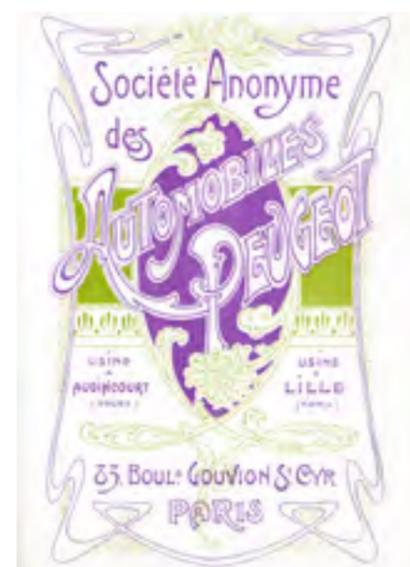
Dès la fin des années 1890, on peut voir circuler dans Paris les premiers véhicules de transport "Automobiles Peugeot".

fait de convaincre Armand Peugeot de la qualité du moteur Daimler. Et dans les mois suivants, si Armand Peugeot continue à travailler sur son châssis Type 1 équipé du vaporisateur Serpollet, il fait travailler ses ingénieurs sur l'intégration du moteur Daimler dans un châssis de quadricycle. La Type 2, élégant véhicule à deux places, est en gestation. Au printemps 1890, les trois premiers moteurs Daimler sont livrés à l'usine Peugeot de Valentigney. Plusieurs essais d'implantation sont réalisés, à l'avant, puis à l'arrière. Deux voitures sont finalement achevées, mais une seule d'entre elle est vendue en 1891... En Suède !

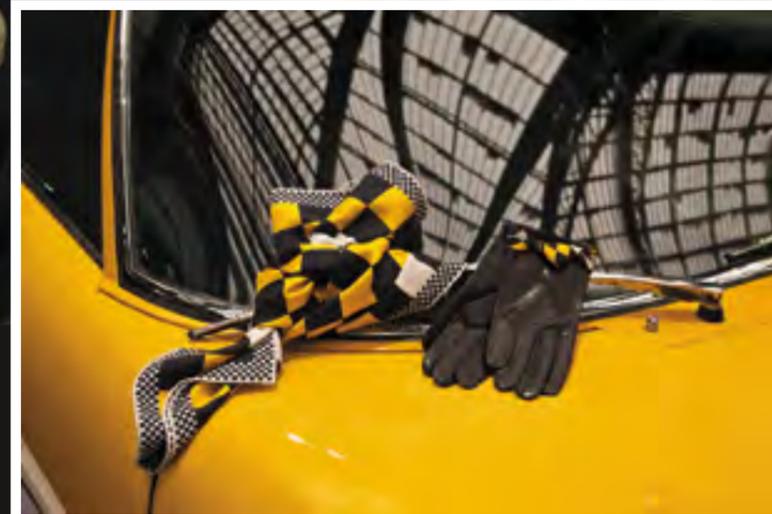
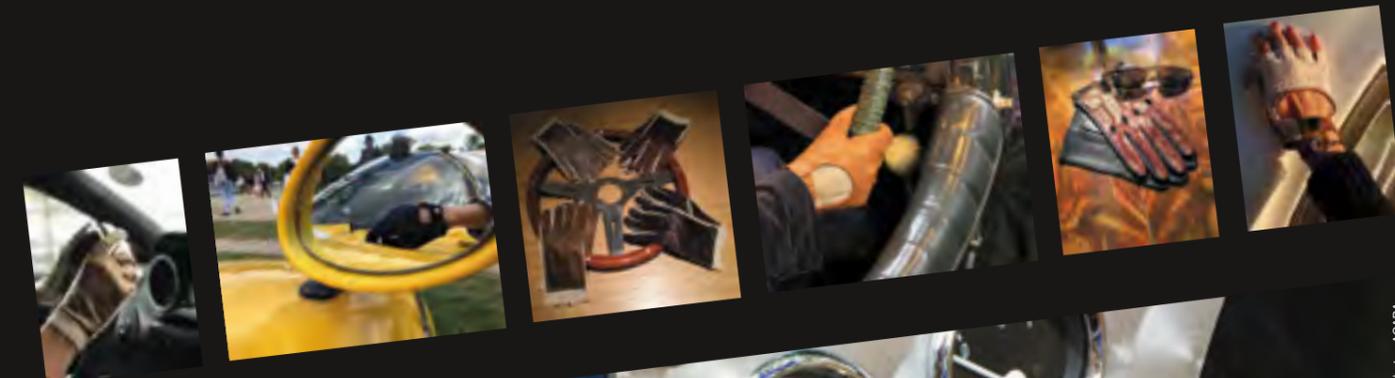
Avec la Peugeot Type 3, lancée elle aussi en 1891 et également équipée du moteur Daimler bicylindre en V, Armand devient un véritable industriel de l'automobile. 64 exemplaires sortent de son usine entre 1891 et 1894. Ce succès n'a pas fait changer son cousin Eugène d'avis. Au contraire. L'opposition entre les deux héritiers s'est encore accentuée. Si bien qu'en 1896, alors qu'il dépose son premier brevet de moteur, Armand décide de créer sa propre entreprise qu'il baptise « Société des Automobiles Peugeot-Paris ». Son capital est distinct des « Etablissements Peugeot Frères », devenus entre-temps « Les Fils de Peugeot Frères » dits « LFPF ». L'intuition automobile d'Armand s'impose cependant bientôt à LFPF qui lui rachète en 1906 des brevets pour produire des voitures sans chevaux sous la marque Lion Peugeot. Un grand constructeur est doublement né !



La première plaque arborée par les véhicules produits par Armand Peugeot sous la marque "Automobiles Peugeot - Paris".



Armand Peugeot a réussi son pari, il a lancé une marque d'automobiles.



[WWW.ACABA.FR](http://WWW.ACABA.FR)  
RENDEZ-VOUS SUR NOTRE BOUTIQUE EN LIGNE

**ACABA**  
GANTIER



© Agence Panoramatic / DPPI / Français Flamand

## ANDRÉ DE CORTANZE LE CHIFFRE ET LA LIGNE

**Adolescent, il avait inversé la suspension avant de son scooter pour éviter l'effet de plongée au freinage. Adulte, il est devenu le père de quelques unes des plus fantastiques motos et autos de courses de la fin du XX<sup>e</sup> siècle. Imaginant des solutions techniques toujours aussi innovantes qu'élégantes. Portrait d'un artiste ingénieur.**

PAR FRANÇOIS GRANET, PHOTOGRAPHIES SUTTON IMAGES, AGENCE PANORAMIC, DPPI

**A**vec son walkie-talkie, Flavio Briatore, nouveau propriétaire de l'écurie Ligier, a dit à son Directeur Technique, «Cortanze, si tu fais rentrer Panis pour ravitailler, je te vire! Mais s'il tombe en panne d'essence, je te vire aussi!». Olivier Panis n'est pas rentré aux stands pour prendre de l'essence, il n'est pas non plus tombé en panne sèche, et c'est en vainqueur qu'il a franchi la ligne d'arrivée du Grand Prix de Monaco 1996. L'incroyable stratégie que «Cortanze» avait décidée contre l'avis de son patron qui n'y croyait pas, avait fonctionné. Panis, allant au bout de son talent, avait couvert les 75 tours de course sans repasser par les stands pour ravitailler, au contraire de ses adversaires. Il s'imposait ainsi avec moins de cinq secondes d'avance sur le deuxième, David Coulthard, à l'issue d'une course d'anthologie, émaillée d'abandons, de pannes et de sorties de pistes. Seules trois voitures avaient franchi la ligne d'arrivée! Peu de pilotes en dehors d'Olivier Panis

auraient été capables d'un tel exploit, mais aucun ingénieur en dehors d'André de Cortanze n'avait osé ce jour-là le demander à l'un de ses pilotes... Cet épisode flamboyant, mélange d'audace technique et de panache, à la limite du rationnel et du catastrophique (la voiture n'a pas pu redémarrer après l'arrivée. Il n'y avait plus une goutte d'essence dans le moteur!), résume parfaitement André de Cortanze, soit un esprit extrême, sans compromis. Celui qui ose, explore et repousse les limites du chaos. Celui qui veut en permanence prendre le temps de vitesse et l'espace à contre-pied pour montrer qu'on construit un destin, on ne le subit pas; que le hasard et la malchance sont des excuses pour les sots. Forfanterie? Bien sûr André est parfois «passé à côté», a été victime de coups de ce sort qu'il honnit tant. Mais seuls ceux qui regardent la montagne sans jamais la gravir ne dévisent jamais. André de Cortanze a du sang dans le cœur et un

cœur énorme. Une grosse voix, des mains puissantes et un regard qui plonge dans ceux de l'interlocuteur pour l'inciter à la franchise, ou lui faire sentir qu'il est préférable de décampier.

### IL INVENTE COMME IL RESPIRE

Comme son grand frère Christian, audacieux compagnon de caméra de Steeve McQueen lors du tournage du film *Le Mans*, André est un Cortanze et ne recule jamais. Ou alors dans ultime réflexe pour protéger la survie des siens comme le fit son ancêtre. Sachant qu'il allait faire vilain au matin, il quitta un soir l'Italie les poches vides, mais sa famille sous le bras, laissant son château portes ouvertes, dîner sur la table et toutes lumières allumées. De cet aïeul qui offrit à la France les Roero de Cortanze, André a comme son frère gardé un regard ironique et indépendant sur la vie ainsi qu'un goût prononcé de l'aventure, qu'elle soit physique ou intel-



© Agence Panoramatic

André de Cortanze est l'un des deux fils d'un grand pilote français, Charles de Cortanze, ici à gauche de son coéquipier des 24 Heures du Mans 1938, Marcel Contet.

lectuelle. Ne jamais rien tenir pour acquis, toujours aller voir de l'autre côté du miroir si, par hasard, ne s'y trouverait pas une solution, sont ses règles de vie. Quelle que soit la situation de la vie, son cerveau est en mode analyse-réflexion-invention. Monsieur Jourdain faisait de la prose sans le savoir? André de Cortanze invente comme il respire! Une promenade dans un port de plaisance? Il imagine un nouveau voilier monté sur des foils et équipé d'une voile fixe capable de s'attaquer à un record de la traversée de l'Atlantique. Un passage à l'hôpital pour se faire poser une prothèse de genou? Il invente un nouveau modèle qui, rapidement breveté, est adopté par tous les chirurgiens. Plus loin, plus haut, plus fort. En permanence. Mais pas n'importe comment...

Car si, comme l'affirment les designers le beau est utile, André de Cortanze a, lui, démontré que le beau est performant. Ingénieur ou béotien, vous reconnaîtrez toujours une «de Cortanze». Qu'elle ait deux ou quatre roues.

De loin, vous serez happé par son allure générale. Avant elle, vous n'en aviez pas vue de pareille. Ses formes sont inédites, insolites. Incongrues? Justement non. Toujours innovantes et parfois révolutionnaires!

### UN STYLE TECHNIQUE «À LA DE CORTANZE»

De près, vous comprendrez que ce trait, ces formes, ont un sens, une utilité mécanique, physique. Que l'exercice n'est ni une coquetterie, ni un caprice esthétique. Mais que le souci de perfection a conduit l'ingénieur à un exercice suprême. Une quête de parfait qui fait de cet objet mécanique une œuvre. Exagération? Regardez de près une Moto Elf, une Peugeot 905, une Toyota GT-One.



André de Cortanze est également l'un des deux fils d'une pilote française célèbre, Fernande Hustinx, ici à gauche sur le carnet de route du Rallye de Monte-Carlo 1951 dont elle remporta la Coupe des Dames.

» végétal aux branches duquel le réel et la fiction semblent avoir toujours poussés. Si André n'a pas fait comme son cousin Gérard profession de romancier, c'est parce qu'il a vécu dès l'enfance une vie de roman.

### SE FAIRE UN PRÉNOM N'ÉTAIT PAS GAGNÉ...

Ni André, ni son aîné Christian n'ont eu des vies comme les autres. On n'est jamais dans le commun lorsque l'un de vos géniteurs mène une vie extra-ordinaire. Et *a fortiori* quand ce sont les deux, vous allez le comprendre.

Quand il naît en 1941, André est le fils d'un homme que la France des sports mécaniques honore et respecte depuis les Années Trente. Charles de Cortanze, Charlie pour ses amis, est l'archétype de l'aventurier automobile, un conquérant mécanique. Un pilote au long cours, sur piste comme sur route, profil de boxeur, regard de baroudeur, on le croirait sorti du casting de *La Grande Illusion* de Jean Renoir.

Charles de Cortanze est l'ami d'Emile Darl'mat, le grand préparateur Peugeot. Et c'est lui qui a convaincu le génial mécanicien de tenter l'aventure des 24 Heures du Mans. En 1938, pour la deuxième participation de l'écurie Darl'mat à l'épreuve mancelle, Charles, qui pilote la 402 de pointe, offre à Émile la cinquième place au classement général, synonyme de victoire en catégorie deux litres. La performance résonne fort.

Après la Guerre, Charles revient au Mans, mais privilégie définitivement les marathons routiers comme le Liège-Rome-Liège qu'il remporte en 1950. Il se lance aussi dans des conquêtes plus lointaines. En 1951, il établit le record de vitesse entre Le Cap et Alger, couvrant les 15000 km du



L'une des plus belles créations d'André de Cortanze chez Alpine, la A442/1. Elle est ici conduite par Patrick Depailler aux 6 Heures de Watkins Glen en 1975.

trajet en moins de 17 jours. Ces exploits laissent des traces dans l'imaginaire d'un même qui lit les récits des exploits de son père dans *L'Équipe*. Et quand ce n'est pas Charles qui part à la conquête des podiums, c'est son épouse ! Car Madame de Cortanze, sportive et dynamique mère de famille, court elle aussi. Depuis les Années Trente, Fernande Hustinx (nom de jeune fille, qu'elle gardera sur les feuilles d'engagement) dispute de nombreuses épreuves sur routes. Cela avec un talent certain puisqu'elle va devenir pilote officielle Peugeot en rallyes. Elle et Charles se sont d'ailleurs rencontrés à l'occasion du Monte Carlo en 1934. Quand vos deux



© Agence Panoram

### ANDRÉ DE CORTANZE, EN BREF

- André Roero de Cortanze, dit André de Cortanze
- Né le 30 mars 1941 à Paris ;
- 1955 : ceinture noire de judo (alors le plus jeune d'Europe) ;
- 1958 : baccalauréat de mathématiques ;
- 1961 : début de ses études d'ingénieur à l'Insa à Lyon ;
- 1967 : Alpine, ingénieur R&D, puis ingénieur chef de projet, puis chef de projet ;
- 1976 : Centre Technique de Renault, liaison au sol, puis chef de projet architecture ;
- 1984 : Peugeot Talbot Sport, Directeur Technique ;
- 1994 : Sauber F1, Directeur Technique ;
- 1996 : Ligier, Directeur Technique ;
- 1997 : Toyota Motorsport, Directeur Technique Endurance, puis F1 ;
- 2002 : Pescarolo Sport, Directeur technique ;
- 2005 : prend sa retraite !

- 139 victoires glanées avec ses voitures ou avec celles dont il avait la responsabilité.
- Insolite : 1983, inventeur d'un « *fixateur externe à contrainte contrôlée* » (orthopédie), avec le professeur Letournel (brevet déposé) ; 2010-2011, inventeur de deux systèmes d'orthèse et prothèse du genou (brevets déposés).

parents sont régulièrement absents pour braver le chronomètre aux quatre coins de l'Europe, comment échapper à son destin mécanique ? Il est parfois difficile à la pomme de rouler loin de l'arbre...

### ENFANT, IL AMÉLIORAIT DÉJÀ SES VOITURES ÉLECTRIQUES

Sous les yeux protecteur de Christian de trois ans sont aîné, André devient pilote... et déjà ingénieur ! Dans la chambre, il bricole les voitures de son circuit électrique. Agacé par leur perte d'adhérence dans les grands virages de la piste, André est encore adolescent quand il colle deux pneus supplémentaires aux pneus arrière de ses voitures afin qu'elles passent plus vite en courbe. A l'âge du scooter, il cherche la solution au désagréable effet de plongée qui affecte sa machine au freinage. Ses copains découvrent un matin qu'il a, après plusieurs jours de bricolage, inversé sa suspension ce qui stabilise le deux roues quand il freine fort. Le destin est en marche.

Le très bon élève bosse ses maths, décroche son bac à 15 ans, entre en classes préparatoires puis réussit le concours d'entrée à l'Institut National des Sciences Appliquées de Lyon en section mécanique appliquée. Mais il a le sport et la compétition au ventre. L'adolescent tonique s'est jeté à corps perdu dans le judo. Quelques mois avant son bac, il est devenu le plus jeune ceinture noire d'Europe. Rigueur, harmonie, respect, les préceptes de Jigorō Kanō lui collent à la peau. Le maître a notamment écrit dans son code « *la technique harmonieuse triomphe de la force* », et prône la fluidité pour triompher de l'adversité, le renversement de la force qui nous est opposée pour l'utiliser à notre avantage. Comme La Fontaine, il affirme que le roseau sera



Olivier Panis, victorieux du Grand Prix de Monaco 1996. Un pilotage parfait pour exécuter l'incroyable stratégie d'André de Cortanze !

toujours debout après la tempête qui aura vaincu le chêne. André a-t-il lu tout cela ? « *La technique harmonieuse triomphe de la force* ». Son style est posé. Après les petites voitures et le scooter, vient le temps du permis. Sitôt décroché en 1959, il file en Italie chez un ami de la famille, Piero Taruffi, qui dirige sur l'aérodrome (un aérodrome qui est aussi un circuit automobile) de Modène l'école de pilotage de la *Scuderia Centro Sud*. Bon sang ne pouvait mentir, André en est le lauréat et gagne plusieurs courses en championnat italien Sport au volant d'une Maserati 250S. Mais la nécessité de poursuivre ses études va l'empêcher de profiter de cette aventure. Le pilotage attendra.

### CHEZ ALPINE, À LA FOIS CONCEPTEUR ET PILOTE

En 1966, diplômé et Service National effectué au Bataillon de Joinville, comme les athlètes de haut niveau peuvent alors le faire, André entre dans la vie active. Il se tourne vers Le Mans où l'Automobile Club de l'Ouest cherche un moniteur. Il y joue les intérimaires lorsque son père, futur directeur du circuit, n'occupe pas le poste. Ses bonnes qualités de pilotes, mais surtout ses compétences techniques, attirent rapidement l'œil sur lui. En 1967, Jean Rédélé l'engage et il rejoint l'équipe Alpine à Dieppe. Il y pilote mais, surtout, peut enfin intégrer un groupe de concepteur de voitures. On le retrouve ainsi, à la fois, pendant la semaine à la table à dessin chargé de la recherche et développement des Alpine A 210 et A 220, et le week-end derrière leur volant !

Au cœur de cette petite équipe où l'on peut tout faire, tout essayer, et qui oblige à l'intelligence en raison de ses moyens limités, André vit sans doute la période la plus libre et la plus enrichissante de sa vie. Il est encore loin des superstructures industrielles-sportives aux gigantesques

ressources comme Peugeot et Toyota, mais il y est sans doute plus libre. Jusqu'en 1976, il contribue à la création des monoplaces et des prototypes qui naissent à Dieppe, puis prend peu à peu du galon pour diriger des projets majeurs (voir l'encadré *Ses créations*). Cela, jusqu'à participer au projet Formule 1. Renault le nomme en effet en 1975 chef de projet de l'Alpine A 500, le prototype de F1 qui préfigure les RS engagées en championnat du monde à partir de 1977. La voiture tourne en secret dès mars 1976 sur les pistes du centre d'essais Michelin de Ladoux.

Mais, au milieu de l'année, le talent d'André de Cortanze est appelé à d'autres nécessités. Renault, actionnaire majoritaire d'Alpine depuis 1973, l'affecte au centre technique de Rueil-Malmaison. La compétition semble s'éloigner quand il voit arriver sur son bureau des missions concernant la liaison au sol ou plus tard quand on lui confiera la responsabilité de l'architecture de la R 9 puis de la R 11. Heureusement, le monde de la compétition ne l'a pas oublié...

### RÉVOLUTIONNAIRE AUSSI SUR DEUX ROUES

Avec l'accord de Renault, François Guiter, l'emblématique patron de la compétition de Elf lui confie un projet secret. Il veut que le groupe pétrolier coure sous son propre nom en moto. Il veut aussi que la machine qui sera engagée soit résolument en avance sur son temps et marque les esprits. En 1978, ses attentes sont comblées. André lui présente un prototype expérimental révolutionnaire, la Elf X (pour « expérimentale »). Suivront deux machines, la Elf E, équipée d'un 1000 cm<sup>3</sup> Honda et destinée à l'Endurance, puis la Elf GP 500 qui va participer aux épreuves du championnat du monde.

La moto imaginée par « Cortanze », comme l'appelle Guiter, est visiblement novatrice. Le cadre est supprimé et, comme en »

### LES VOITURES ET LES MOTOS DE SA VIE

- 1968 - 1969 : Alpine A 220/221 ingénieur R&D, développement d'une aérodynamique alternative à celle de Marcel Hubert ;
- 1971 - 1972 : Alpine F3 et Formule Renault, ingénieur en chef de projet (avec Bernard Dudot côté moteur et Marcel Hubert pour l'aérodynamique) ;
- 1973 : Alpine Elf 2 (Alpine à moteur Ford), chef de projet ;
- 1973 : Alpine A 440 2 litres, chef de projet ;
- 1974 : Alpine A 441, chef de projet ;
- 1975 : Alpine A 442 2 litres turbo, chef de projet ;
- 1975 - 1976 : Alpine A 500 F1, chef de projet ;
- 1978 - 1983 : Renault 9 et 11, chef de projet Architecture ;
- 1978 : moto Elf X, concepteur ;
- 1980 - 1981 : moto Elf E, concepteur ;
- 1983 : moto Elf GP 500, concepteur ;
- 1984 - 1985 : Peugeot 205 T16 EV1 ;
- 1986 : Peugeot 205 T16 EV2 ;
- 1987 : Peugeot 205 Pikes Peak ;
- 1987 : Peugeot 205 Grand Raid ;
- 1988 : Peugeot 405 Grand Raid ;
- 1988 : Peugeot 405 Pikes Peak ;
- 1989 - 1990 : Peugeot 905 EV1 (aérodynamique et style de Peugeot) ;
- 1991 : Peugeot 905 EV1bis (aérodynamique de Robert Choulet) ;
- 1992 : Peugeot 905 EV2 (aérodynamique par André de Cortanze et Robert Choulet) ;
- 1992 - 1993 : études avancées de la Peugeot F1 ;
- 1994 - 1995 : Sauber F1 ;
- 1996 : Ligier F1 ;
- 1997 - 1998 : Toyota LM8 GT-One (Endurance), concepteur ;
- 1999 : Toyota LM8B GT-One (Endurance), concepteur ;
- 2000 : Toyota YF 101 (F1), concepteur (la voiture n'a jamais couru) ;

### 1968 - 1969 : ALPINE A 220/221



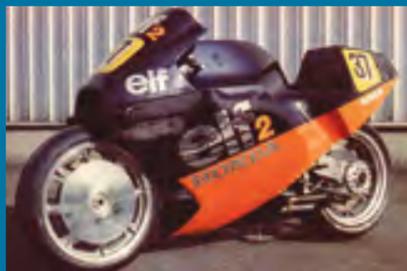
### 1973 : ALPINE F2



### 1973 : ALPINE A 440 2 LITRES



#### 1978 : MOTO ELF X



#### 1984 - 1985 : PEUGEOT 205 T16 EV1



#### 1988 : PEUGEOT 405 PIKES PEAK



#### 1991 : PEUGEOT 905 EV1BIS



#### 1997 - 1998 : TOYOTA LM8 GT-ONE



André de Cortanze (ici entre Franck Montagny et Henri Pescarolo) a conçu les voitures à succès de l'écurie Pescarolo Sport.

» monoplace, le moteur est le cœur de l'architecture. Y sont ancrés les suspensions, la partie cycle et les accessoires. Deux triangles (baptisés ainsi bien qu'ils n'en aient pas exactement la forme) se sont eux substitués à fourche traditionnelle. Le réservoir a, quant à lui, basculé sous le bloc moteur, conférant à la moto un centre de gravité très bas. Au fil des développements du programme, 17 brevets sont déposés dont 14 achetés par Honda qui les utilise toujours.

#### AVEC PEUGEOT, DES SUCCÈS SUR ROUTE ET SUR PISTES

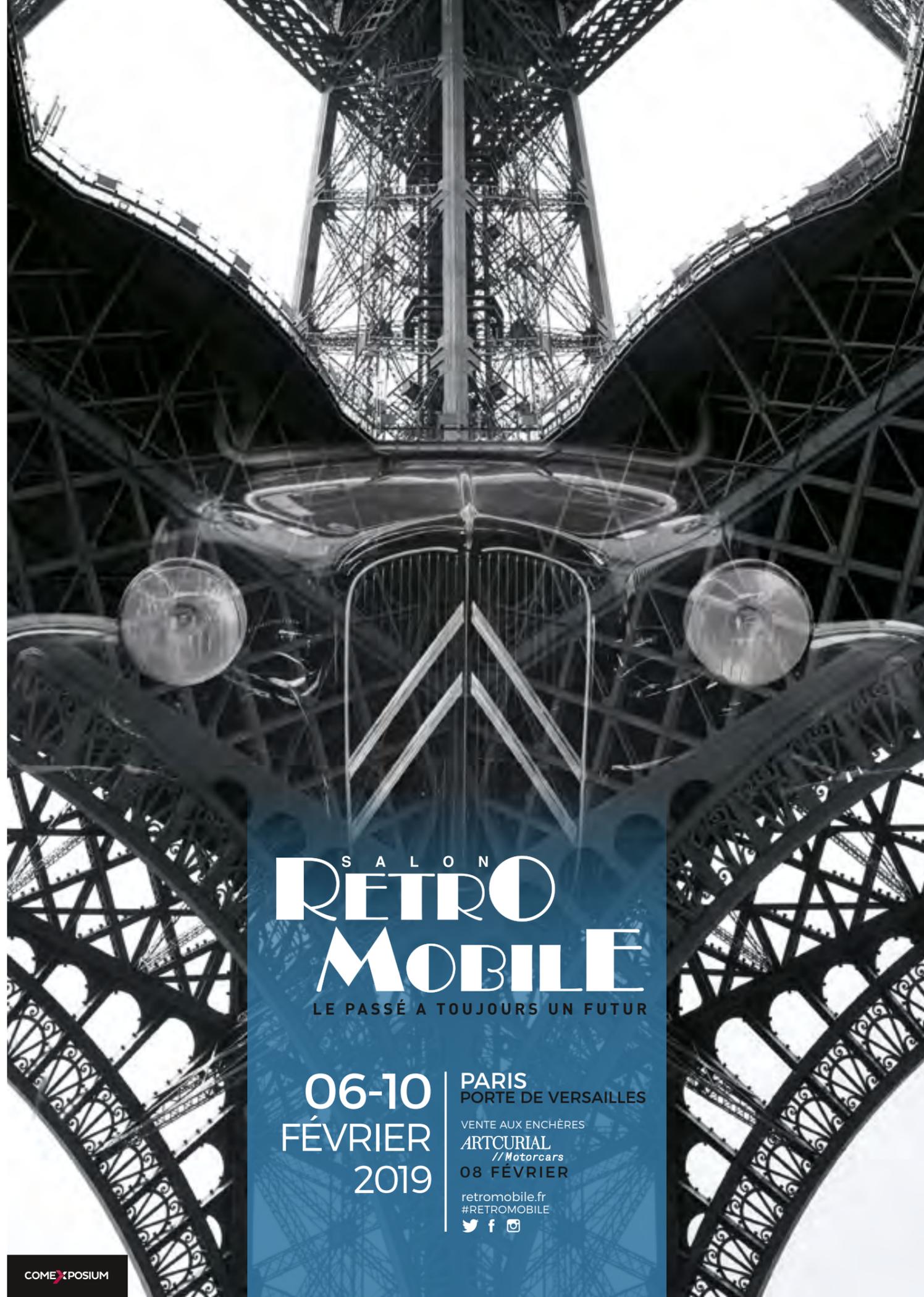
En 1984, la carrière d'André de Cortanze bascule définitivement vers la compétition et son nom sera désormais connu du grand public. Il est engagé par Peugeot au poste de Directeur Technique du PTS (Peugeot Talbot Sport), le département compétition de la marque. Placé sous la direction de Jean Todt, il offre à la firme au Lion des machines à succès, les 205 T16 destinées au championnat du monde des Rallyes, au Rallye-raid et à la course de côte de Pikes Peak, puis les 405 Grand Raid et Pikes Peak, enfin les 905 qui brilleront en Endurance. Des voitures victorieuses dans toutes les disciplines auxquelles elles ont participé.

Fin 1993, le refus de Peugeot de passer en F1 fait éclater l'équipe. Jean Todt part chez Ferrari et André rejoint l'écurie Sauber en F1 comme Directeur technique. En 1996, il occupe le temps d'une saison le même poste chez Ligier, bref passage qu'il marque de la victoire à Monaco évoqué au début de cet article.

En 1997, il abandonne la Nièvre pour l'Allemagne et Cologne où le Toyota Team Europe a ses quartiers. Les Japonais lui confient la direction technique du programme en Endurance, puis en F1. La

Toyota GT-One qu'il conçoit pour les 24 Heures du Mans reste l'une des plus belles voitures jamais créées pour l'épreuve. Elle est la somme des perfections et des savoirs accumulés par André au fil des succès et des échecs, les uns comme les autres ayant été longuement analysés. Les GT-One ne remporteront Le Mans ni en 1988, ni en 1999. Tantôt victimes de pannes inédites, tantôt harponnées par d'autres concurrents ou victimes de crevaisons à répétition quand elles semblaient promises à la victoire. Elles ont cependant marqué les esprits autant que les voitures victorieuses ces années-là. Leur design d'une époustouflante fluidité, leur aérodynamisme poussé jusqu'au moindre détail, leur finition quasi horlogère, ont inspiré beaucoup d'ingénieurs (en particulier ceux de Bentley pour la Speed8 victorieuse des 24 Heures en 2003).

Quittant Toyota fin 2001, André de Cortanze revient en France à la Direction Technique de Pescarolo Sport. Il crée pour l'équipe française les voitures qui vont remporter la Le Mans Series en 2005 et 2006, et qui se classeront à chaque fois ces années-là deuxième des 24 Heures du Mans. Depuis 2005, André coule avec Eve, son épouse une retraite, jamais paisible, toujours active, sur les bords de la Méditerranée. Tous les jours ou presque, il plonge les mains sous les capots de ses autos, souvent frappées de l'écusson Darl'mat, mais pas seulement. Quand les amis viennent ou qu'il va les voir, ils parlent technique, course, progrès. André continue à noircir ses carnets, remplis de nouveaux projets, d'idées. Dans son bureau où ils sont tous conservés, dorment des suites aux histoires de course chez Alpine, Renault, Elf, Peugeot, Toyota... Des projets inachevés, parfois totalement fous. Mais ceci est une autre histoire que nous vous conterons prochainement... ■



# SALON RETRO MOBILE

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

06-10  
FÉVRIER  
2019

PARIS  
PORTE DE VERSAILLES

VENTE AUX ENCHÈRES  
ARTCURIAL  
// Motorcars  
08 FÉVRIER

retromobile.fr  
#RETROMOBILE  
Twitter Facebook Instagram

# MOTOBECANE ET LA SUPERCULASSE

UNE MARQUE FRANÇAISE ET SON MODÈLE EMBLÉMATIQUE

Plus connue pour ses cyclomoteurs produits et distribués après-guerre, Motobécane est aussi un important constructeur de motocyclettes de route et de sport. Le modèle Superculasse, lancé en 1934, en est une des parfaites illustrations.



PAR JEAN-PAUL DECRETION, PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE, ET PATRICK BARRABES, PHOTOGRAPHIES ARCHIVES PATRICK BARRABES SAUF MENTIONS PARTICULIÈRES

La « Société des Ateliers de la Motobécane » est créée le 11 décembre 1924 sous l'impulsion de Charles Benoît et Abel Bardin avec le soutien financier de Jules Benezech. Le premier modèle qui sort des ateliers de Pantin est la MB1 équipée d'un moteur monocylindre à deux temps de 175 cm<sup>3</sup> à transmission par courroie sans embrayage ni boîte de vitesse. Ce modèle qui peut être considéré comme l'ancêtre des Mobylette est produit et distribué jusqu'en 1929.

En 1926, le deuxième modèle de la marque voit le jour. Il s'agit de la MC1 à moteur de 308 cm<sup>3</sup>. C'est la première motocyclette de grosse cylindrée. Elle est vendue sous la marque Motoconfort créée à cette occasion pour ne pas risquer de compromettre la marque Motobécane en cas d'échec commercial. Dès lors, le réseau des agents s'étend dans toutes les villes et villages de France facilitant la distribution des motocyclettes. Les catalogues des deux marques reprennent les mêmes modèles,

Motobécane choisit le côté gauche tandis que Motoconfort<sup>1</sup> retient le côté droit. Le logo sur le réservoir étant différent à droite et à gauche pour limiter les frais en ne construisant qu'un seul prototype. En 1928, faute de disposer d'un moteur à quatre temps et en attendant la sortie du futur Bloc B, le constructeur de Pantin achète des moteurs en Grande-Bretagne. Divers modèles à cadre renforcé de 250, 350 et 500 cm<sup>3</sup>, équipés de moteur Blackburne ou Jap, sortent alors de ses ateliers. »

1924



La Motobécane MB1 se décline dès 1924 en version dame ou ecclésiastique. Le cadre ouvert permet un usage facilité à celles et ceux qui roulent en robe.

1926



La Motoconfort qui se différencie de la MB1 par une cylindrée de 308 cm<sup>3</sup>. Sur cette photographie de 1926, pose Françoise, fille de Charles Benoît.

1926



Une certaine idée du confort face à la rustique MB1. La 308, vendue 3 200 francs, « port et emballage en plus à la charge du client ».



La première affiche Motobécane. Dessinée en 1923 par Martin Dupin, la moto est un outil de travail mais aussi, et c'est nouveau, de loisir.

» Il s'agit des Type G, H, L, K et toutes leurs déclinaisons en version tourisme ou compétition...

La crise de 1929 pousse Motobécane à développer des machines plus économiques et lance les BMA, ou Bicyclettes à moteur auxiliaire, équipées d'une mécanique à deux temps de 100 cm<sup>3</sup>. Elles seront produites à 150 000 exemplaires avant le début de la Seconde Guerre mondiale.

Au Salon de 1929, Motobécane crée la surprise en présentant la B5, une moto à quatre cylindres en ligne à soupapes latérales. Celle-ci ne sera jamais commercialisée, mais elle sert cependant de base pour le développement du modèle suivant, la 750 B7, construit à quelques unités. Désirant produire elle-même ses moteurs à quatre temps, la marque présente en 1930 le Bloc B (ou T chez Motoconfort) à soupapes latérales avec carter bridé par deux demi-colliers dans le berceau du cadre, et possédant un graissage par barbotage supprimant la pompe à huile. Il est accolé à une boîte de vitesse à trois rapports. Un an plus tard, les premiers Blocs B culbutés, avec culbuteurs et tiges de culbuteurs apparents, sont commercialisés. Toutes les combinaisons de moteur <sup>2</sup>, cadre, options, etc., sont possibles, ce qui ne facilite pas toujours l'identification de ces modèles aujourd'hui. Les premières

victoires en compétition ne se font pas attendre avec, par exemple, la médaille d'or de Guillaume Lovenfosse aux Six Jours Internationaux en 1931 puis sa victoire en catégorie 500 cm<sup>3</sup> au Bol d'Or 1932...

L'année 1933 voit la naissance d'une gamme de bicyclettes de tous types qui vient compléter la gamme. Au cours des Années Trente, les motos produites par la Motobécane ne cessent d'évoluer et de se perfectionner dans tous les domaines, volant magnétique, échappement transversal, coffre à outils, éléments de carrosserie, éclairage, etc. Les modèles sont de plus en plus nombreux pour répondre aux attentes des clients. La puissance des moteurs augmente, ce qui impose un renforcement des cadres.

En 1934, le Bloc B est remplacé par le Bloc S, plus moderne, qui connaîtra son apogée avec la Superculasse.

**LE REGNE DE LA MOBYLETTE**

Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, les usines de Pantin qui ont échappé aux bombardements, ont été vidées de leurs outillages. Comme partout, malgré la paix retrouvée, le redémarrage de la production est difficile en ces temps de pénuries. On reprend la fabrication au compte-gouttes des machines de 1939 en attendant l'arrivée de la D45 A et ses déclinaisons D45 B et D45 S. La D45 A, avec son moteur de

125 cm<sup>3</sup> à soupapes latérales va remettre la France sur deux roues. La production de ces modèles est stoppée en 1961 faute d'un volume de ventes suffisant. Une nouvelle époque s'annonce ! Entre-temps, la gamme s'étoffe avec les modèles Z46C et Z2C à moteurs de 125 et 175 cm<sup>3</sup> culbutés qui suivent les évolutions techniques du moment.

En 1949, les besoins de la population pour un mode de transport simple et économique sont de plus en plus importants et la direction de Motobécane lance timidement ce qui, avec le succès que l'on connaît, deviendra la Mobylette. Equipée d'un petit moteur de 50 cm<sup>3</sup> conformément à la nouvelle réglementation, elle est produite à plus de 14 000 000 d'exemplaires vendus dans le monde entier. Le nom propre Mobylette en devient même un terme générique passé dans le langage courant ! Au gré des modes, la « Mob », comme l'on disait à l'époque, évolue pour devenir plus confortable, colorée, sportive, bourgeoise, féminine... Elle finit même par avoir des allures de petite moto. La D55 TT lancée en 1974 permet de faire du tout-terrain avec un cyclomoteur équipé d'un 50 cm<sup>3</sup>. En 1951, pour répondre à la mode déferlante des scooters lancée par les Italiens Piaggio et Lambretta, Charles Benoît demande à Géo Ham de lui dessiner un scooter. Ce sera le SC, équipé du moteur à quatre temps de la vaillante D45, puis le SCC. Il

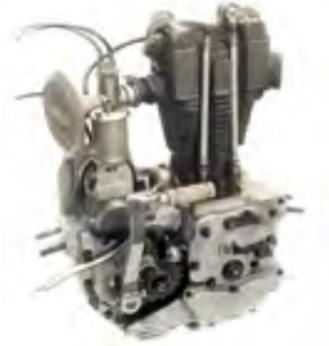


Une MB1 aujourd'hui. Indestructible engin fabriqué à cent cinquante mille exemplaires, nous la retrouvons très fréquemment dans les sorties d'anciennes.

© Jean-Paul Decretton



Sommet de la production Motobécane, la B7, une 750 à quatre cylindre et arbre à cames en tête, est présentée en 1930. Seule une poignée d'exemplaires a été fabriquée.



Le premier quatre temps culbuté fabriqué à Pantin, le Bloc B, sera décliné de 175 à 500 cm<sup>3</sup> en latéral et en culbuté. Une version à quatre soupapes brillera en compétition.

faut attendre 1954 pour voir sortir le SB à moteur 125 cm<sup>3</sup> à deux temps.

En 1969, Motobécane présente la 125 Standard à moteur bicylindre à deux temps. Il s'agit de revenir sur le marché en grande partie accaparé par les petites japonaises. Elle sera suivie des modèles Luxe, LT1, LT2 et LT3. Au fil du temps, les ventes s'émeussent au profit des Nippones dont les progrès en termes d'esthétique, de finition et d'équipement font progresser les parts de marché en France.

**ET VINT YAMAHA...**

Au début des Années Quatre-vingt, la marque se diversifie en lançant des vélos cross série MX. Malgré leurs grandes qualités, les ventes ne sont pas au rendez-vous face aux stars du genre, les BMX, mais ils donnent un coup de jeune à la marque. D'autres tentatives de diversification avaient été lancées pendant les Années Soixante-dix avec une 350 cm<sup>3</sup> à moteur deux temps à trois cylindres avec boîte de vitesse à cinq rapports. Trop chère, elle est aussi lancée trop tard...

En 1983, Motobécane est en faillite. Xavier Maugendre, ancien président de la Chambre syndicale française des importateurs de motos, se porte acquéreur de la société au nom d'un consortium. La société devient alors MBK Industrie. Cette nouvelle entreprise est chargée

par le gouvernement de l'époque de relancer la moto française au travers de la marque BFG dont les motos sont équipées du moteur de la GS Citroën. L'aventure ne fait pas long feu. La situation de MBK est difficile. Le marché des bicyclettes n'est pas suffisant pour compenser les ventes de cyclomoteurs en régression.

Déjà actionnaire à hauteur de 40%, Yamaha devient actionnaire majoritaire de MBK en 1986. La situation économique de l'usine de Saint-Quentin s'améliore avec la production de modèles Yamaha.

En 2018, l'aventure tousse un peu. En effet,

le marché des deux roues de 50 cm<sup>3</sup> se réduit très fortement et les nouvelles normes Euro 4 et Euro 5, à mettre en place dans un proche avenir, nécessitent des adaptations trop coûteuses. Yamaha décide alors de suspendre la production et la vente de deux roues MBK. L'usine de Saint-Quentin continue aujourd'hui à produire, mais exclusivement sous la marque Yamaha.

- 1. La marque Motoconfort disparaîtra en 1981 pour limiter la dispersion commerciale de Motobécane qui connaît alors ses premières difficultés.
- 2. Disponible en 350 cm<sup>3</sup> ou en 500 cm<sup>3</sup>, et en latéral ou en culbuté.

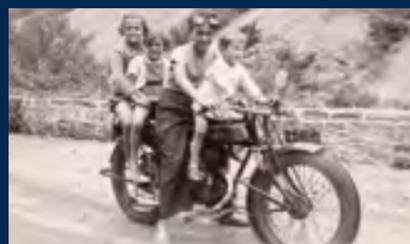
**GEO HAM, DESSINATEUR MOTOBECANE**

Né avec son siècle le 18 septembre 1900, l'illustrateur Géo Ham, de son vrai nom Georges Hamel, est connu pour avoir été l'historiographe des compétitions aéronautiques et automobiles entre les deux guerres et jusque dans les Années Soixante. Son talent est unanimement reconnu. En 1930, il entame une longue et fructueuse collaboration avec Motobécane. Ainsi, en 1933, c'est lui qui dessine le nouveau logo de la marque constitué de deux têtes de Gaulois casqués se faisant face. A l'aube de l'année 1934, avec la Série S, il transforme une bonne moto en une belle moto. Il crée alors un style qui va marquer la production de Motobécane jusqu'au début des Années



Soixante. La liste des « modèles Géo Ham » est impressionnante, Bloc S mais aussi V4C, D45, toute la série Z, scooters SC et SCC avec leur guidon caractéristique, Mobyscooter et Mobylette. Il dessine aussi en 1938 la bicyclette de dame BNX et son carter de chaîne follement art déco, et créera le célèbre pédalier à tête de gaulois des bicyclettes de la marque. Oublié, il décède le 24 juin 1972 dans un quasi dénuement...

1928



Transports en commun sur une petite route du Cantal. La moto est une 250 Type E de 1928, une série intermédiaire entre la 175 et la 308.

1930



L'achat d'une moto est un acte important. L'acquisition de cette 500 B5 a conduit le nouveau propriétaire et sa compagne chez le photographe.

1932



Ce T1V2 de 1932 est l'exemple même du minimalisme chez Motobécane. 100 cm<sup>3</sup>, 30 kg, 30 km/h, ni permis ni assurance !

1936



Cette S5C Bloc S de 1936 ne dispose pas de la Superculasse. Le double échappement apporte avant tout une symétrie visuelle. Mode quand tu nous tient !

1937



Cet étonnant moteur d'avion à quatre cylindres en X est étudié par Motobécane en 1937 en même temps qu'un flat-twin et un cinq cylindres.

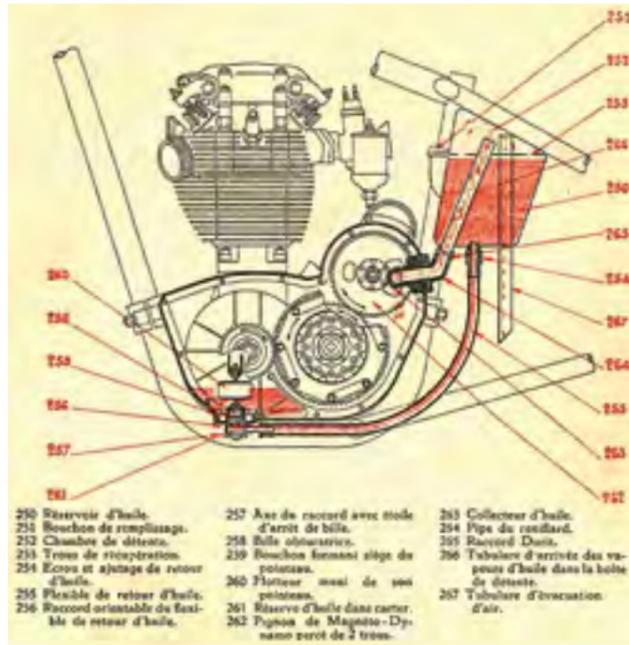
1937



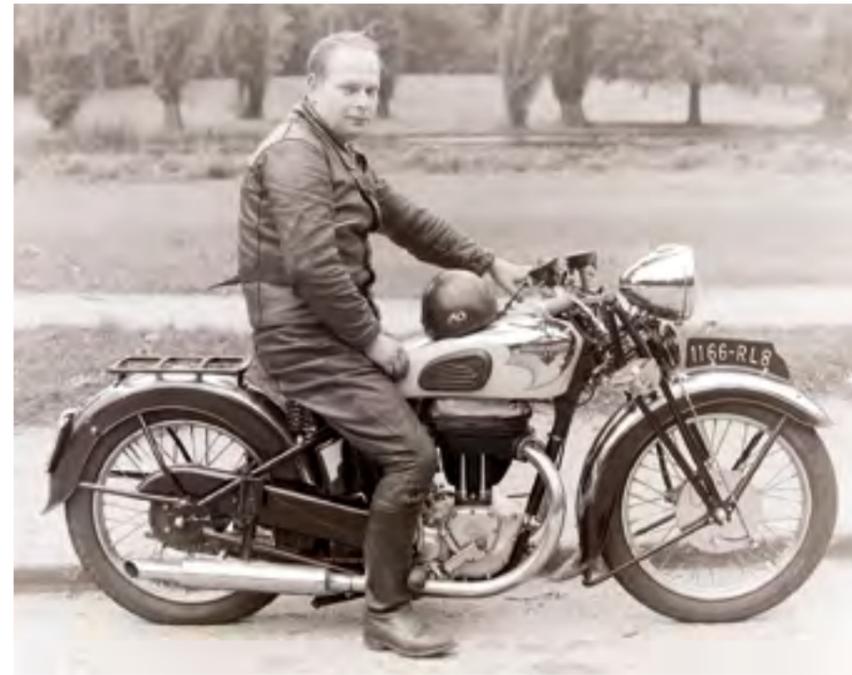
Le Taupin n°3 équipé du moteur Motobécane bicylindre de 1 500 cm<sup>3</sup> à culasses bimétal. Son essayeur attiré est ici le pilote Louis Clément.



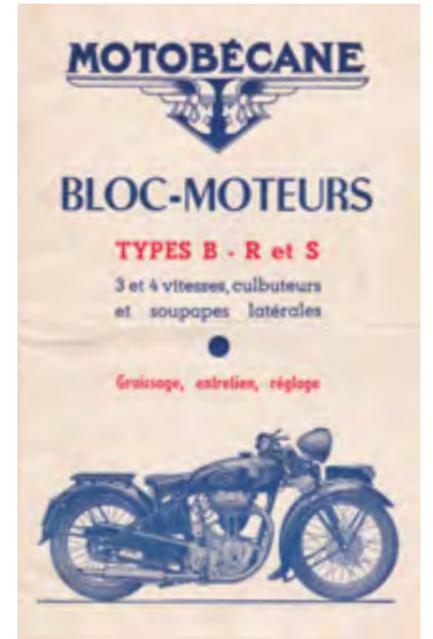
Superculasse 1938. On répétait alors chez Motobécane qu'un moteur devait être comme une jeune fille couverte d'un drap mouillé. Les fonderies passent au plus près du corps !



Le Bloc S des Superculasse possède un graissage sans pompe très original où l'huile, mise en surpression par la descente du piston, remonte vers le réservoir.



Un pilote-essayeur de l'usine Motobécane. On remarque sur cette moto les gros freins Idéal et le frein de direction André proposés en option.



Le seul document publié sur la Superculasse. Charles Benoit disait qu'elle était une moto de mécanicien et ne devait être touchée que par un mécanicien.

Pour les connaisseurs, l'un des modèles les plus marquants de l'histoire de Motobécane reste certainement aujourd'hui la fameuse Superculasse lancée au milieu des Années Trente. Au début de l'année 1934, les motocyclettes

produites par Motobécane sont bien nées avec comme principale mécanique, le Bloc B à quatre temps et sa distribution latérale à deux soupapes. Solides, fiables et économiques, celles-ci pèchent néanmoins par leur conformisme général. Il leur manque alors un petit grain de fantaisie pour transformer l'essai et sortir de la mêlée.

l'un des pères des Blocs S apparus dans le courant de l'année 1934 et disponibles en version tant culbuté que latéral. A son initiative, une nouvelle culasse spéciale est présentée en 1937. Baptisée Superculasse, elle reprend les travaux engagés quelques mois auparavant pour créer une culasse bimétal, aluminium et bronze, destinée à un moteur d'avion. Au vu des bons résultats en compétition, cette culasse est proposée en option dès l'automne 1937 sur le moteur culbuté de 350 cm<sup>3</sup> de la S4C et sur le moteur culbuté de 500 cm<sup>3</sup> de la S5C Grand Sport donnant ainsi naissance aux moteurs de type Bloc S. Cette même culasse équipe en série toutes les S4C et S5C un an plus tard, à compter du Salon de 1938. Dès lors, les S5C possèdent toutes une mécanique, constituée d'un moteur monocylindre à culasse bimétal en bronze et aluminium de 80 x 98 mm d'alésage x course et d'une boîte de vitesse à quatre rapports, qui leur permet une vitesse de pointe de 140 km/h. Les caractéristiques

des S4C sont identiques sauf pour l'alésage x course, de 70 x 90 mm, et la vitesse de pointe, de 120 km/h. Ces deux moteurs, de type Bloc S, et leur boîte de vitesse disposent d'un système de circulation et de refroidissement de l'huile très original et dépourvu de pompe. Un réservoir placé sous la selle alimente le moteur en huile par gravité tandis qu'un flotteur et un pointeau maintiennent un niveau d'huile constant dans le moteur dont le carter est étanche. Un distributeur rotatif, calé sur la magnéto, entrouvre une lumière qui permet de renvoyer les vapeurs d'huile vers le réservoir.

quatre rapports, à vocation plutôt sportive. Pour aider les heureux propriétaires de ces dernières, une notice spéciale est éditée pour leur expliquer les manœuvres de

mise en route du moteur. Il est aujourd'hui très difficile de classer les modèles de cette période car les options sont nombreuses et le croisement des modèles ➤



La boîte à quatre rapports de la série S. Parfaitement étagé, ce mécanisme supporte mal un usage brutal et reste le « talon d'Achille » de la Motobécane Superculasse.

**UN MOTEUR SIGNE PAR LE GRAND GEO HAM**

Géo Ham (voir encadré page précédente) pousse alors les ingénieurs de Motobécane à faire du beau en plus de l'utile. Désormais, l'aluminium et le chrome ne sont plus seulement des matériaux nécessaires, ils participent à faire de ces machines des œuvres d'art. Les carters aux courbes agréables sont polis pour épouser au plus près les organes internes de la mécanique. Ernst Drucker, consultant motoriste pour la maison, peut être considéré comme

**LA TENTATION DE L'AUTOMOBILE...**

Motobécane s'intéresse à l'automobile en 1958 avec la petite KM 2 équipée d'un moteur à deux temps de 125 cm<sup>3</sup> dérivé de celui du scooter SCC (photo). Son objectif est le créneau des véhicules légers urbains. Deux prototypes sont construits. L'un des deux est conservé au musée Motobécane de Saint-Quentin (Aisne). Une version utilitaire, le KM 2 U, est dérivée de cette étude. Là encore, deux prototypes sont construits. En 1962, Motobécane poursuit ses études avec la KM 2 V équipée d'un moteur à quatre cylindres de 330 cm<sup>3</sup> à arbre à cames en tête. Sa portière conducteur à effacement total permet de sortir de la voiture en étant garé à seulement 17 cm d'un autre véhicule ou d'un mur.



Après trois prototypes construits le projet est abandonné au milieu des Années Soixante. La Mobylette se vend alors par centaines de milliers et le tout-puissant service commercial ne voit pas d'un bon œil cette tentative de diversification.

**UNE GAMME COMPLETE**

La gamme Motobécane de l'époque, se compose des types R que l'on peut considérer comme des utilitaires, avec moteur latéral et boîte de vitesse à trois rapports, et des types S, donc à moteur culbuté, avec Superculasse et boîte de vitesse à

1938



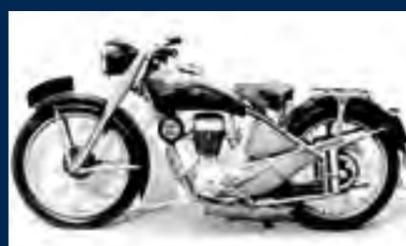
Les BMA, ou bicyclettes à moteur auxiliaire, deviennent de véritables petites motos. Ce B1V2 Grand Routier de 100 cm<sup>3</sup> possède deux échappements.

1946



Jean Roux, photographe professionnel à Paris, utilisait au quotidien cette D45 dont les sacsches contenaient tout son matériel de photographie.

1948



ZC2 de 1948. Produite de 1946 à 1964, en 125 ou 175 cm<sup>3</sup>, la série Z fait partie intégrante du paysage français de l'Après-guerre.

1949



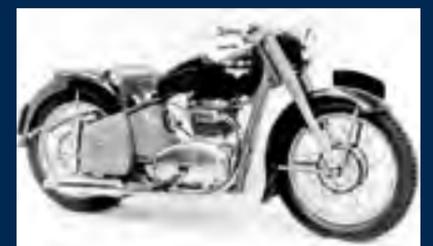
La Mobylette, un concept né au Pays-Bas vendu à 14 millions d'exemplaires, tous types confondus, et qui deviendra un nom générique!

1951



Le scooter envahit l'Italie puis l'Europe à partir de 1946. Motobécane s'y met en 1951 avec le SCC à moteur quatre temps dessiné par Géo Ham.

1952



Elle ne fera pas oublier la V4C restée à l'état de prototype, mais la L4C connaît une carrière honorable avec 1700 exemplaires fabriqués en dix ans.



Tour de France Motos 1939, deux Motobécane Superclasse. L'adversaire principal était bien sûr Terrot, et cela a donné lieu à quelques duels épiques.

» fréquent. Les demandes spécifiques de clients passant par des agents reconnus et écoutés par l'usine ont souvent été exaucées. Cela a aussi permis d'écouler les fins de stocks... Parmi toutes les options proposées à cette époque, l'on trouve par exemple ni plus ni moins que le moteur culbuté à Superclasse, à simple ou double

échappement. Sont aussi disponibles le montage de deux pots d'échappement, en aluminium moulé, dessinés par Géo Ham, ou en métal chromé, des garde-boue étroits ou enveloppants et avec ou sans porte-bagages. Bien évidemment, la couleur de la motocyclette est au choix...

**LA SUPERCULASSE BÊTE DE COURSE**

Lorsque l'on évoque la Motobécane Superclasse, l'on ne peut passer sous silence la compétition. Une telle motocyclette, aussi bien née, ne pouvait que briller lors des épreuves reines de l'Avant-guerre. Ne disposant pas d'un service compétition au sein de l'usine, la maison Motobécane s'appuie sur ses agents pour la représenter sur le terrain. Elle leur apporte par ailleurs un soutien indirect en leur fournissant des pièces spéciales qui permettent de faire la différence. En



1946, Motobécane fait des miracles pour produire cette magnifique R 46 C qui, avec sa partie cycle résolument moderne, conclue en beauté la lignée des Bloc S.



Latérales ou culbutées, solo ou side car, la Série S en 1938. La Superclasse n'équipe alors, et seulement en option, que le modèle Grand Sport.

1938, la Superclasse remporte ainsi de nombreux titres lors d'épreuves telles que le Paris-Nice, le Bol d'Or, le Tour de France, le Paris-Pyrénées-Paris, le Circuit de l'Ain, le Circuit du Sud-Ouest ou encore le Bordeaux-Paris-Bordeaux.

**DERNIER EXEMPLAIRE PRODUIT APRES-GUERRE**

La Seconde Guerre mondiale n'ayant pas détruit les modèles et les outillages, l'usine de Pantin propose au salon de 1948 la R 46 C, une Superclasse équipée d'une nouvelle partie cycle avec fourche télescopique. Son moteur est le 350 cm<sup>3</sup> d'avant-guerre aux performances largement suffisantes en cette période de reconstruction. La production de la Superclasse s'achève en 1950 pour laisser la place à la L4C à moteur bicylindre en ligne.



La Superclasse de Jean-Paul Decreton est équipée du sélecteur à pied à doubles branches, mais possède aussi le levier de commande manuelle.

Aujourd'hui une cinquantaine d'exemplaires de Motobécane Superclasse à moteur 350 et 500 cm<sup>3</sup> est parvenue jusqu'à nous. Jean-Paul Decreton, président du club La Confrérie des Vieux Clouds, a la chance de posséder un magnifique attelage à l'histoire très singulière. Tout d'abord, sa Motobécane S5C, vendue neuve en 1938, dispose d'une peu courante commande manuelle de boîte vitesse, positionnée à droite du réservoir, alors disponible en option. Cette machine a été restaurée par un collectionneur du

nord de la France avant que Jean-Paul, littéralement tombé sous son charme, ne la rachète en 1990. En 2000, la vente du stock de l'agence Motobécane à Lille lui permet d'acquérir un side-car Impérial type T35GS parfaitement neuf. Produit par Marmonier à Lyon et portant le numéro de série 912, l'agent lillois André François l'avait

reçu le 16 septembre 1948. Pour une raison inconnue, il était depuis resté dans sa caisse au fond du garage... Sa Superclasse et ce side-car sont maintenant unis, et pour le meilleur, puisque Jean Paul pilote cet attelage avec le plaisir que l'on imagine et en fait ainsi profiter tous ceux qui ont la chance de le croiser sur la route. ■



Le fait de monter le side-car à gauche était fréquent à l'époque. Le réglage était différent avec un panier à droite pour compenser le bombé de la route.

**MOTOBÉCANE, POUR EN SAVOIR PLUS**

En 2001 Patrick Barrabès publie son premier ouvrage consacré aux motocyclettes et cyclomoteurs de marques Motobécane et Motoconfort à moteur deux temps 1923-1949. Si celui-ci est depuis longtemps épuisé, le spécialiste de la marque de Pantin en a ensuite écrit cinq autres, ainsi qu'un agenda historique, tous parus aux éditions ETAI. Il a ainsi successivement retracé l'histoire des Motobécane à deux temps 1921-1984, celle de la Mobylette de 1949 à 2003, celle des Motobécane à quatre temps 1927-1984, celle de la bicyclette Motobécane depuis 1933 et, enfin, celle de la marque Motobécane 1921-2000. Donc si Motobécane est votre marque de prédilection, ou si vous



souhaitez en savoir plus sur ce sujet, tous les ouvrages de Patrick Barrabès, historien spécialiste des deux-roues, sont aujourd'hui disponibles ou, sinon, en cours de réédition prochaine. [www.editions-etai.fr](http://www.editions-etai.fr)

1957



Machine de tourisme par excellence, la Z connaît une version sport, la ZS. Mais, chez Motobécane, on ne croit déjà plus à la compétition...

1963



La D52 TT à boîte à cinq rapports, mais aussi la SPTT, la 94 TT et la 95 TT sont proposées aux amateurs de tout-terrain.

1973



Retour de Motobécane à la moto avec la 350 L3 à moteur à trois cylindres. Sa consommation et la conjoncture limiteront sa production à 778 exemplaires...

1978



La célèbre «Bleue» est l'exemple type du cyclomoteur français. Ici une AV 88. Produite de 1956 à 2001, on la retrouve dans le monde entier.

1979



La 51 Super donne un coup de jeune à Motobécane. Le marché n'est plus le même. Les adolescents ont remplacé les ouvriers.

1980



La LT 3 est la dernière version de la 125 bicylindre produite de 1969 à 1981. Elle n'a pas suffi à enrayer la chute de la marque.



## LE MOTOBECANE CLUB DE FRANCE

LE PLUS GRAND CLUB DE DEUX-ROUES

Depuis sa création en 1997, le Motobecane Club de France réunit les amateurs de motos et mobylettes produits sous les marques Motobecane et Motoconfort de 1923 à 1984.

PAR JEAN FARGE

Comptant aujourd'hui 900 adhérents, le Motobecane Club de France, premier club de marque de motos anciennes en France, continue à faire vivre la riche histoire de l'entreprise et de ses nombreux modèles. Il offre aussi à ses membres de multiples services et organise d'importantes manifestations. Chaque adhérent bénéficie par exemple de tarifs privilégiés chez certains professionnels. Tous les trois mois, il reçoit *Obsession*, le bulletin du club entièrement en couleurs contenant des articles historiques et techniques, des bonnes adresses ainsi que des trucs et astuces en tous genres. Présent sur Internet, le Motobecane Club de France dispose d'un site avec forum et d'une page Facebook. S'il lance régulièrement des refabrications, il possède aussi un important stock de pièces d'époque, principalement pour les Mobylette, racheté aux concessionnaires et à l'usine.

En matière de manifestation, le Motobecane Club de France organise tous les ans à la Pentecôte un rassemblement interna-

tional dans un lieu à chaque fois différent et dont la dernière édition s'est déroulée en Dordogne. Il est aussi à l'initiative de nombreuses sorties régionales tant pour les motocyclettes que pour les cyclomoteurs. Tous les ans, au mois de septembre, il propose un week-end sur circuit, ouvert à toutes les marques, de la machine de compétition au Vélosorex. Baptisées Coupes Motobecane, ces deux journées se déroulent sur le circuit de karting de



Parmi les refabrications proposées par le Motobecane Club de France, certaines sont particulièrement complexes comme cet embiellage de 125 bicylindre.

Mer dans le Loir-et-Cher. Le Motobecane Club de France est aussi de toutes les grandes manifestations et salons, que ce soit les Coupes Moto Légende, le Salon Moto Légende, Epoqu'auto, Rétro Rouen, etc. Enfin, œuvrant pour la préservation de l'histoire et du patrimoine de la marque Motobecane, il entretient des relations particulièrement privilégiées avec le musée Motobecane aménagé dans les anciens locaux historiques du constructeur à Saint-Quentin dans l'Aisne. Au fil des ans, s'est ainsi mis en place un véritable partenariat. Le club restaure certaines des motos du musée et, en retour, celui-ci lui en prête pour des salons et des expositions en fonction de ses besoins... Échanges de bons procédés!

### MOTOBECANE CLUB DE FRANCE

14, rue du Bourg  
41100 Saint-Anne  
Tél. : 06 51 29 99 32  
Site : [www.motobecane-club-de-france.org](http://www.motobecane-club-de-france.org)



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.



# L'HUMEUR DE...

HERVÉ CHARBONNEAUX



**Collectionneur et conseiller de collectionneurs, organisateur d'événements sur piste et sur route, historien, très grand érudit, Hervé Charbonneaux a hérité de son styliste de père, Philippe, la passion de l'automobile sous toutes ses formes et un esprit original.**

**"A** ssez de *matching numbers* ! Cessons d'ériger cet argument en qualité suprême, vantée à longueur de pages de catalogues de ventes et de petites annonces. Argument marketing, oui, supplément d'authenticité, non !

La qualité d'une auto repose sur trois éléments principaux, soit sa nature (sa marque, son modèle, sa version et donc sa rareté), sa qualité (son état) et son histoire (ses propriétaires s'ils ont été prestigieux, son palmarès dans le cas d'une voiture de compétition, ou les événements auxquelles elle a participé). Les trois étant souvent liés. Chacun de ces paramètres doit être étudié avec attention par un professionnel pour savoir où la voiture se situe par rapport à l'idéal.

En premier lieu, il faut évidemment s'attacher à vérifier la bonne identité du véhicule, c'est-à-dire le numéro de série du châssis qui détermine l'origine de l'auto.

Dans le cas d'une voiture de compétition, le spécialiste devra aller plus loin et vérifier, en s'appuyant sur des informations d'archives fiables, que les bons éléments mécaniques sont présents (direction directe, pont renforcé, etc.).

Arrivé en Europe ces dernières années, le terme *matching numbers* (numéros concordants entre le moteur et le châssis, tels que mentionnés par le constructeur sur la fiche de montage de la voiture) nous vient tout droit des Etats-Unis, pays où les caractéristiques et l'utilisation, donc l'usure, des voitures n'ont rien de

communs avec ce qui a cours en Europe. Rouler à vitesse constante, à 2500 tr/mn, dans une 4 litres de cylindrée à boîte automatique et sur une autoroute limitée à 100 km/h, n'a jamais abîmé la mécanique. A l'opposé, la conduite chez nous dans les Années Cinquante et Soixante d'une moyenne cylindrée de 1500 cm<sup>3</sup>, utilisée principalement sur routes départementales et nationales, mettait les voitures à rude épreuve. A 100 000 km tout était à réviser ou à changer. La décision la plus importante concernait souvent le moteur usé. On avait le choix entre soit une réfection totale du moteur d'origine, soit son remplacement par un nouveau, avec garantie, pour un prix au final parfois guère plus élevé. Dans ce cas, bien sûr, le numéro du bloc changeait pour un autre de la même série. Cela faisait partie de la vie de la voiture. Baptisée «*échange standard*», cette opération était d'ailleurs un argument de vente en occasion ! La vé-

rification de la concordance des numéros est donc plus appropriée aux véhicules construits et utilisés outre-Atlantique.

Quant aux modèles de compétition, le fait d'avoir des *matching numbers* est, à de rares exceptions près, le caractère d'autos ayant une faible, voire inexistante, carrière sportive, sauf si leur «*premier*» moteur leur a été rendu (moteur qui n'est pas forcément celui avec lequel elles ont

*Les matching numbers sont un leurre !*

conquis leurs meilleurs résultats...). Le propre des voitures de course est d'avoir eu des vies tourmentées dont les corollaires quasi inévitables sont les réparations, parfois impor-

tantes, ou les changements d'organes, notamment de moteurs ou de boîtes de vitesse. Et que dire alors des évolutions, apportées par les ateliers de préparations ou par ceux des services course officiels des constructeurs ? Ces évolutions, homologuées au cours des années, peuvent avoir totalement modifié la voiture...

Les numéros concordants entre châssis et moteur ne sont donc, ni l'étalon qui fait ou défait la qualité d'une voiture, ni forcément une plus value. Une discordance ne doit surtout pas être un repoussoir, et je prétends même que cette différence est parfois une qualité ! Ce qui compte n'est pas qu'un véhicule ait des numéros concordants ou discordants, mais de savoir pourquoi ils le sont ! Bidouille de propriétaire à des fins mercantiles ou modification «*de nécessité*» lors de la première vie de l'auto, sachons faire la différence. Le principe des *matching numbers* n'est qu'un leurre ! ■



L'EXCELLENCE D'ORIGINE.

Glasurit Classic Car Colors

Redonner sa couleur d'origine et une brillance unique à une voiture ancienne ; c'est conserver toute sa valeur !

Classic Car Colors s'illustre depuis de nombreuses années dans la réparation de dommages mineurs ou de remises en peinture complètes dans cet univers. Votre carrossier Glasurit retrouve pour vous la couleur d'origine de votre véhicule, inspiré et soutenu par plus de 100 années d'expérience Glasurit et la plus grande base de données couleurs existante.

Entrez dans le monde dynamique d'une marque audacieuse sur [www.glasurit.com](http://www.glasurit.com).

ProFit with Glasurit.



A brand of  
**BASF**  
We create Chemistry



## L'assurance de vos passions

Assurance autos, motos, cyclos, véhicules militaires, tracteurs... Tarifs dégressifs flottes  
Assurance clubs et associations de véhicules anciens

*Véhicule en panne ?*

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



ICC carene  
assurances

DEVIS IMMEDIAT  
01 49 95 22 32  
accueil.collection@carene.fr



76

# LES GRANDS ÉVÉNEMENTS DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 66 - Le Cinquantenaire de La Traction Universelle
- 68 - 27<sup>e</sup> Circuit Historique de Laon
- 70 - Osez Joséphine sur L'Autodrome
- 72 - 26<sup>e</sup> Coupes Moto Légende à Dijon-Prenois
- 74 - 24<sup>e</sup> Locomotion en Fête à Melun-Villaroche
- 76 - 9<sup>e</sup> Le Mans Classic
- 80 - 22<sup>e</sup> Grand Prix Rétro du Puy-Notre-Dame
- 82 - 11<sup>e</sup> Traversée de Paris Estivale
- 84 - 2<sup>d</sup> Rétro Festival de la Côte d'Opale
- 88 - 19<sup>e</sup> Balade Annuelle des Filles de Levallois



72



74



82



10-12  
J U I NBOURGOGNE -  
FRANCHE-COMTÉ

## UN DEMI-SIÈCLE DE PASSION TRACTIONISTE LA TRACTION UNIVERSELLE

Pour célébrer ses cinquante premières années d'existence, le club La Traction Universelle avait convié tous ses membres et tous les passionnés de Traction à Magny-Cours, au cœur de la Nièvre, pour vivre quatre jours mémorables.

PAR ANTOINE DEMETZ

C'était au mois de mai 1968, la capitale commençait à connaître une certaine agitation dans le Quartier Latin. Pendant ce temps, le vendredi 10 mai, une poignée de passionnés de Traction célébrait à la fameuse ter-

rasse Martini de l'avenue des Champs Élysées la naissance du club dans lequel ils avaient décidé de se regrouper désormais. Le lendemain, depuis le magasin Citroën voisin, non moins célèbre, le jeune club organise sa première sortie

en direction du circuit Bugatti au Mans pour prendre part à la 13<sup>e</sup> édition du Mobil Economy Run. Depuis, La Traction Universelle, puisque c'est de lui qu'il s'agit, a fait un sacré bout de chemin. Bien sûr, tout n'a pas toujours été rose, et il lui a fallu traverser quelques crises, mais nous ne retiendrons ici que le meilleur et les grands moments, tels l'ICCCR de Chartres en 1978, le rassemblement des 50 ans de la Traction à Paris place de La Concorde et au Bourget, la mise en place de nombreuses sections régionales, les 70 ans à Versailles, les 75 ans à Arras, les 80 ans à La Ferté-Vidame ou encore un bulletin de liaison, devenu un véritable magazine trimestriel, qui en est aujourd'hui à sa 117<sup>e</sup> parution.

Mais, après le rassemblement de La Ferté-Vidame en 2014, La Traction Universelle avait décidé, pour ses cinquante ans, de privilégier cette fois-ci cette passion et cette amitié qui créent ce lien si fort entre tous les propriétaires de Traction. Pour cela, le lieu choisi, la Ferme du Marault à Magny-Cours, offrait de nombreux

avantages dont celui d'être situé au centre de la France et de n'être ainsi très loin pour personne. Aussi, ce site n'est séparé du célèbre circuit nivernais de Grand Prix de Formule Un que par la mythique Nationale 7... Evidemment, ce dernier a aussi été mis à contribution pour diverses animations mémorables telles qu'une épreuve de consommation du bidon de cinq litres, une course de régularité et enfin une impressionnante parade.

Mais le cadre particulièrement agréable de la Ferme du Marault, avec ses vastes étendues d'herbe, n'a pas été uniquement utilisé comme lieu de rassemblement et de stationnement. Elle a aussi accueilli pendant trois jours une bourse d'échange couverte, des conférences, ou encore un musée éphémère. Mais ce rassemblement a aussi été pour de nombreux équipages l'occasion de visiter la région et les régions avoisinantes car Magny-Cours, située en Bourgogne - Franche-Comté n'est aussi qu'à quelques kilomètres de l'Auvergne - Rhône - Alpes et du Centre - Val-de-Loire. Bien sûr Nevers, ville la plus proche, et accessible par la Nationale 7, a été une des destinations les plus appréciées des Tractionnistes avec sa vue imprenable depuis les bords de Loire. Ayant rassemblé quelque 500 équipages et un millier de participants, cet anniversaire a aussi été célébré par un grand banquet particulièrement festif qui n'était pas sans rappeler ceux qu'André Citroën offrait tous les ans à ses concessionnaires et agents lors du Salon de l'Automobile. La poursuite d'une vieille tradition, en quelque sorte... ■



**LA TRACTION UNIVERSELLE**  
1, avenue Marthe  
95100 Argenteuil  
Tél. : 01 46 52 11 50  
Site : [www.la-traction-universelle.org](http://www.la-traction-universelle.org)

### Musée Traction en Technicolor



Les néophytes comme les connaisseurs ont aussi particulièrement apprécié la manifestation et associant diverses expositions à thème. Par exemple, l'on pouvait ainsi admirer un très bel échantillonnage des diverses couleurs proposées en série sur la Traction depuis ses débuts en 1934 jusqu'à la fin de sa production en 1957. Seize voitures

dans divers états sont rassemblées là apportant que la preuve que toutes les Traction ne sont pas noires ! Une exposition exhaustive des selleries proposées sur tous les modèles sur la même période apportait quant à elle un complément logique et didactique très apprécié. Bravo à la Sellerie Alex Main du Vernet (Allier) qui avait pris en charge toute sa réalisation.



Vendredi 11 mai à partir de 19 heures, toutes les Traction envahissent le circuit de Nevers - Magny-Cours pour la grande parade. Pour les Tractionnistes, elle reste assurément le temps fort de ce week-end !



L'épreuve de consommation du bidon de cinq litres, l'épreuve de régularité, ici, et une première parade se sont déroulées sur le Circuit Club du célèbre complexe automobile de Magny-Cours.



Tradition très appréciée à la Traction Universelle, à chaque rassemblement qu'elle organise, elle invite chacune de ses sections régionales à venir jouer une petite saynète.



19-21  
M A I  
HAUTS-  
DE-FRANCE

## 27<sup>e</sup> CIRCUIT HISTORIQUE DE LAON LES REINES DU GRAND NORD

**Pour cette édition 2018 du Circuit Historique de Laon, les organisateurs axonais avaient choisi de mettre à l'honneur les constructeurs du nord de l'Europe que sont Daf, Saab et Volvo, ainsi que la Lotus Seven et ses nombreuses déclinaisons.**

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Tous les ingrédients sont réunis en ce beau week-end de Pentecôte pour faire de cette 27<sup>e</sup> édition une belle réussite. Le beau temps étant de la partie, les organisateurs ont réuni 750 véhicules pour ces trois jours de festivités à Laon et dans sa région. Cette année, deux

constructeurs scandinaves, Saab et Volvo, un constructeur néerlandais, Daf, ainsi que la Lotus Seven sous toutes ses formes se partagent l'affiche. Si les Seven sont bien présentes en nombre tout au long du week-end, le thème des « Reines du Grand Nord » est plus difficile à mettre en

avant tant le nombre de représentantes des trois marques est réduit. Et cela est d'autant plus regrettable que ces autos ont beaucoup de charme. Samedi, après un rassemblement dans les jardins du parc Foch, les participants se rendent sur le circuit automobile de Chimay, en Belgique, après avoir été répartis en deux groupes. Situé à un peu moins de 90 km de Laon, ce circuit créé en 1926 est toujours en activité aujourd'hui. A peine arrivés et installés en bordure de piste, les équipages partagent en toute convivialité un déjeuner sur l'herbe. Petite attention des organisateurs à l'attention des nombreux Britanniques présents, en ce jour de *royal wedding* entre le prince Harry et l'actrice américaine Meghan Markle, un écran géant permet aux plus inconditionnels de suivre la cérémonie de l'année. Le circuit routier étant fermé à la circulation, tous les participants qui le souhaitent ont la possibilité de s'élancer pour quelques tours de piste à allure soutenue sans craindre les « boîtes à images » qui fleurissent au bord des routes. Le retour au parc Foch se fait

par un second itinéraire pour y assister à un concert en plein air gratuit.

Après une nuit réparatrice, la journée du dimanche est consacrée à la fameuse Montée Historique de Laon. La ville comprenant une partie basse, la plus récente, et une partie haute, historique, un circuit est tracé entre les différents quartiers de cette cité aux nombreux trésors patrimoniaux. La matinée est destinée au regroupement des véhicules et à leur présentation au public. Nos amis et voisins allemands, belges, britanniques, luxembourgeois et néerlandais, étant venus en nombre, le *briefing* se fait en plusieurs langues. Après le déjeuner, le circuit en ville est fermé à la circulation. Le défilé des véhicules anciens ou de prestige peut alors commencer. Les équipages évoluent alors à allure raisonnable devant un large public massé tout au long du trajet. En fin de journée, la remise des prix, comme le veut la tradition, récompense les plus méritants.

Le lundi est consacré à une balade en direction de Fourmies (Nord) et son musée du textile. C'est aussi l'occasion pour les amateurs d'histoire automobile de découvrir le passé de la ville. Au cours des Années Vingt, elle était le berceau des automobiles Paul Génestin qui se sont illustrées dans les compétitions régionales telles que le Circuit de Chimay ou le Circuit des Routes Pavées... Cinq survivantes sont réunies et présentées pour l'occasion. Au soir de ce superbe week-end dans les Hauts-de-France, tout le monde se promet déjà de revenir en 2019 pour sa 28<sup>e</sup> édition. ■



Au bord du circuit de Chimay créé en 1926 à la frontière franco-belge, les participantes attendent de pouvoir se lancer sur la piste et découvrir ce circuit toujours en activité.



Railton cabriolet de la fin des Années Trente au pied des remparts pendant la montée historique. Chaque véhicule a pu effectuer plusieurs tours du circuit en ville.



Présentation au pied de l'hôtel de ville d'une des Génestin survivantes au côté d'une Bugatti 35 B reconstruite. Toutes deux ont fait la joie des spectateurs lors des parades en ville le dimanche après-midi.



**ASSOCIATION DE LA MONTÉE HISTORIQUE DE LAON**

9, rue du Bourg - BP 513

02000 Laon

Tél. : 03 23 79 83 58

Site : [www.circuit-historique-laon.com](http://www.circuit-historique-laon.com)



Une des rares représentantes du Grand Nord, cette Volvo P1800 coupé. Sa ligne fluide, bien dans l'esprit de son époque, est indissociable de Simon Templar héros de la fameuse série Le Saint.



# 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.



31-2  
MAI-JUIN

ILE-DE-FRANCE

## OSEZ JOSÉPHINE HOMMAGE EN JUVAQUATRE SUR L'AUTODROME

L'idée de remettre en piste une Juvaquatre d'avant-guerre sur l'autodrome de Montlhéry sans aucune notion de record est née comme une blague entre Jean-Jacques Lesage, Igor Biétry, Jean-Claude Amilhat et Thierry Dubois...

PAR ANTOINE DEMETZ, PHOTOGRAPHIES COURTOISIE JEAN-CHRISTOPHE CHAUDRON

Nos quatre compères décident en octobre 2017 de commémorer le record de 50 heures à 107,82 km/h de moyenne établi du 29 au 31 mars 1938 par une Juvaquatre à Montlhéry. Bénéficiant du soutien de Paris Auto Events, les dates retenues sont les 31 mai, 1<sup>er</sup> et 2 juin en préambule de l'Autodrome Héritage Festival. La Juvaquatre de 1938 de Jean-Jacques Lesage, baptisée Joséphine par toute l'équipe, est alors entièrement réno-

vée grâce à un financement participatif et au soutien de différents partenaires tels qu'Axa Collection, Autosur, Motul, Lescot, Allopeus.com, Héritage Auto, Classic Auto Elec, Sellerie Mania Niort, Paris Sud Batteries, Zamp Helmets Europe, Melun Rétro Passion, Baierlein Horlogers et le Cognac Roussille. Le jour dit, la petite Renault toute pimpante prend donc la piste sur les traces de son aînée. Nos quatre compères connaissent alors de grands moments marqués à la fois par l'émotion du lieu, mais aussi par l'amitié. Et comme ils sont loin d'être égoïstes, ils partagent largement, et en direct, les instants qu'ils vivent sur les réseaux sociaux. Ainsi, lorsqu'après un peu plus de 24 heures, deux bielles donnent des signes évidents de faiblesse, c'est la stupeur. Mais pas question de baisser les bras ! Tout notre petit monde se rend chez Fred Novo, le célèbre spécialiste Bugatti installé non loin de là. On se retrouse les manches. Assisté de Renaud Delannoy, Patrice Coutant, de l'atelier La Belle Epoque

à Saint-Amant-de-Boixe (Charente), recharge les deux bielles à l'étain. Après une nuit de travail, Joséphine reprend la piste alors que le jour se lève et, comme prévu, elle effectue bravement son dernier tour sur l'autodrome le samedi matin sur le coup de huit heures. Pari gagné ! ■



**OSEZ JOSÉPHINE**  
Email : igor@igorbietry.fr et amilhat.jean-claude@wanadoo.fr  
Site : [www.osezjosephine.org](http://www.osezjosephine.org)



Patrice Coutant et Renaud Delannoy, les mécaniciens de Joséphine, ont le privilège d'un dernier tour d'honneur. Elle leur devait bien ça !

### NOS ENGAGEMENTS

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

1

Un réseau National

avec des experts répartis sur toute la France

2

Un service client dédié

pour une prise de rendez-vous rapide

3

Des experts passionnés

agréés par le ministère de l'Intérieur



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

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

Du lundi au vendredi  
de 9h à 20h



**2-3**  
**J U I N**  
BOURGOGNE -  
FRANCHE-COMTE

# LES COUPES MOTO LEGENDE À DIJON-PRENOIS MOTARDS ET MOUTARDE

Une fois par an, le circuit de Dijon-Prenois accueille tous les amoureux de motocyclettes anciennes dans le cadre des Coupes Moto Légende. Cette année, le plus grand rassemblement européen de motos de collection y fêta aussi ses 25 ans !

PAR PATRICK LE PARC, ADMINISTRATEUR FFVE, PHOTOGRAPHIE XAVIER BONY - EDITIONS LVA

Les Coupes Moto Légende ont accueilli cette année près de 1300 participants et un total d'environ 30 000 visiteurs. De nombreux pilotes aux noms prestigieux ont fait le déplacement. Le Vénézuélien Johnny Cecotto est ainsi venu fêter les 40 ans de son titre de champion du monde. Comme l'Australien Wayne Gardner et tant d'autres, il a aussi pu montrer qu'il n'avait rien perdu de son talent. Les Coupes rassemblent traditionnellement des participants de plusieurs pays et de tous âges, depuis l'ancien pilote expérimenté jusqu'au jeune motard qui vient étrenner son permis tout neuf et découvrir les plaisirs sur circuit. En dehors de la piste, plus de 90 clubs exposent une grande diversité de motos permettant une véritable remontée dans le temps. On y découvre les motos les plus emblématiques de chaque club, de chaque marque.

La bourse d'échanges est également incontournable. On y rencontre bien sûr tous les professionnels spécialisés, mais aussi les exposants d'un jour possédant peut-être la fameuse pièce qui vous manque depuis que vous avez commencé la res-

tauration de votre moto !

Pour ceux qui ne sont pas tentés par l'expérience du circuit, les organisateurs ont prévu une balade d'une centaine de kilomètres, le Rallye de Côte d'Or, encadrée par le club des Fondus Bourguignons. 130 participants sont au départ dimanche dès sept heures pour un retour vers 13 heures après avoir visité le château de Bussy-Rabutin, classé monument historique, mais aussi quelques coteaux et champs de moutarde.

Il ne pourrait y avoir de Coupes Moto Légende sans coupes, et c'est donc à la FFVE qu'incombe la tâche de les décerner. Toute l'équipe du collège motos n'y suffisant pas, elle doit alors faire appel aux bonnes volontés extérieures pour constituer une équipe d'une dizaine de personnes pour arpenter le circuit et dénicher les joyaux des collectionneurs. La remise a lieu ce même dimanche à 12 h 30 à l'entrée de la zone club.

Que l'on soit un amoureux de motocyclettes de collection ou tout simplement un amateur de mécaniques anciennes, les Coupes Moto Légende ne sont à rater sous aucun prétexte.



**COUPES MOTO LEGENDE - EDITIONS LVA**  
BP 40419  
77309 Fontainebleau Cedex  
Site : [www.coupes-motos-legende.fr](http://www.coupes-motos-legende.fr)



**MOTUL**

Since 1853



## QUELLE EST L'HUILE LA PLUS ADAPTÉE POUR MON VÉHICULE DE COLLECTION ? LES MOTEURS ANCIENS EXIGENT DES LUBRIFIANTS SPÉCIFIQUES.

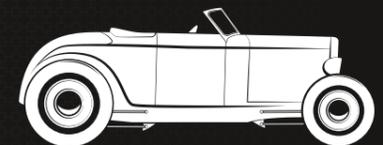
La gamme classique de Motul combine protection optimale et solutions tout-usage : des véhicules qui roulent très peu (périodes d'inutilisation prolongées) aux machines de compétition exigeant des performances maximales. Selon l'année de construction de votre véhicule, découvrez l'huile Motul parfaitement compatible.

De 1900 à 1950  
**SAE 30 & SAE 50**



Adhérence renforcée pour un démarrage plus facile, même après une période d'immobilité prolongée. Compatibilité totale avec les métaux non ferreux tels que le laiton, le bronze et le cuivre.

AVANT  
1950



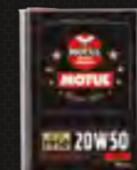
**POUR UNE COMPATIBILITÉ TOTALE AVEC LES JOINTS EN PAPIER, FEUTRE ET TISSU, UTILISEZ UN LUBRIFIANT MONOGRADE À TRÈS FAIBLE TENEUR EN DÉTERGENT.**

De 1950 à 1970  
**20W50**



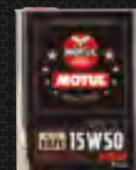
APRÈS  
1950

**POUR UNE FIABILITÉ OPTIMALE, UTILISEZ UN LUBRIFIANT MINÉRAL MULTIGRADE AVEC UNE TENEUR EN DÉTERGENT MOYENNE, COMPATIBLE AVEC L'ÉLASTOMÈRE.**



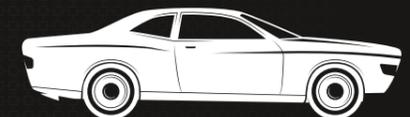
Viscosité parfaitement adaptée aux jeux de fonctionnement réduits des moteurs de l'époque, qui ont bénéficié des progrès significatifs réalisés dans les domaines de la métallurgie, du moulage et de l'usinage. Propriétés anticorrosion et anti-usure.

Après 1970  
**2100 15W50**



L'huile 2100 15W50 satisfait aux normes récentes et offre une viscosité à froid optimisée pour une usure réduite lors du démarrage du moteur. Lubrifiant renforcé d'une base synthétique (stabilité à l'oxydation) pour obtenir une viscosité stable permettant une pression d'huile moteur constante.

APRÈS  
1970



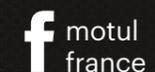
**POUR LA SANTÉ DE VOTRE MOTEUR, UTILISEZ UN LUBRIFIANT SEMI-SYNTHÉTIQUE FORMULÉ AVEC UNE TENEUR EN DÉTERGENT SPÉCIFIQUE AUX TECHNOLOGIES MODERNES.**

**SI VOTRE VÉHICULE DE COLLECTION EST ÉQUIPÉ D'UN MOTEUR MODERNE, VOUS POUVEZ UTILISER LA GAMME DE LUBRIFIANTS MOTUL CLASSIQUE.**



Pour en savoir plus sur les produits Motul et trouver votre concessionnaire local, rendez-vous sur : [www.motul.com/fr](http://www.motul.com/fr)

Retrouvez tout un monde de passionnés





9-10  
J U I N  
ILE-DE-  
FRANCE

## LOCOMOTION EN FÊTE 2018 LA DEUXIÈME ÉDITION POUR MELUN-VILLAROCHE !

La seconde édition de la Locomotion en Fête sur l'aérodrome de Melun-Villaroche confirme la renaissance de ce rendez-vous emblématique. Non seulement, les collectionneurs reviennent, mais ils y présentent aussi de nombreuses nouveautés.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Après trois années d'interruption, la Locomotion en Fête s'est installée en 2017 sur l'aérodrome de Melun-Villaroche en Seine-et-Marne. L'édition 2018 a accueilli encore plus de véhicules avec de nouveaux venus présentant restaurations et sorties de grange récentes. L'espace étant désormais plus

généreux que sur l'ancien site de La Ferté-Alais (Essonne), les organisateurs ont choisi de regrouper les véhicules par thèmes. C'est ainsi que le visiteur entrant sur le site découvre tout d'abord les voitures de tourisme rassemblées par affinité, qu'il s'agisse de clubs ou tout simplement de groupes d'amis. Elles stationnent ainsi

le long de la bande de bitume utilisée quotidiennement pour la fameuse grande parade. Parmi les engins de chantiers des pièces exceptionnelles sont exposées telles ces deux bouteurs Hanomag restaurés mieux que neuf ou cette grue Richier en état de marche et d'origine. Les véhicules militaires ne sont pas en reste avec quelques raretés comme ce Steyr 1500 allemand de 1942 sortant de restauration. N'oublions pas non plus les plus classiques Jeep, GMC et autres chars Sherman...

### POUR TOUS LES GOÛTS

Les autres plateaux sont installés plus loin occupant l'espace situé juste devant les hangars de l'aérodrome qui regorgent d'avions anciens. Les motos proposent une belle exposition Gnome et Rhône. Puis viennent les véhicules d'incendie et les véhicules de police et de gendarmerie. Le matériel agricole et les moteurs fixes proposent toujours des démonstrations à l'ancienne très appréciées de sciage,

de battage et de pressage de pomme ! Le dernier plateau, occupé par les poids lourds, représente le plus grand rassemblement du week-end. Après une année d'attente, les propriétaires sont revenus en force à la Locomotion avec de nouveaux véhicules. C'est le Raucca, club nordiste, qui a remporté la coupe grâce sa participation avec de nombreux véhicules venus par la route dont un Berliet GPRK10 fourgon frigorifique, un Man essence, un Unic 190NT avec sa livrée Yacco d'époque et un Daf FT 2005 attelé à une semi-remorque porte voitures. Les autres clubs français ou étrangers ont eux aussi apporté leurs lots de poids lourds. Berliet, Daf, Delahaye, Mercedes, Panhard K164, Renault, Scania et Willème W 635 font ainsi le spectacle, mais les connaisseurs apprécient surtout la présence d'un des deux Willème CA 7 de 1939 encore de ce monde.

Les autocars et autobus ne sont pas en reste tout comme les utilitaires légers qui suscitent toujours beaucoup de nostalgie à l'instar des Citroën Type H et autres Peugeot D3 et D4.

Les nombreuses animations organisées tout au long de ces deux journées constituent les points forts de cette manifestation et, bien sûr, la grande parade organisée chaque jour vers 16 heures reste le moment du spectacle le plus intense. Pour la Locomotion en Fête et son équipe de bénévoles, cette 24<sup>e</sup> édition est assurément une excellente cuvée qui en appelle d'autres.



### ACPHT

Le Clos Mélines  
19, allée des Visons  
91220 Le Plessis-Pâté  
Tél. : 06 03 18 07 25  
Site : [www.lalocomotionenfete.com](http://www.lalocomotionenfete.com)



Chaque jour, la grande parade réunit tous les véhicules présents pour un défilé sur le tarmac sous les commentaires toujours pertinents de notre confrère Jean-François Colombet.



Douglas DC3, International M426 avec remorque Fiche 75 et GMC CCKW 353 citerne, l'Univem avait reconstitué une scène de ravitaillement au sol pendant la Bataille de Normandie en 1944.



Centenaire de la Grande Guerre oblige, les vétérans, tels ce Renault EP sorti de grange, cet Unic M1 A2 ou ce Renault EG15 tracteur d'artillerie, occupent le devant de la scène.



Un des clous de cette édition est sans conteste cette rarissime Citroën TAMH venue des Pays-Bas. Livrée à l'armée française en 1940, la TAMH est la version sanitaire de la fameuse TUB.

6-8  
JUILLETPAYS-DE-  
LA-LOIRE

# LE MANS CLASSIC

## WEEK-END DE COMMEMORATION AU COEUR DE LA SARTHE

**En ces temps difficiles où l'absence de repères peut faire craindre le pire, la phrase qui affirme que « Sans passé, le présent n'a pas d'avenir », prend tout son sens... Et surtout lorsque l'on assiste tous les deux au spectacle offert par Le Mans Classic !**

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

L'édition 2018 de Le Mans Classic a largement tenu ses promesses. En effet, les 135 000 visiteurs enregistrés du 6 au 8 juillet derniers sur le légendaire circuit sarthois représentent une augmentation de dix pour cent par rapport à l'édition précédente ! Certes, le beau temps, peut-être un peu trop chaud pour certains, et l'ambiance générale de

liesse en France ont contribué à ce que la fête soit encore plus belle, mais il ne faut pas oublier tous ceux qui, depuis des années, travaillent pour faire de cet événement devenu planétaire « *the place to be* », soit le lieu où il faut être comme le disent nos voisins d'outre-Manche. Pendant trois jours, spectateurs et participants sont ainsi replongés dans le

passé de cette épreuve mythique des 24 Heures du Mans que le monde entier nous envie. Celle-ci existant depuis 95 ans, il est bien entendu impossible de faire ici courir ensemble une Chenard & Walcker de la première édition de 1923 avec une Audi R8 du début des années 2000. Aussi, les 700 voitures participantes sont réparties en six plateaux selon des



Lors de la parade, cette ATS 2500 GT fait le bonheur de bien des connaisseurs. Cette voiture, construite à 12 exemplaires à Bologne de 1963 à 1965, était ici présentée par la galerie d'Iteren de Bruxelles.



Pendant trois jours, tout le circuit Bugatti était littéralement envahi par les 8500 voitures rassemblées par les 200 clubs présents. Spectacle unique en un lieu unique !

© cliché Mathieu Bonnevie - Peter Auto



Surnommée Go 52 par les Britanniques en référence à son immatriculation, cette Talbot T105 de 1931 a remporté sa classe au Mans Classic 2018. Elle n'a en fait jamais cessé de courir.

périodes bien définies, 1923-1939, 1949-1956, 1957-1961, 1962-1965, 1966-1971 et 1972-1981. Chaque plateau effectue trois manches de 45 minutes aux cours desquelles les équipages s'affrontent pour tenter de gagner le trophée tant convoité. Après les essais et les qualifications du vendredi permettant de définir la grille de départ, l'épreuve, comme l'originale, débute le samedi à 16 heures pour se terminer deux tours d'horloge plus tard plus tard, soit le dimanche à la même heure. Pour les trois premiers plateaux, le départ de la première manche se fait comme à l'époque. Les voitures sont rangées en épi devant les stands et les pilotes se trouvent de l'autre côté de la piste. Au signal du starter, le plus rapide à la course à pied et le plus prompt à démarrer sa voiture est le premier à prendre la piste !

### VAINQUEURS INTERNATIONAUX

Les voitures participantes doivent être d'un type équivalent à celui d'une voiture qui a participé aux 24 Heures du Mans. La plus ancienne voiture du plateau 1 est sans conteste la Chenard & Walcker T3 de 1924 à moteur deux litres. Elle est accompagnée par les Alfa Romeo, Bentley, BMW, Delahaye, Lagonda, Lorraine-Dietrich et autres Talbot. C'est finalement la Talbot n°105 du Britannique Gareth Burnett qui remporte cette catégorie. Regroupant quant à lui les premières voitures de l'après-guerre à l'instar des Cunningham, Jaguar C et D, Maserati et autres Mercedes, le plateau 2 voit la victoire du Brésilien Carlos Monteverde et de sa Jaguar D de 1955. Le Néo-zélandais Roger Wills et le Britannique David Clark sur Lotus XV de 1958 remportent quant >>

© cliché Laurent Carada - Peter Auto



Cette réplique particulièrement fidèle de la Cadillac Le Monstre, engagée au Mans en 1949 par Briggs Cunningham, était conduite par les Britanniques Derek Drinkwater et Iain Rowley.



Dans les paddocks, ce camion Fiat aux couleurs de l'écurie Bizzarrini attire bien des regards. Il transporte rien moins qu'une Bizzarrini 5300 GT et une Bizzarrini 538 Spider.

» à eux le plateau 3 face aux Ferrari 250 et Aston Martin DB 4 sans oublier les voitures à moteur Panhard qui, de performances plus modestes, courent pour le classement à l'indice. La Ford GT 40 MK1 de 1965 du Portugais Diego Ferrao s'impose dans le plateau 4 malgré la concurrence des Alpine, Cobra Shelby, Ferrari 250 et Jaguar E. Pour le plateau 5, la Duckhams Ford de 1972 du français Jacques Nicolet remporte l'épreuve devant Alfa 33, Alpine, Chevron, Ford GT 40, Lola T 70, Matra et Porsche 917. Point de Matra dans le plateau 6, mais les Porsche 935 et 936, la Renault Alpine A 443 et une belle poignée d'Inaltera, de Ferrari 512 et de BMW M1 assurent un spectacle de qualité. La victoire revient ici à la Toj SC 304 du Suisse Yves Scemama.

### CHACUN SON PLATEAU

Pour compléter le spectacle et attirer un public toujours plus large, l'organisateur Peter Auto a ouvert la piste sarthoise à trois nouveaux plateaux respectivement baptisés Porsche Classic Race Le Mans, Jaguar Classic Challenge et Group C Racing. Si le premier célèbre là les 70 ans du constructeur de Stuttgart et ses 19 victoires absolues aux 24 Heures du Mans, le deuxième commémore les victoires des Jaguar C et D, tandis que le troisième préfigure un futur plateau 7 consacré aux voitures ayant couru l'épreuve de 1982 à 1993. Enfin, n'oublions pas ici la démonstration aussi très appréciée du Global Endurance Legends regroupant quant à lui les voitures de la période 1994-2014.

Le Mans Classic, c'est aussi des animations, des activités et des événements de plus en



Dans le village des professionnels, Motul avait reconstitué une ancienne station-service et présentait un Renault AHS 3 de 1945 sortie de grange à ses couleurs qui sera prochainement remis en état.

plus nombreux tout au long du week-end où chaque amateur de voiture ancienne peut trouver son compte. En premier lieu, il convient de citer les plus de 8500 véhicules amenés par les quelque 200 clubs exposés sur le circuit Bugatti. Le concours des clubs, orchestré par la FFVE, a vu l'Original Flat 4 Drivers Club récompensé devant l'Amicale Tricyclecariste de France. Celle-ci avait réuni un plateau exceptionnel de cyclecars des Années Vingt et de quelques représentantes des marques ayant couru au Mans avant guerre. Préparant la relève, cent jeunes de sept à douze ans ont pu participer au volant de voitures à échelle réduite au Little Big Mans à une épreuve taillée sur mesure pour eux.

À Le Mans Classic, il y a les voitures qui courent et font le spectacle, mais il y a

aussi celles qui ont couru au Mans et dont les propriétaires ne souhaitent pas leur faire prendre des risques en piste. Celles-ci se retrouvent ainsi exposées sur les pelouses du Mans Heritage Club où elles sont malgré tout en compétition pour un concours d'état. Cette année, le grand prix a été attribué à la Toyota 94CV de 1992 alors que le trophée FFVE a été remis à la Tracta Géphi de 1927 à la patine exceptionnelle et à l'historique limpide. Enfin, *last but not least*, l'exposition Alpine au cœur du village des clubs orchestrée par la FFVE a réuni 24 modèles des origines à nos jours. Toutes les versions de route produites à Dieppe, mais aussi au Brésil, au Mexique, en Espagne, en Belgique et en Bulgarie, étaient ainsi rassemblées en compagnie de plusieurs exemplaires



L'impressionnant plateau des Alpine réuni par la FFVE commémorait la victoire de l'A 442 aux 24 Heures du Mans en 1978. Tous les modèles produits dans le monde étaient là !



Le club Rolland-Pilain avait choisi Le Mans Classic pour réunir une dizaine de voitures commémorant ainsi la participation de la marque tourangelles à l'épreuve mancelle de 1923 à 1927.

de la nouvelle A 110. Précédées par l'Alpine A 442B victorieuse en 1978, ces 24 Alpine ont eu l'honneur d'effectuer un émouvant tour de circuit le samedi juste avant le départ officiel à 16 heures ! On ne peut aussi se rendre à Le Mans Classic sans visiter le village des professionnels où se tient un véritable salon du véhicule de collection et de loisir en plein air. Les dates de la prochaine édition ne sont pas encore connues, mais, en attendant, ne réservez aucun de vos week-ends du mois de juillet 2020. Vous risqueriez de le regretter...



#### PETER AUTO

103, rue Lamarck  
75018 Paris  
Tél. : 01 42 59 73 40  
Fax : 01 42 59 48 28  
Site : [www.peterauto.peter.fr](http://www.peterauto.peter.fr)



Grand moment d'émotion, Henri Pescarolo, quatre victoires et 33 participations à l'épreuve mancelle, prenait pour la première fois au Mans le volant de « sa » Pescarolo 01 de 2007!



Maserati 450 S 1957. Comme les 24 Heures du Mans auxquelles il rend hommage, Le Mans Classic offre un spectacle et une ambiance véritablement uniques, et ce aussi bien de jour que nuit.



Cette Tracta Géphi de 1927, récemment acquise par l'ACO pour le musée des 24 Heures, s'est vu remettre le prix de la FFVE. Elle appartenait au grand collectionneur Jacques Liscourt.



A bord de l'Alpine A 310 GT Boulogne sur la ligne droite des Hunaudières lors de la parade du samedi après-midi. La vidéo de ce moment unique est consultable sur la chaîne Youtube de la FFVE.



**21-22  
JUILLET**  
PAYS-DE-  
LA-LOIRE

## 22<sup>e</sup> GRAND PRIX RETRO DU PUY-NOTRE-DAME PLACE AUX ENTRE-DEUX-GUERRE !

Niché au cœur du village du Puy-Notre-Dame, dans le Saumurois, le Grand Prix Rétro permet la cohabitation des véhicules à deux, trois ou quatre roues construits entre 1920 et 1940 dans une ambiance particulièrement festive.

PAR PATRICK LE PARC ET MICHEL CLIN, ADMINISTRATEURS FFVE

Les 21 et 22 juillet de curieux véhicules se rassemblent au sud de Saumur pour la 22<sup>e</sup> fois. En effet, cette manifestation s'adresse aux cyclecars, tricycles, petites voitures sportives, motocyclettes et side-cars de l'Entre-deux-guerres. Sur un circuit fermé de 1,5 km, aménagé pour la circonstance au centre du village, ces curieuses mécaniques « s'expriment » dans des séries spécifiques. Une des particularités de ces démonstrations est aussi de se dérouler partiellement en nocturne.

En 1920, un cyclecar est un véhicule automobile à trois ou quatre roues, à une ou deux places, pesant moins de 350 kg, et dont le moteur présente une cylindrée inférieure à 1100 cm<sup>3</sup>. Cette définition se décline en deux catégories. La première, les cyclecars-motocycles équipés d'un moteur refroidi par air de type monocylindre ou, plus couramment, bicylindre. La seconde, les cyclecars-voiturettes avec quatre roues, un moteur à quatre cylindres à refroidissement liquide, une boîte de vitesses et une transmission par arbre et pont.

Le samedi, une grande balade est organi-

sée pour visiter la région avant les séries sur circuit qui commencent à 18 heures et s'achèvent vers minuit. Le dimanche, ouverture de 10 à 19 heures, les sept séries différentes se succèdent à trois reprises chacune. Une belle part est donnée à la moto avec trois séries, routières et petites cylindrées, sportives et courses puis side-cars, soit presque la moitié du plateau. Cette année encore le plateau des tricycles à moteur bicylindre en V est particulièrement fourni avec des Morgan et des Darmont venus en nombre avec L'Amicale Tricyclecariste de France présidée par Frédéric Viginier. Il est rare de trouver une manifestation conciliant deux, trois et quatre roues dans une telle harmonie. Événement gratuit, le Grand Prix Rétro est bien rôdé avec plus de 100 participants, environ 200 bénévoles et aux alentours de 5000 spectateurs ! En 2017, il avait été inscrit parmi les manifestations retenues pour célébrer le cinquantenaire de la FFVE. Elle y était donc venue pour la première fois l'an dernier, elle y était cette année et y sera encore l'année prochaine, mais, cette fois, ce sera aussi en tant que participant !



### ASSOCIATION DU GRAND PRIX RETRO DU PUY-NOTRE-DAME

Mairie du Puy-Notre-Dame  
1, rue de La Mairie  
49260 Le Puy-Notre-Dame  
Tél. : 06 33 28 88 35  
Site : [www.grandprixretro-puynotredame.com](http://www.grandprixretro-puynotredame.com)

**9.10 & 11**  
novembre 2018  
Eurexpo **Lyon**  
dès 9h



# 40<sup>ème</sup> salon international époque auto

autos & motos anciennes



## Les plateaux à L'HONNEUR

- PANHARD & LEVASSOR : 75 ans d'innovation automobile
- RENAULT : 120 ans de voitures à vivre
- LAMBORGHINI : performance, prestige et design
- NEW MAP : la moto lyonnaise fête ses 120 ans
- AUTODIVA : 1<sup>ère</sup> rétrospective de la marque GRAC
- BERLIET : les camions de Paul BERLIET (1918-2012)
- YOUNGTIMERS : les berlines sportives

VENTE AUX ENCHÈRES :  
dimanche 11 novembre à 14h, assurée par Maître OSENAT



#epoquauto2018

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



infos & billetterie

© Agence Planète



22  
JUILLET  
ILE-DE-FRANCE

## LA TRAVERSÉE DE PARIS ESTIVALE UNE PROMENADE CAPITALE...

Organisée par le club Vincennes en Anciennes le 22 juillet 2018, la 11<sup>e</sup> Traversée de Paris Estivale était un événement attendu par tous les passionnés, mais aussi par les touristes et les Franciliens. À en juger par l'affluence, cette édition a remporté une fois encore un vif succès.

CORRESPONDANCE DE VINCENNES EN ANCIENNES

L'Esplanade du Château de Vincennes est bien occupée en ce début de matinée du dimanche 22 juillet. En effet, quelque 660 voitures, 70 motos, 10 tracteurs, 11 vélos et 4 autobus, tous âgés de 30 ans au moins, y sont regroupés avant d'aller se promener dans les rues de la capitale avec autorisation spéciale de la Mairie.

De l'effervescence, il y en a sur l'esplanade du château de Vincennes, traditionnel point de départ de cette manifestation. Vrombissement des moteurs, carrosseries rutilantes, tenues d'époque des participants, tout cela a fière allure ! Cette année, le thème de la manifestation rend hommage au film éponyme de Claude Autant-Lara, la fameuse *Traversée*

de Paris avec Jean Gabin, Bourvil et Louis de Funès mais aussi, plus largement, au cinéma. Le parcours emprunte des rues parisiennes devenues mythiques pour leur apparition sur les écrans, la rue Poliveau, les Grands Boulevards, la Place de La Concorde, etc. Le périple, d'une trentaine de kilomètres, aboutit sur la Terrasse de l'Observatoire de Meudon (Hauts-de-Seine) où est organisé le pique-nique de la mi-journée.

La voiture la plus ancienne est une Ford T de 1920, suivie de cinq Citroën 5 HP, quatre de 1923 et de 1925 à carrosserie Trèfle. Toutes les marques sont représentées avec 92 Citroën dont plus de vingt 2 CV, 42 Renault, 42 MG, 39 Peugeot, 36 Ford, 34 Triumph, 32 Mercedes, 31 Porsche, 21 Jaguar, 19 Fiat, 18 BMW, 16 Chevrolet, 14 Alfa Romeo, 13 Volkswagen, 11 Cadillac, 10 Austin Healey, 9 Rolls-Royce, mais aussi des Simca, Dodge, Panhard, Austin Healey, Hotchkiss, Facel Vega, Buick... La moto la plus ancienne est une Motoconfort T 4 de 1930.

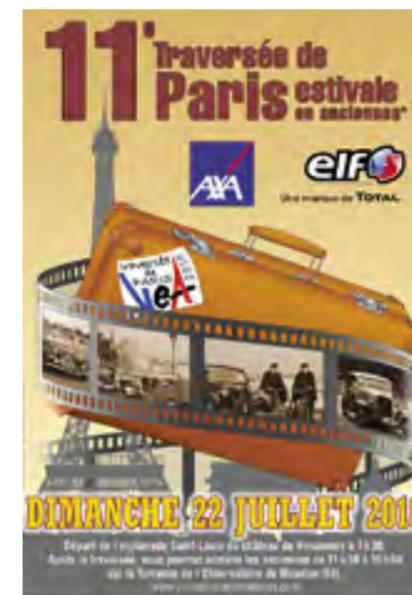
Le Gendarme de Saint-Tropez a mis de

l'animation aussi bien sur le parcours qu'à Meudon avec sa Méhari, sa brigade et son panier à salade. Pour n'être pas en reste et ne pas passer inaperçue, l'Amicale Police Patrimoine a fait retentir les stridentes sirènes de ses voitures pie 4 CV, Dauphine, DS19, Simca 1100 et R12 Break Police dès son arrivée à Vincennes.

Manifestation ouverte à tous, il n'est pas nécessaire d'avoir une ancienne pour participer à la Traversée de Paris. Des places sont en effet proposées sur inscription dans des autobus à plateforme au départ de Vincennes. Sinon, il suffit de se placer sur le parcours ou de venir par ses propres moyens, avec son pique-nique, à la Terrasse de l'Observatoire de Meudon. Là, les voitures sont exposées sur plusieurs hectares. Pour cette traversée estivale, l'Univem<sup>1</sup> a d'ailleurs reconstitué à Meudon tout un campement militaire. Celui-ci avait pour thème le Red Ball Express, le fameux convoi routier de ravitaillement militaire mis en œuvre par les forces alliées après la percée marquant la fin de la bataille de Normandie.

Comme le souligne Jacques d'Andréa, Président de Vincennes en Anciennes, « *La Traversée de Paris est une grande fête populaire qui rassemble toutes les générations. C'est un moment de partage. Notre succès est la preuve de l'attachement des Français à notre Patrimoine roulant* » Prochaine Traversée de Paris, édition hivernale, est prévue pour le 6 janvier 2019. ■

1. Union Nationale des collectionneurs de Véhicules Militaires historiques



VINCENNES EN ANCIENNES

53, bis rue de Fontenay  
94300 Vincennes  
Tel : 01 53 71 57 03

Site : [www.vincennesenanciennes.com](http://www.vincennesenanciennes.com)

## Le premier club multimarque



Créé en 1998, le club Vincennes en Anciennes regroupe plus de 1200 membres représentant un parc de 3000 voitures. Ses administrateurs sont aussi tous membres actifs de clubs de marque. Le premier dimanche de chaque mois, il organise le fameux rassemblement sur l'esplanade du château de Vincennes. Extrêmement dynamique, Vincennes en Anciennes

propose ou participe à une trentaine de sorties par an telles que Les Journées du Patrimoine, le Téléthon et les salons dédiés aux voitures anciennes que sont Automédon, Rétronomie et le salon des Belles Champenoises à Reims. Enfin, il organise deux Traversées de Paris par an, une en hiver et une en été. L'intégralité de son calendrier des sorties est consultable sur son site internet.



Partenaire de l'événement, Classic Expert était présent à Meudon avec cette Matra-Simca Rancho à ses couleurs. Une belle occasion de se renseigner quant à l'expertise des véhicules anciens.



Pouvoir traverser Paris en véhicule de collection est un plaisir rare. Cette manifestation est aussi l'occasion de haltes imprévues sur les places et dans les rues les plus célèbres de la capitale.



29  
JUILLET  
HAUTS-  
DE-FRANCE

## SECOND RETRO FESTIVAL DE LA CÔTE D'OPALE RETOUR VERS... 1965!

Imaginez le spectacle que peut offrir une ville entière lorsqu'elle est replongée pendant une journée en 1965, véhicules compris. Ce tour de force a été réalisé à Marquise, dans le Pas-de-Calais, par les membres du club Drivers Côte d'Opale.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

En ce dimanche 29 juillet, la seconde édition du Rétro Festival de la Côte d'Opale rassemble plus de 15 000 amateurs des Années Soixante, collectionneurs et visiteurs, au cœur de la commune de Marquise où toute trace de modernité a été supprimée. Près de

2 000 véhicules anciens sont sur place depuis la veille permettant de fluidifier les arrivées et de réduire d'autant les inévitables embouteillages lorsque le gros des collectionneurs se rend sur le site le jour dit. Dans une ambiance bon enfant, chacun occupe ainsi l'emplacement qui lui a été

attribué en fonction de son véhicule ou de son activité. Deux espaces consacrés au rétrocamping sont par exemple aménagés dans les parcs de la ville permettant aux inconditionnels d'installer chacun leur petite mise en scène avec une auto, un camping-car, une caravane ou une tente, et de disposer tous les accessoires d'époque indispensables tels que mobilier pliant, vaisselle en plastique, jeux gonflables, etc.

### VIVE LE VENT VINTAGE !

Au Château Mollack où se déroule le traditionnel accueil des participants, quelques petits étals permettent de se procurer des vêtements vintage ou de se faire faire une coiffure dans le vent comme à l'époque. Dans le bourg, la rue Nationale est quant à elle le théâtre d'une brocante consacrée aux objets vintage avec tourne-disque, meubles en formica, tabourets tam-tam pop, vaisselle et autres objets du quotidien. Au son d'un orchestre régional, les food-trucks, sans doute en sous nombre, sont regroupés sur



Avec l'aimable autorisation de la municipalité, Marie-Lou Peeren, jeune artiste peintre boulonnaise, a réalisé cette publicité d'époque pour la nouvelle Simca Versailles en face de l'église Saint-Martin.



Renault 4 L Parisienne et Citroën Méhari, deux conceptions de l'automobile populaire des Années Soixante et Soixante-dix, mais toujours le même plaisir de conduite.



Ambiance Années Soixante-dix dans le rétro camping. Les participants avaient joué le jeu en accordant les accessoires de camping et de caravaning à la période du véhicule présenté.

la place de La Mairie et viennent épauler les restaurateurs locaux dans leur mission. Pour participer à l'ambiance générale, tous les festivaliers ont été invités à revêtir des tenues d'époque typiques afin de recréer l'atmosphère d'une station balnéaire des Années Soixante. Le résultat, plutôt réussi, offre ainsi un véritable florilège de robes Vichy, de pantalons de golf, de chapeaux de paille et de coiffures avec tresses ou avec couettes. Chaque tenue est bien sûr accompagnée de tous les accessoires possibles renforçant encore le sentiment de nostalgie. Quelques affiches d'époque rappellent par exemple que Jean Lecanuet, candidat à l'élection présidentielle en 1965, promettait déjà une « France en marche » ! Sur un des murs de la ville, l'artiste locale Marie-Lou Peeren met la dernière touche à une peinture murale de cinq mètres sur trois reproduisant une ancienne réclame d'un garage local pour la nouvelle Simca Versailles. Particulièrement fidèle, elle a été très appréciée par les connaisseurs !



Sur la place Franc Marché, les amateurs de poids lourds pouvaient découvrir quelques pièces de taille comme ces trois camions Berliet accompagnés d'un petit autocar découvrable Ford.

### UNE SÉLECTION PLUS STRICTE POUR PLUS DE QUALITÉ...

En matière de véhicules, il y en a pour tous les goûts, automobiles, motocyclettes, camping-cars, utilitaires en tous genres, autobus et autocars. La majorité des voitures d'avant 1940 est regroupée dans les jardins du Château Mollack, juste à l'entrée du site en face au parking visiteurs. Quant aux véhicules des Années Cinquante à Soixante-dix, ils sont tout bonnement stationnés le long des rues et sur les parkings en ville donnant une véritable impression de retour dans le passé. N'ayant jamais été une station balnéaire, il y a fort à parier que la ville de Marquise n'a jamais connu pareille invasion. Mais, peu importe, le spectacle est là et particulièrement réussi ! Contrairement à ce qui avait été fait pour la première édition de ce Rétro Festival en 2016, les organisateurs ont visiblement été plus stricts quant à la sélection des >>

### Marquise, ambiance Trente Glorieuses



Ville du Boulonnais comptant un peu plus de 5 000 habitants, Marquise est située à quelques kilomètres des plages du littoral de La Côte d'Opale et du site des Deux Caps. Ses carrières de marbre et de calcaire font sa renommée. Proche des grands axes, du tunnel sous la Manche et ayant conservé son âme de village, elle a su préserver son architecture et son cachet tels qu'ils étaient il y a cinquante ans. Marquise s'impose comme le lieu idéal pour cette reconstitution d'une ville de bord de mer du milieu des Années Soixante. La jeunesse et le dynamisme de l'équipe de l'association Drivers Côte d'Opale, rassemblée autour de son président Steeven Decombe, ainsi que toutes les bonnes volontés locales font le reste !



Au détour d'une rue, un parking d'époque devant cette entreprise locale. Eclectisme pour les voitures du personnel avec ces Simca Aronde, Renault 5, Renault 8 et Citroën Ami 6.

» véhicules en limitant leur âge minimum à 30 ans. Cela leur permet d'éviter cette fois-ci les anachronismes trop flagrants et de mieux valoriser le thème qu'ils ont retenu pour leur événement.

#### DES UTILITAIRES AUSSI !

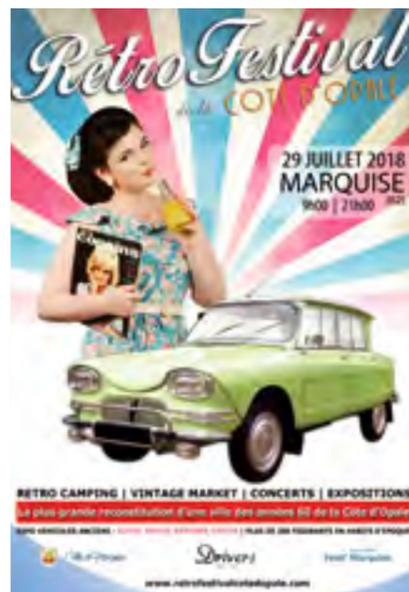
Parmi les nombreuses voitures présentes ce dimanche, citons plus particulièrement quelques raretés telles une Chevrolet Bel Air break Nomad, une Renault Frégate

Cabriolet, une Saab Sonett, une Alpine A 110 mexicaine, ou Dinalpin, attelée à une petite caravane constituant là un attelage bien improbable. Côté utilitaires, il y avait quelles belles pièces comme ce Berliet TLM attelé à sa citerne Shell tout juste sortie de grange ou encore ce tracteur routier Renault ABGD de 1937 découvert tout récemment dans un garage belge après avoir été emmuré neuf pendant la Seconde Guerre mondiale ! Malgré la pluie qui s'est exceptionnellement

invitée en cet été caniculaire, le stand de la FFVE, placé au cœur de l'événement au côté de celui de son partenaire Meguiar's, a répondu aux nombreuses interrogations des collectionneurs au sujet de la carte grise Collection et de l'ANTS. Gageons qu'avec les retours d'expérience et les commentaires constructifs, la troisième édition de ce festival prévue pour 2020 sera encore plus belle et l'ambiance de ces années d'insouciance encore plus intense ! ■



Sur la place de L'Hôtel de Ville, une des maisons a été transformée pour reconstituer un centre de gendarmerie avec force détails d'époque, Estafette, uniformes, motocyclottes, etc.



**DRIVERS COTE D'OPALE**  
 Steeven Decomble  
 22, rue Nationale  
 62250 Marquise  
 Tél. : 06 28 52 36 00  
 Site : [www.retrofestivalcotedopale.com](http://www.retrofestivalcotedopale.com)

# 19-20-21 JUILLET 2019 RASSEMBLEMENT DU SIÈCLE

LA FERTÉ-VIDAME  
 Eure & Loir | FRANCE



INFORMATION SUR LE SITE  
<http://citroencc.com>

association  
**CÉLÉBRATION  
 CENTENAIRE  
 CITROËN**



**L'Aventure**  
 Peugeot Citroën DS



**CITROËN  
 HERITAGE**



6-9  
SEPTEMBRE  
CENTRE -  
VAL-DE-LOIRE

## J'AIME LES FILLES... 19<sup>e</sup> BALADE ANNUELLE DES FILLES DE LEVALLOIS A LA FERTE-VIDAME

Tous les ans, le premier week-end entier du mois de septembre, le club Les Filles de Levallois propose aux amateurs de 2CVA et de 2CVAU de venir se promener sur les petites routes du Perche qui ont servi aux essais et à la mise au point de la 2CV.

PAR ANTOINE DEMETZ

Pendant un peu plus de trois jours, les propriétaires de ces fameuses Petites Citroën à moteur de 375 cm<sup>3</sup>, les premières produites, se rassemblent ainsi à La Ferté-Vidame (Eure-et-Loir)

où le constructeur de Javel a acheté en 1938 le parc de l'ancien château du duc de Saint-Simon pour en faire son centre d'essais ultra-secret. L'accueil de la manifestation se fait traditionnellement dès

le jeudi soir, mais certains participants ne rejoignent La Ferté-Vidame que le lendemain en fin de journée ou le samedi matin aux aurores. Cette balade est multiple. Le camping municipal servant de camp de base, pendant trois jours les 2CV partent se promener effectuant plusieurs circuits aux noms évocateurs tels que Tours des Murs, Balade des Capote Longues, Balade des Petites Grises, Balade Nocturne et Balade des Essayeurs. En fait, il y a trois sortes de trajets. Tout d'abord, il y a les balades dites historiques qui reprennent les tracés authentiques des circuits effectués entre 1938 et 1949 par les essayeurs au volant des prototypes de la 2CV d'où, par exemple, la Balade des Essayeurs. Ensuite, il y a les balades dont les tracés ont été créés par le club en privilégiant les petites routes de campagne, voire parfois les chemins, et les points d'intérêt touristiques de toute nature. Et puis il y a le Tour des Murs, effectué à au moins deux reprises, de jour et de nuit, il est devenu une véritable tradition presque un rituel incontournable. Cette petite promenade

faisant seulement le tour du centre d'essai, totalise malgré tout quelque 18 km... Les premiers arrivants ne sont pas forcément ceux qui habitent le plus près. Les deux premiers équipages sont en effet respectivement belge et néerlandais. Dès ses débuts en 2000, ce rassemblement a acquis une véritable dimension internationale. Pour cette 19<sup>e</sup> édition, malgré l'absence d'un équipage britannique pourtant fidèle, il y a ainsi deux équipages belges, deux équipages néerlandais, deux équipages suisses et un équipage allemand. En tout, pas moins de 29 voitures et 54 participants sont ainsi présents. Parmi les voitures, les plus rares sont la plus ancienne et la plus jeune des 2CVA, la première a été produite en novembre 1949 et la seconde en octobre 1959. Si la 2CVA de 1949 reste un graal pour de nombreux amateurs de 2CV anciennes, la 2CVA de 1959 est quant à elle d'une extrême rareté puisque sa production, cette année-là, s'est limitée à seulement 86 exemplaires...

Les choses sérieuses commencent véritablement le vendredi avec une bourse d'échange le matin et, après un pique-nique en pleine nature sur le site la petite chapelle romane de Réveillon, les équipages partent pour un périple de presque 70 km. Samedi matin, ceux-ci ont rendez-vous au pied des ruines du château du marquis de Laborde, démantelé sous la Révolution, puis reprennent la route pour le reste de la journée. Cette grande balade, point d'orgue du week-end, s'achève après quelque 120 kilomètres comprenant une bonne dose de petites routes de campagne, une poignée de passages en forêt et un soupçon de chemin saupoudré d'une paire d'ornières. De retour à La Ferté-Vidame, la journée s'achève avec le Tour de Murs nocturne puis une soirée-buffet de spécialités solides et liquides apportées par chacun. Dimanche, le week-end se conclue par une dernière promenade selon le tracé d'un circuit d'essai datant d'avant-guerre et, dernier moment de convivialité, un pique-nique constitué des restes de la veille. Aux Filles de Levallois, il y a tout ce qu'il faut pour se régaler ! ■



### LES FILLES DE LEVALLOIS

Croas Audren  
29810 Plouarzel  
Tel : 02 98 07 41 92  
Site : [www.lesfillesdelevallois.net](http://www.lesfillesdelevallois.net)



Les premières 2CVA fourmillent de petits détails spécifiques et plus particulièrement les exemplaires assemblés en 1949 comme celle-ci. La doyenne de cette balade 2018.



Avec presque 250 kilomètres effectués pendant le week-end sur les petites routes percheronnes, même si les 2CVA et les 2CVAU consomment peu, il faut parfois penser à faire le plein.



Un petit souci avec les indications du livret de route pendant l'une des promenades ? Se perdre en rase campagne peut aussi faire partie des charmes de ce genre de balade.



Dimanche matin, pause dans la forêt de Senonches. La dernière balade du week-end s'achève avec une ligne parfaitement droite de 13 km entre Verneuil-sur-Avre et La Ferté-Vidame !

# 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.



### ABONNEZ-VOUS À L'AUTHENTIQUE

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 nous communiquer les informations suivantes  
( 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 (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  
authentique-abo@alcyon-media.com



© Estève Communication

# LE MUSÉE DU MECANIC ART ET LA VILLA MECANICA 1868-2018, L'ART ET LA MECANIQUE

**Mouvement artistique naissant à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et contemporain de l'apparition de l'automobile, le Mecanic Art regroupe tous les artistes qui subliment à travers leurs œuvres la passion pour la locomotion sous toutes ses formes.**

PAR PATRICK LAUBIE, PHOTOGRAPHIES MUSÉE DU MECANIC ART ET VILLA MECANICA, SAUF MENTIONS CONTRAIRES

Le Musée du Mecanic Art est dédié aux artistes de ce mouvement international né en France au XIX<sup>e</sup> siècle et dont les œuvres allégoriques illustrent la naissance et les évolutions de notre civilisation industrielle. Affiches, dessins, journaux, lithographies, photographies, publicités, tableaux et timbres, toutes les œuvres qui y sont exposées permettent de vivre et de partager des moments, aussi exaltants qu'émouvants, retraçant ces 101 dernières années placées sous le signe de l'industrie. Dès 1868, celles-ci sont illustrées avec le départ de cette course industrielle universelle donnée à Paris symbolisée par la naissance de la bicyclette. Ce nouveau loisir et moyen de locomotion connaît en effet un essor for-

midable grâce à de nouvelles inventions et de nouvelles applications industrielles telles que les nouveaux caoutchoucs Hutchinson ou les fameux pneumatiques démontables Michelin.

## L'ART ET LA LOCOMOTION

Puis, lorsque la motorisation fait à son tour son apparition, avec par exemple De Dion-Bouton, son application dans divers domaines du transport donne aussi bien naissance à l'automobile et à l'aéronautique qu'elle révolutionne l'agriculture et la marine. Elle connaît un aboutissement symbolique en 1969 avec Apollo XI. Dès lors, marcher sur la lune n'est plus un rêve poétique éternel, mais une réalité

technologique partagée en direct par des millions de téléspectateurs. De 1868 à 1969, s'écoulent donc 101 années déterminantes pour l'humanité et la locomotion. Cette dernière devient ainsi une chaîne d'union spirituelle, émotionnelle et technologique pour des centaines de pionniers. Qu'ils soient sportifs, inventeurs, artisans, scientifiques, industriels ou artistes, tous font leur la devise olympique « citius, altius, fortius », plus vite, plus haut, plus fort. En 2011, l'ancien relais des postes royales de Montolza à Cazals, dans le Lot, accueille le Musée du Mecanic Art. Le « *nouveau relais des arts et de la culture* » se trouve ainsi au cœur du Sud-Ouest, entre Quercy et Périgord, Lot et Dordogne, et Cahors et Sarlat. Situé place Hugues Salel,



Alain Bertrand, peintre spécialiste des voitures américaines est l'auteur de cette belle ambiance avec lumière rasante présentant une Chevrolet dans une station-service.

le Musée du Mecanic Art est constitué de deux entités qui accueillent les visiteurs durant l'été. Il y a tout d'abord le Musée Montolza qui, sous l'égide spirituelle du sculpteur Ossip Zadkine, comprend des collections rassemblées depuis maintenant près de 40 ans. Y sont ainsi exposées plus de 200 pièces sous forme de dessins, photos, affiches, documents, bronzes, etc. La plus ancienne, éditée en 1868, est le premier catalogue des Vélocipède Michaux, exposé avec une bicyclette originale, tandis que la plus récente est constituée par un ensemble datant de 1969 de photographies de l'alunissage d'Apollo XI dédicacées.

## DEUX MUSÉES EN UN

Ces 101 années d'arts graphiques présentées au public illustrent à les évolutions de la technique et des performances de la mécanique de tous les moyens de transports depuis leurs débuts. En effet miroir, ce même public peut aussi suivre l'évolution des modes vestimentaires, des styles de vie et de voyages de chaque époque. Associé dans le même lieu au Musée Montolza, le Musée Ernest et Gamy Montaut présente quant à lui une

centaine d'œuvres, réalisées entre 1903 et 1914, en réunissant pour la 1<sup>re</sup> fois ce couple d'artistes français fondateurs du mouvement du Mecanic Art. Cela permet ainsi de mettre en valeur et de confronter leurs créativité et leurs styles. Avec cette seconde exposition permanente, le musée rend un hommage mérité à ce couple hors du commun. Il a été parmi les premiers témoins et les premiers illustrateurs des révolutions technologiques du début du XX<sup>e</sup> siècle, tant en France que dans toute l'Europe, en Russie et aux Etats Unis. Intégrée au Musée du Mecanic Art à Cazals, une galerie et librairie, la Galerie Mecanica, est destinée aux artistes et auteurs contemporains afin qu'ils puissent disposer d'un lieu entièrement dédié pour présenter leurs œuvres et leurs livres. La Galerie Mecanica dispose aussi d'un point de vente de revues d'automobiles et d'art.

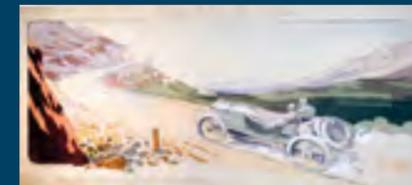
## LA SECONDE ENTITÉ

Un second site, la Villa Mecanica, est installé à Saint-Cirq-Lapopie dans le même département. Il se trouve ainsi au cœur d'un village classé Village Préféré des Français en 2012 pour son patrimoine médiéval exceptionnel. De nombreux artistes amoureux du lieu sont venus s'y installer, à commencer par Henri Martin dans les Années Vingt puis, après-guerre, l'écrivain et poète André Breton, chef de file du mouvement surréaliste, ainsi que son compère le photographe Man Ray. Aujourd'hui, de nombreux artisans d'arts travaillant le bois, le cuir, le verre ou la paille pour les canotiers exposent leurs savoir-faire dans ses ruelles anciennes. La Villa Mecanica, aménagée en galerie d'art et librairie, présente des artistes >>



Interprétation par Patrice Kauffmann de la Citroën DS cabriolet. Cette œuvre est réalisée en marbre noir de Belgique.

## VICTOIRE EN 1913 !



Quand la vitesse se ressent au travers de l'œuvre, Felice Nazzarro en vainqueur de la Targa Florio 1913 par Gamy Montaut.

## ART CAR À RÉTROMOBILE



Art Car Mecanica, première Ferrari 328 GTS par Peter Klasen. Celle-ci a été présentée à Paris, sur le stand de la Galerie Mecanica lors du dernier salon Rétromobile.

## DES DÉTAILS DANS LE REFLET



Ferrari 275 GTB par Hideki Yoshida, peintre hyperréaliste qui a fait du reflet une de ses spécialités. Il sait à la fois sublimer les carrosseries et susciter le mystère.

## L'ART DE LA HARLEY



Noïrmat, peintre hyperréaliste autodidacte, travaille sur toile de lin ou sur planche de bois avec une qualité de finition et un souci du détail extrêmes.



Sculpture réalisée par Hervé Nys en hommage aux Bugatti, le radiateur en nid d'abeilles et les voitures de Grand Prix en guise d'insectes.



Le Musée du Mécenic Art, tant au Musée Montalza qu'au Musée Ernest et Gamy Montaut, et la Galerie Mecanica présentent une variété d'œuvres d'une grande richesse.

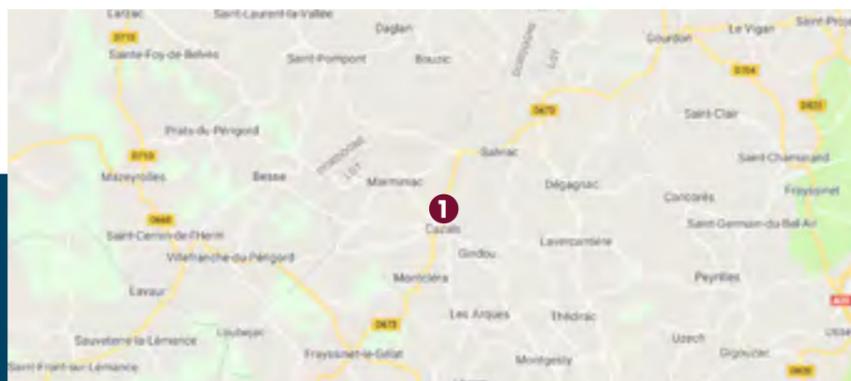
» contemporains internationaux tels que les peintres Peter Klasen, fondateur de la figuration narrative des Années Soixante, Hideki Yoshida, peintre des reflets sur carrosseries, Alain Bertrand, spécialiste des voitures américaines des Années Cinquante à Soixante-dix, et Noirmat, peintre animalier et spécialiste des Harley Davidson. Ce second site accueille aussi les œuvres des sculpteurs Hervé Nys, spécialisé dans l'univers des Bugatti, Patrice Kauffmann, carrosseries automobiles sur marbre, et Fernando Costa, éléments découpés et soudés de panneaux métalliques routiers et publicitaires des Années Cinquante et Soixante. Enfin, Yann Penhouet, affichiste street-artiste recréant des affiches sur palissades dans leur environnement des Années vingt à Soixante-dix, et Amaury Dubois, photographe auteur de découpages

en plusieurs dimensions des images de voitures de sport des Années Soixante à nos jours, figurent aussi parmi les artistes exposant leurs œuvres à la Villa Mecanica.

#### IMPLICATION INTERNATIONALE

Par ailleurs, le Musée du Mécenic Art présent tout au long de l'année dans différentes expositions internationales. Participant à de nombreux événements d'art contemporain en France, en Europe, au Moyen-Orient et aux Etats Unis, il va à la rencontre des visiteurs et des collectionneurs afin de faire connaître ses

artistes et leurs œuvres sous toutes leurs formes. Il expose aussi dans le cadre de grandes manifestations telles le salon Rétromobile, le Chantilly Arts & Élégance Richard Mille et le Pebble Beach Concours d'Élégance. Il participe aussi tous les ans en octobre au Rallye des Ancêtres organisé par le club Les Teuf-Teuf et dont le départ est donné depuis le Musée National de La Voiture de Compiègne. Si vous êtes un jour de passage dans le Lot, la visite des différentes entités du Musée du Mécenic Art s'impose comme une évidence. Ne vous en privez surtout pas !



#### 1. MUSEE DU MECANIC ART

Place Hugues Salel  
46250 Cazals

De début juin à fin septembre,  
ouvert le dimanche matin  
de 9 h 30 à 12 h 30  
et sur rendez-vous.  
Site : [www.museemecanicart.com](http://www.museemecanicart.com)

#### 2. VILLA MECANICA

BP16 - Route D8  
46330 Saint-Cirq-Lapopie

De début juin à fin septembre,  
ouvert tous les jours  
de 10 h à 12 h 30 et  
de 14 h 30 à 18 h  
Site : [www.galeriemecanica.com](http://www.galeriemecanica.com)

Tél. : 06 16 24 01 35

DEPUIS 1967 LE SPÉCIALISTE AUTO ET MOTO DE COLLECTION [www.assurancesclavel.com](http://www.assurancesclavel.com)

Pour ma voiture et ma moto ancienne  
**Hervé Clavel, il assure !**

Plus de **140 000** véhicules assurés

**DEVIS GRATUIT**

Prix Accueil Rapidité Simplicité

Prise de garantie en moins de 5 minutes  
au 04 72 66 37 00  
et sur [www.assurancesclavel.com](http://www.assurancesclavel.com)

**Comparez nos tarifs frais inclus**

MOTOS/AUTOS 40 ans et plus <b>38€</b>	MOTOS/AUTOS 30 à 39 ans <b>50€</b>	MOTOS/AUTOS 25 à 29 ans <b>67€</b>	MOTOS/AUTOS 20 à 24 ans <b>85€</b>	MOTOS/AUTOS 15 à 19 ans <b>102€</b>	MOTOS/AUTOS 12 à 14 ans <b>153€</b>	MOTOS/AUTOS 10 et 11 ans <b>166€</b>	MOTOS JUSQU'À 125CM3 10 à 14 ans <b>-30%</b>
---	--	--	--	---	---	--	---

**Hervé Clavel** 7 bis quai des Etroits  
courtier d'assurances 69321 Lyon cedex 05  
Fax 04 72 66 37 19

**Tél. 04 72 66 37 00**  
N° ORIAS 13 003 341

**Solutions de protection tous véhicules**  
**03 84 48 88 24**  
contact@compagniedelahousse.com  
10, rue des Montarbaux  
39140 Nance

**LA COMPAGNIE de la Housse**  
LE SPÉCIALISTE

Nous avons conçu 137 tailles et formes pour habiller votre véhicule. Au besoin nous vous fabriquons une housse adaptée à votre automobile.

Adhérent FFVE [compagniedelahousse.com](http://compagniedelahousse.com)

NOUS SERONS À VOTRE DISPOSITION SUR CES PROCHAINS SALONS

**AUTOMEDON - PARIS LE BOURGET**  
les 13 et 14 octobre 2018

**ÉPOQU'AUTO International - LYON**  
du 9 au 11 novembre 2018

Vente à distance Paiements à distance



## POUR PRÉSERVER LE PATRIMOINE OPEL CLASSIC CLUB DE FRANCE

L'Opel Classic Club de France est né en 1988 de la volonté de trois passionnés d'Opel à moteur à six et à huit cylindres. Alors baptisé Commodore Club de France, il a vu ses premiers adhérents venir de Région Parisienne puis, petit à petit, de la France entière.

PAR SYLVAIN AUFRERE, PHOTOGRAPHIES DE L'AUTEUR ET OCCF SAUF MENTIONS PARTICULIÈRES

De nombreux membres du club s'étant mis à collectionner d'autres modèles de la marque, tels les Kadett, Manta, Ascona, et autres KAD 1... Le club doit être rebaptisé pour mieux correspondre aux voitures qu'il rassemble. Ainsi, en 2003, les adhérents choisissent le nom d'Opel Classic Club de France. Les années passant, de nouveaux modèles plus Youngtimers viennent à leur tour grossir les rangs de l'OCCF. On y trouve aussi désormais des Corsa, des Oméga, des Astra et des Calibra. Qu'elles soient routières ou sportives, les voitures rassemblées au sein du club permettent de couvrir un demi-siècle de production Opel depuis le début des Années Cinquante jusqu'à 2000.

L'OCCF est aujourd'hui le plus grand club français de collectionneurs d'Opel anciennes, avec 140 membres répartis dans

tout l'Hexagone et à La Réunion, mais également en Allemagne, en Belgique, et en Suisse. Ainsi, plus de 500 Opel anciennes sont regroupées au sein du club ainsi que des machines à coudre, première production d'Adam Opel, quelques vélos,

des réfrigérateurs portant tous la marque Opel. Bon nombre d'adhérents sont aussi de grands amateurs de miniatures. Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2017, l'OCCF est devenu l'antenne française de l'Alt Opel IG 2, le plus grand club mondial de col-



Visite dans le Vercors avec une halte près de Die lors de l'Opel Classic Tour 2017. Petit arrêt regroupement pour les 17 équipages participants.



Lors de l'Opel Classic Cup 2018, à la concession Opel Rambouillet, cette Opel Kadett B Rallye de 1967 venue de Belgique a été restaurée par Marc Lemal.



Depuis les jouets anciens jusqu'aux productions actuelles, les Opel miniatures sont aussi un thème de collection très apprécié par les membres de l'OCCF.

lectionneurs d'Opel anciennes. Fondé en 1972, celui-ci est basé en Allemagne et regroupe environ 2500 membres dans 26 pays différents. Adhérent à la FFVE depuis 2002, l'Opel Classic Club de France est pour sa part présent dans le cadre de salons de véhicules de collection français comme Epoqu'Auto à Lyon, Automédon à Paris et Historic Auto à Nantes. Il sera aussi présent lors la première édition d'Auto Moto Classic à Toulouse du 21 au 23 septembre. Par ailleurs, certains concessionnaires, conscients de la valeur du patrimoine historique de la marque, font régulièrement appel aux services du club pour organiser des présentations d'Opel anciennes lors de leurs diverses opérations commerciales.

### ACTIONS PATRIMONIALES

Opel France reconnaît l'engagement de l'OCCF dans la sauvegarde du patrimoine de la marque et lui fait régulièrement don de photographies d'archives et publicitaires lorsque l'occasion se présente. Un Tech1, lui a aussi été donné par le constructeur. Cet appareil apparu en 1987 permet de procéder à des diagnostics sur des autos désormais collectionnées dans le club. Il arrive aussi que des concessionnaires fassent don de lots de pièces détachées et de documents publicitaires d'époque,



3<sup>e</sup> Rassemblement Européen d'Opel Anciennes en Alsace, Sylvain Aufrère, président de l'OCCF, à droite, pose avec l'équipe de la concession Opel Sama - Groupe Andréani.

mais aussi parfois de voitures anciennes. Par ailleurs, le club rachète occasionnellement à des particuliers des fonds documentaires comprenant revues techniques et publicités afin de pouvoir renseigner au mieux ses membres lors de la restauration de leurs véhicules. Cela lui permet aussi d'apporter sa collaboration à la presse spécialisée lorsque celle-ci prépare des articles sur le club lui-même ou sur des voitures de ses membres. Il y a quelques années, le hasard lui a par exemple permis de récupérer une collection partielle de microfiches techniques chez un ancien agent de la marque.

Une Opel Commodore A de 1971 lui a été

offerte. Elle sera restaurée afin d'être présentée sur différents salons de véhicules de collection.

### RASSEMBLEMENTS EXCLUSIVEMENT OPELISTES

Tous les deux ans, avec le soutien actif du Groupe Andréani, concessionnaire Opel à Colmar, Haguenau, Mulhouse, Oberhaubergen, Rosheim, Saverne, Sélestat et Strasbourg, l'OCCF organise le Rassemblement Européen en Opel Anciennes en Alsace, dans la région de Colmar. En avril 2018, sa troisième édition a attiré 65 équipages venus de quatre »



### 1899, LA PREMIÈRE AUTOMOBILE D'ADAM OPEL

Adam Opel est né le 9 mai 1837 à Rüsselsheim, près de Francfort en Allemagne, au sein d'une famille de trois enfants dont le père, Philipp Wilhelm est à la tête d'une entreprise familiale de ferronnerie. En 1862, après plusieurs séjours à l'étranger, notamment en France où il découvre la machine à coudre du Français Barthélemy Thimonnier en 1858, et où il travaille successivement chez deux de ses confrères, Journaux & Leblond et

Huguenin & Reimann, le jeune Adam Opel revient s'installer dans sa ville natale pour créer son entreprise dans une grange prêtée par un oncle. C'est là que commence la grande histoire de la maison Adam Opel. D'abord constructeur de machines à coudre, puis de bicyclette à partir de 1888, c'est au printemps 1899, à l'initiative de ses fils Wilhelm et Fritz que l'entreprise d'Adam Opel produit sa première automobile.

» pays différents. Rassemblement majeur pour l'OCCF, cette manifestation lui permet, par son positionnement centre européen, de rassembler des équipages français mais aussi allemands, autrichiens, belges, néerlandais et suisses. Pour ceux qui en douteraient, une Opel c'est fiable et on n'hésite pas à faire des kilomètres à son volant.

Tous les ans, l'assemblée générale du club, ou Opel Classic Cup, se déroule au printemps dans différentes régions de France. A chaque fois, elle bénéficie du soutien du concessionnaire local comme cela a déjà été le cas avec la Sivrac à Montluçon, Auvergne Automobile à Clermont-Ferrand, Atlantic Automobiles à Lyon, Champagne Automobile à Epernay, Auto Service 17 à Tonnay-Charente, ou encore Rambouillet Automobiles. Ce mode de fonctionnement permet à l'organisateur, le « régional de l'étape », de faire découvrir aux autres membres du club sa région et ses spécialités.

Quant à l'Opel Classic Tour, événement lui aussi annuel, mais purement touristique, il a lieu en automne et a permis aux Opelistes de découvrir l'Ardèche en 2015 puis le Vercors en 2017. En octobre prochain, il est prévu qu'il se déroule en Savoie. Diverses sorties entre membres sont aussi organisées épisodiquement au gré des envies, toute excuse étant bonne pour rouler en Opel ancienne !

#### LES PERSPECTIVES DE L'OCCF

Aujourd'hui, l'OCCF souhaite poursuivre son développement en rassemblant de nouveaux collectionneurs, en développant sa présence dans les salons de



Le village des Opel GT lors du 3<sup>e</sup> Rassemblement Européen d'Opel Anciennes organisé en 2018, en Alsace, dans la ville de Kaysersberg.

véhicules d'époque et en s'imposant en France comme le club référent pour les propriétaires d'Opel anciennes. C'est avant tout pour aider ses membres actuels et futurs qu'il souhaite poursuivre sa quête patrimoniale et documentaire auprès des concessionnaires. Il est vrai que, faute de place, ceux-ci ne savent souvent que faire de leurs vieux équipements et les jettent. Chaque Opeliste doit pouvoir trouver à l'OCCF la réponse à ses questions et à ses recherches.

Le club souhaite également que tous les concessionnaires de France puissent trouver auprès de lui les ressources qui leur permettront d'aider leurs clients propriétaires d'Opel anciennes. Aussi, il est

à leur disposition pour les accompagner dans leurs présentations commerciales et prouver ainsi à leur clientèle qu'avec Opel, « L'Avenir appartient à tous ». Mais, cet avenir, c'est le passé commun de tous les propriétaires d'Opel qui en possède les clés !

1. Dans le vocabulaire opeliste, l'appellation KAD fait référence aux modèles Kapitän, Admiral et Diplomat.  
2. Pour Alt-Opel-Interessengemeinschaft ou, en français, club des passionnés d'Opel anciennes.

**OPHEL CLASSIC CLUB DE FRANCE**  
2, chemin de L'Alambic  
03410 Lignerolles  
Tél. : 06 51 39 58 82  
Site : [www.opel-classic-club.com](http://www.opel-classic-club.com)



Equi'Auto 2017, sur le stand de l'OCCF, la Manta 400 ex-Guy Fréguelin 1983 et le premier prototype roulant de Peugeot 205 T16 célèbre le mariage Opel - PSA.

# CARROSSERIE TESSIER

Restaurateur de voitures de collection depuis 1985

Roadster Delahaye 135 M de 1947 dessinée par Figoni, une de nos restaurations complète en 2017

**Tôlerie Menuiserie Mécanique Peinture Sellerie**

**ATELIER AUTOMOBILES ANCIENNES**  
9 rue des frères Lumière - 37170 Chambray-Lès-Tours  
Tél. +33 (0)2 47 48 06 88

infos@3adt.com [www.3adt.com](http://www.3adt.com)

Depuis 1993

Fabricant Français Adhérent FFVE PC7A

**Restom** Depuis 25 ans le n°1 des produits de restauration des véhicules

+200 produits [restom.net](http://restom.net)

**Kits traitement réservoir**

GARANTI RÉSISTANT  
SP95 SP95E10  
SP98 GAZOLE

- + Dérouillant phosphatant
- + Convertisseur de rouille
- + Époxy à froid châssis et cadres
- + Peintures moteurs anticorrosion
- + Peintures haute température
- + Nettoyant / brillantur métaux
- + Peintures constructeurs
- + Préparation carrosserie
- + Kit anodisation aluminium
- + Kit zinguage acier

PRÉSENT À :

- 7 octobre 2018 M.J.N. de NANTES (44)
- 13 et 14 octobre 2018 AUTOMEDON Le BOURGET (93)
- 20 et 21 octobre 2018 Tractomania à CAUSSADE (82)
- 27 et 28 octobre 2018 Rétro Auto Pièces à REIMS (51)
- 9, 10 et 11 novembre 2018 Salon EPOQUAUTO à LYON Eurexpo
- 18 novembre 2018 Bourse de REDON (35)
- 23, 24 et 25 novembre 2018 Salon MOTOLEGÈNDE à VINCENNES
- 1er et 2 décembre 2018 Bourse de CHAMBERY (73)

**Le Superkit RESTOM : souvent copié, jamais égalé !**  
+ 150 000 réservoirs traités en France.

20 rue du 1er Mai, 71500 Louhans 03 85 74 95 60



## FORMULTING, OBJECTIF QUALITÉ LA FORMATION AUX ANCIENNES

Quel amateur de véhicules de collection n'a jamais rêvé de pouvoir entretenir ou se dépanner lui-même ? Grâce à la société Formulting, installée à une quarantaine de kilomètres au nord-ouest de Nantes, c'est maintenant possible et pour un budget des plus raisonnables.

ADAPTATION CESAR MAILLARD, PHOTOGRAPHIES FORMULTING

Créée par Patrick Verneau sous le régime de la société par actions simplifiée en juillet 2010, Formulting est aujourd'hui reconnue pour la qualité des formations qu'elle propose. Mis à la préretraite à l'âge de 57 ans en 2010, ce dernier était alors ingénieur commercial au sein du groupe BP France pour lequel il travaillait depuis 33 ans. Considérant qu'il était trop jeune pour mettre ainsi un terme à sa carrière professionnelle, il a alors décidé de créer sa propre entreprise. Patrick Verneau animait déjà des activités autour de l'automobile ancienne depuis de nombreuses années, et il était intimement convaincu qu'une formation sérieuse et basée sur la compétence manquait cruellement aux nombreux amateurs de véhicules de collection. En effet, beaucoup de ces derniers n'osent pas rouler seuls sur de longues distances à cause du risque de panne.

Et pourtant, qu'y a-t-il de plus sympathique que des vacances en voiture ancienne sur des routes bucoliques ? Grâce à l'implication et aux compétences de Jean-Yves Barbier, enseignant dans un lycée technique privé de Saint-Brieuc, un programme pédagogique spécifique est mis en place. Celui-ci permet d'acquérir

de solides compétences en réalisant des formations de courte durée destinées à un petit nombre de stagiaires.

### COMPÉTENCES ET PÉDAGOGIE

L'entreprise accueille ses premiers élèves en janvier 2011. En France, c'est une véritable première ! Bien sûr, à l'époque, certains clubs organisent déjà pour leurs membres

des « réunions d'informations mécaniques » à titre gracieux. Mais, pour Patrick, la formation doit aller au-delà de la simple démonstration. Pour lui, c'est avant tout une affaire de professionnels compétents et pédagogues !

Avec Jean-Yves, il leur faut pas moins de six mois pour peaufiner le premier programme de formation baptisé *Mise au point moteurs/électricité*. Ce dernier



Le cours de carrosserie, n'a pas vocation à former des virtuoses de la tôlerie, mais à apprendre à bien réparer tous les petits chocs et autres accrocs.



Il n'y a pas que les passionnés d'automobile qui ont leur place dans l'atelier de Savenay, les motocyclistes ne sont bien sûr pas oubliés !

se charge aussi d'ailleurs de concevoir et de réaliser les premiers outils pédagogiques que sont les bancs moteurs et tout l'outillage spécialisé alors nécessaire. Le succès aidant, pas moins de huit autres programmes de formation viennent s'ajouter au fil des mois. Leur longueur varie. L'on trouve par exemple un programme d'une journée consacré à l'électricité automobile. La mise au point moteur, l'initiation technique à la moto, l'hydraulique Citroën ainsi que les trains roulants (comportant le freinage, la direction et les roulements) durent, eux, deux jours. Enfin, trois stages de trois jours sont aussi proposés, la tôlerie-formage, la sellerie automobile et les injections Bosch (les injections mécaniques et les injections électroniques D-Jetronic, K-Jetronic et L-Jetronic).

### À DIMENSION HUMAINE

Enseignant au lycée technique La Joliverie à Nantes, mais aussi grand collectionneur de deux-roues et journaliste, Franck Méneret a aussi enseigné chez Formulting de 2013 à 2015. Il a ainsi pu contribuer très activement à la création de nouvelles formations. Franck et Jean-Yves, deux personnages à la personnalité très marquée et aux compétences connues et reconnues, apportent toujours aujourd'hui leur aide bénévole et amicale en tant que conseillers pédagogiques et techniques. Toutes les formations sont conçues pour se dérouler avec un nombre de stagiaires particulièrement réduit, deux à six maximum. Ainsi, ceux-ci peuvent s'exercer et se familiariser avec le plus grand choix de technologies proposé aujourd'hui en France. Les formateurs sélectionnés par



Réglage du jeu aux culbuteurs. Chez Formulting on privilégie les petits groupes pour favoriser les échanges et permettre à chacun de progresser.

titre Patrick Verneau, « les programmes de tôlerie-formage et de sellerie automobile qui accueillent deux à quatre stagiaires maximum par session, ne feront pas d'eux des professionnels de la discipline, mais ils leur permettront de réaliser les bons premiers gestes et d'acquérir les bonnes pratiques qui leur éviteront de passer par la "case échec" ». Ces stages initiatiques permettent aussi de connaître ses limites dans chaque discipline et de savoir organiser une restauration. Il est en effet important de bien débiter son chantier si l'on veut que sa réalisation soit une réussite.

### AVEC BOSCH CLASSIC SERVICES

Formulting assure aussi des cours du soir dispensés au Lycée La Joliverie auprès d'élèves préparant un Baccalauréat Professionnel ou un BTS afin de leur donner une culture et un « vernis » en matière de véhicule ancien. Devant le succès de la formule, des projets similaires sont actuellement à l'étude avec d'autres établissements. Formulting a aussi mis en place un partenariat avec l'association nantaise de réinsertion L'Etape afin de permettre à des jeunes « cabossés de la vie » de découvrir qu'ils sont capables de faire des choses bien. L'objectif étant ici de leur donner l'envie de renouer avec le milieu scolaire ou de l'apprentissage.

Formulting sont des enseignants et des professionnels de la restauration automobile. En activité ou retraités, tous sont passionnés par cette envie de transmettre des pratiques aujourd'hui disparues ou en voie de disparition et assurer ainsi leur préservation. Les sessions sont une alternance d'acquisition des bases, soit le minimum de théorie nécessaire pour comprendre les fonctionnements, et de mise en pratique en atelier de ces mêmes bases au fur et à mesure que les stagiaires avancent dans les programmes. C'est ainsi la garantie que chacun comprenne parfaitement les fonctionnements des différents dispositifs mécaniques d'un véhicule tout en mettant en pratique les techniques de réglages enseignées. Comme le souligne à juste

leurs professionnels du marché pour »



L'atelier de mécanique, clair et bien rangé, offre à ses stagiaires des conditions idéales pour leur apprendre à se débrouiller en cas de panne sur le bord de la route.

» leur apporter une qualité de formation irréprochable. Après avoir étudié les différentes propositions du marché, ils se sont tournés vers Formulting pour mener à bien cette mission. Aujourd'hui, l'entreprise savennaisienne éprouve évidemment une certaine fierté de ce choix. Avec le soutien de Bosch France, Formulting a ainsi créé des bancs de réglages et d'essais qui permettent non seulement de procéder aux différents contrôles et réglages, mais aussi de créer des pannes. Le but est alors d'initier les nouveaux professionnels afin de leur apprendre rapidement à poser un diagnostic pertinent et précis face à tous les problèmes auxquels ils pourront être confrontés. En découlera ensuite une procédure de réparation et de remise en état qui garantira aux utilisateurs une prestation de qualité à son plus juste prix.

Aujourd'hui, Formulting est constituée d'une équipe de onze personnes dont sept formateurs. Tous sont animés par la même passion et la même soif de transmettre des métiers et des techniques de travail qui ne sont plus enseignées depuis de longues années. Leur volonté première est que ce savoir-faire, véritable patrimoine, perdure et continue à vivre. Formulting travaille dans ce sens depuis plusieurs années avec la FFVE et ses présidents, Valy Giron puis Alain Guillaume, qui ont parfaitement compris le sens et la motivation de sa démarche. Elle s'est effectivement impliquée au sein de sa commission Formation et transmission du savoir-faire pendant trois ans de 2015 à 2018. La Fédération l'a également appuyée lors de sa demande de qualification auprès de l'Anfa<sup>1</sup>.

de trois ans, est devenu l'associé de Patrick Verneau. C'est lui qui, d'ici 2019, lui succédera à la direction de Formulting. Il œuvre avec le même état d'esprit que celui qui anime l'entreprise depuis ses débuts, et il saura en pérenniser le centre de formation en restant attentif à la qualité de la transmission des savoir-faire d'autrefois. C'est lui aussi qui devra ouvrir de nouveaux horizons en mettant en place de nouvelles activités. Ses dix années d'expérience font aujourd'hui de Formulting le premier centre de formations mécaniques anciennes privé en France. Elles lui ont permis d'acquérir une grande maturité tant dans le contenu que dans la qualité de son enseignement. «*Transmettons un savoir-faire, préservons un patrimoine*», telle est sa devise depuis ses débuts.

1. L'Anfa est l'Association Nationale pour la Formation Automobile.

#### SAUVEGARDER AVEC LA FFVE



Cher aux Petites Anglaises et réputé compliqué, le carburateur SU n'aura pourtant plus aucun secret pour vous après un stage de formation chez Formulting.

Aujourd'hui Patrick Verneau et son équipe expriment toute leur reconnaissance au maître-carrossier Hubert Haberbusch, administrateur de la FFVE au titre du Collège des professionnels, qui les a accueillis et épaulés, ainsi qu'à tous les membres de ladite commission Formation et transmission du savoir-faire. Ils sont aussi très reconnaissants envers Philippe Mercier, membre coopté de la FFVE en charge de la transmission des savoir-faire, qui s'est beaucoup impliqué pour Formulting dans cette démarche. Formulting s'est enfin assuré la collaboration de Sébastien Berthebaud, jeune ingénieur motoriste et transmission, qui, depuis maintenant plus



**FORMULTING**  
ZA des Acacias  
44260 Savenay  
Tél. : 02 40 73 96 51  
Site : [www.formulting.com](http://www.formulting.com)

**CARROSSERIE**  
**HH**  
Services  
**STRASBOURG**

**HUDERT HABERBUSCH**  
Maître d'Art  
Restaurateur de véhicules de collection

2 rue du Rhin Napoléon - 67000 Strasbourg  
tél. : 03 88 61 70 24 - [www.carrosserie-hh.com](http://www.carrosserie-hh.com) - [contact@carrosserie-hh.com](mailto:contact@carrosserie-hh.com)

MAÎTRES D'ART X ÉLÈVES

**ASSURANCES VÉHICULES DE COLLECTION**

**Depuis 1907**  
**au service de nos assurés**

79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex  
TÉL 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85  
[www.assurances-bailly.fr](http://www.assurances-bailly.fr)

**ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES**  
**SANTÉ • HABITATION**

# Quality Parts

• stock très important • réception des pièces disponibles en 24/48H • à votre disposition pour toutes informations complémentaires  
**[gardel@orange.fr](mailto:gardel@orange.fr)**  
**<http://www.sas-gardel.fr>**

**Catalogues complets illustrés**  
Jaguar MKII • Jaguar E-type • Jaguar XK • British Parts, Tools & Accessories • MGTC  
MGTD-TF • MGA • MGB • MGC • MGF • Sprite-Midget '58-'64 • Sprite-Midget '65-'80  
Morris Minor • A.H.100/4-3000 • Triumph Spitfire • TR2-4A • TR5-250-6 • Mini

**Distributeur Guy Gardel**  
3 bis, Rue des Écoles 59254 Ghyvelde - France  
**Tél.: 03 28 26 61 00**  
**Fax.: 03 28 26 83 73**

# L'ÉQUIPE DES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX DE LA FFVE LA FÉDÉRATION SUR LE TERRAIN

Afin d'être encore plus proche des clubs et des collectionneurs, la FFVE a mis en place depuis 2006 vingt délégués régionaux. Voici un point détaillé sur leurs missions et leurs rôles alors que leur équipe vient à nouveau de s'enrichir.

PAR ALAIN GUILLAUME, PRÉSIDENT DE LA FFVE, ET DANIEL PALÉNI, COORDINATEUR DES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

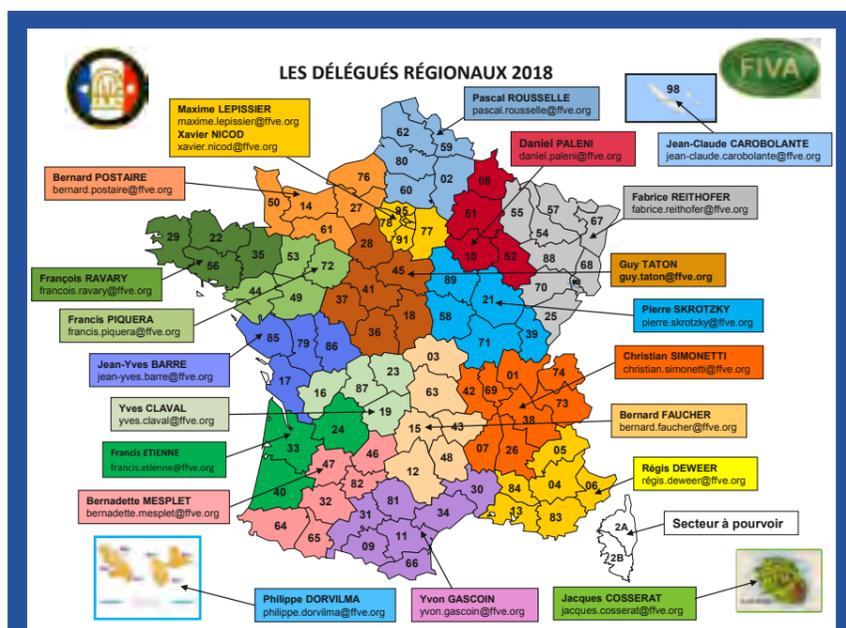


Daniel Paléni, le nouveau coordinateur des délégués régionaux de la FFVE pour 2018.

Afin de faire face à l'augmentation du nombre d'adhérents et de manifestations, et pour être toujours plus proche du terrain, le bureau de la FFVE a créé en 2006 la fonction de délégué régional. Le rôle de ce dernier est capital puisqu'il représente la FFVE dans sa région. Il est de ce fait présent et à l'écoute des besoins des clubs en participant aux manifestations, salons, bourses et expositions. Il anime des réunions spécifiques, par exemple lors d'assemblées générales, et contribue au développement de la FFVE au plus près des collectionneurs locaux. Le délégué régional est également le premier sollicité lorsque des difficultés surviennent pour les collectionneurs à la recherche de réponses. Actuellement, les thèmes récurrents sont la carte grise de collection ou normale et les mesures accompagnant chacune d'elles, les dossiers de demande d'attestation à compléter, le contrôle technique, les restrictions de circulation, la taxe à l'essieu, l'organisation de manifestations, etc. Et, plus largement, sont aussi soumises au délégué régional toutes les questions liées aux dossiers d'actualité traités par les responsables de la FFVE auprès des Pouvoirs Publics.

Les nombreux clubs, qui composent l'important mouvement des collectionneurs de véhicules d'époque, sont en attente de relais, de réponses de la part du bureau de la Fédération qu'ils croient quelquefois éloigné de leurs préoccupations quotidiennes. Ce n'est bien sûr pas le cas ! La présence et l'action du délégué régional sur le terrain doivent leur permettre de suivre les actions qu'elle mène au niveau national. Proches des organisations locales, le délégué régional écoute, informe, renseigne, rapporte les actions entreprises et, surtout, invite les associations ou clubs qui ne sont pas encore affiliés, à rejoindre la FFVE. A l'issue de l'Assemblée Générale de février 2018, Daniel Paléni, administrateur de la FFVE au titre du collège multimarque, et lui-même délégué régional, a accepté la charge de coordinateur des délégués

régionaux afin de pouvoir travailler avec eux sur le développement de leur présence sur le terrain. Dans le but d'être encore plus proche des collectionneurs, il a alors été décidé de nommer un second délégué régional pour la Région Parisienne, et obtenir ainsi pour cette dernière une meilleure couverture. Maxime Lépissier travaille donc dorénavant en coordination avec Xavier Nicod. Par ailleurs, la région Sud-Ouest, dont Bernadette Mesplet avait seule la charge, est divisée en deux. Francis Etienne est maintenant en charge de la région Aquitaine tandis que Bernadette conserve la région Midi-Pyrénées. Enfin, tous les délégués régionaux qui ont choisi de ne pas poursuivre leur activité en 2018, ont été systématiquement remplacés afin d'assurer la parfaite continuité de leurs missions. ■



## LA FFVE DANS TOUTES LES RÉGIONS DE FRANCE

Vous trouverez ici la nouvelle carte de la répartition par régions et par départements des délégations régionales de la FFVE. N'hésitez pas à les contacter si vous avez des questions, elles sont à votre écoute. Cependant, n'oubliez pas qu'un

délégué régional est aussi un bénévole qui consacre une partie de son temps libre pour vous aider. Merci pour votre compréhension si parfois son délai de réponse n'est pas immédiat.

# ILS REJOIGNENT LA FFVE

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



## NOUVELLES ADHESIONS CLUB MULTIMARQUES

### Militaires

n° 1534  
OVERLORD AMPVCG AUDE  
18 bis, rue de Mader  
1110 VINASSAN  
Philippe BARTHEZ  
Tél. : 06 61 72 23 25 et 04 68 48 42 24  
Email : overlord.philippe@gmail.com

### Automobiles

n° 1535  
RETROMOBILE CLUB BOROILLOT  
4, place Léon Blum  
25700 VALENTIGNEY  
Sylvain PELLETTIER  
Tél. : 06 28 50 64 69  
Email : gilles.sogni@gmail.com

### Musées

n° 1536  
MUSÉE DE LA VIE D'AUTREFOIS  
Chemin de Frilure  
77134 LES ORMES-SUR-VOULZIE  
Jérôme WITT  
Tél. : 01 60 58 72 07  
Email : museevieautrefois@orange.fr  
Site : www.museedelavieautrefois.com

### Automobiles

n° 1537  
LES VIEILLES GLOIRES  
5, parc des activités de L'la  
68890 REGUISHEIM  
Daniel HEITZ  
Tél. : 03 89 81 73 80 et 06 77 74 08 16  
Email : daniel6880@orange.fr

### Automobiles

n° 1538  
ECURIE MORBIHAN AUTOSPORT  
8, allée Jean-Jacques Rousseau  
56000 VANNES  
Jean-Marc ROBIC  
Tél. : 06 87 80 60 39  
Email : ecuriemorbihanautosport@gmail.com

### Automobiles

n° 1539  
DRIVERS CÔTE D'OPALE  
22, rue Nationale  
62250 MARQUISE  
Steeven DECOMBLE  
Tél. : 06 28 52 36 00  
Email : decomblesteeven@gmail.com  
Site : www.retrofestivalcotedopale.com

### Automobiles

n° 1540  
CAR ET MOTO ADDICTION  
1, allée de La Voile  
40140 SOUSTONS  
Jean Pierre BESSON  
Tél. : 05 58 41 22 63 et 06 26 05 37 30  
Email : carmotoaddiction@gmail.com

### Automobiles

n° 1541  
AUTO RETRO PASSION 02  
27, rue Alexandre Dumas  
02100 SAINT-QUENTIN  
Jean Claude PEPIN  
Tél. : 07 68 36 25 71  
Email : tainecorinne@gmail.com

### Automobiles

n° 1542  
AMICALE PATRIMOINE AUTOMOBILE  
CD 50, Les Agels  
13920 SAINT-MITRE-LES-REMPARTS  
Christophe IMBERT  
Tél. : 06 04 59 95 89  
Email : christophe.imberty@notaires.fr

### Automobiles

n° 1543  
LES VOLANTS DE L'EMBLAUEZ  
32, rue de La Forêt  
43800 SAINT-VINCENT  
Alain DEFAY  
Tél. : 06 08 48 23 13 et 04 71 08 10 58  
Email : alain-defay@wanadoo.fr

### Automobiles

n° 1544  
CAR ENTR' AID  
19, rue André Chénier  
80000 AMIENS  
Baptiste BEAUGRAND  
Tél. : 06 84 71 21 30 et 06 50 51 75 94  
Email : carentraid@gmail.com

### Automobiles

n° 1545  
MOTEURS SAINT TROPEZ  
49, route des Plages  
83990 SAINT-TROPEZ  
Guillaume ABBE  
Tél. : 06 03 96 60 71  
Email : guille-69-594@hotmail.com

### Motocyclettes

n° 1546  
MOTOS CAUXLLECTION  
102, rue de L'Etang  
76190 YVETOT  
Jacques BUCQUET  
Tél. : 02 35 56 83 86 et 06 83 92 24 95  
Email : motoscauxllection@orange.fr

### Automobiles

n° 1547  
BELFORT AUTO RETRO  
4 bis, rue Albert Thomas  
90000 BELFORT

Jean-François LAVIE  
Tél. : 03 84 28 33 63 et 06 95 11 74 97  
Email : contact@belfortautoretro.com

### Autocars et autobus

n° 1548  
DAUPHINE SETRA CLUB  
12, rue de La Balme  
38640 CLAIIX  
Sébastien MOREL  
Tél. : 06 80 45 77 71  
Email : georges.homs@orange.fr

### Automobiles

n° 1549  
AUTO PASSION NORD - FRANCHE-COMTE  
2, rue d'Avignon  
90000 BELFORT  
Chrétien CECCHETANI  
Tél. : 06 95 02 27 89 et 06 71 17 21 60  
Email : franck.carrere@gmail.com  
Site : www.apnfc@asso.st

### Automobiles

n° 1550  
PASTEL  
Mairie  
31320 AUREVILLE  
Didier AMANS  
Tél. : 05 61 83 48 62 et 06 09 72 19 47  
Email : patrickgarrigues31@orange.fr

### Automobiles

n° 1551  
AMICALE DES VIEUX PISTONS D'ARMOR  
La Meffrais  
22100 SAINT-SAMSON-SUR-RANCE  
Bertrand ANDLAUER  
Tél. : 02 96 39 10 30 et 06 14 15 69 71  
Email : yannjourdan@orange.fr

## NOUVELLES ADHESIONS PROFESSIONNELLS

### Mécanique générale

n° 9444  
GARAGE DU MOULIN ROUGE  
31, rue du Moulin Rouge  
85310 LA CHAIZE-LE-VICOMTE  
Thierry LIARD  
Tél. : 02 51 05 70 08 et 06 80 71 68 39  
Email : contact@gmr-85.com  
Site : www.gmr-85.com

### Mécanique générale

n° 9445  
H CLASSIC CARS

262 C, chemin des Croix  
83440 TOURRETTES  
Harold PRESTI  
Tél. : 06 66 56 62 01  
Email : h.classic.cars@gmail.com

### Restauration auto et moto

n° 9446  
SOUL VINTAGE  
99, chemin de Perle  
82000 MONTAUBAN  
Yohan MOULIS  
Tél. : 06 44 85 52 24  
Email : contact@soul-vintage.fr  
Site : www.soul-vintage.fr

### Contrôle technique

n° 9447  
SARL CTC 10  
13, rue de L'Aulne  
ZA des Sources  
10150 CRENEY-PRES-TROYES  
Christophe RENIE  
Tél. : 03 25 71 91 00 et 03 25 80 51 25  
Email : contact@ctc10.fr  
Site : www.ctc10.fr

### Achat, vente, négoce

n° 9448  
LIZARD GARAGE - ALPINNOV  
28, impasse de L'Oratoire  
74330 SILLINGY  
Eric LIGONES  
Tél. : 06 23 92 62 66  
Email : sales@lizard-garage.com  
Site : www.lizard-garage.com

### Parc d'attraction

n° 9449  
VINTAGE BEL AIR  
18, rue Buffon  
21200 BEAUNE  
Jacques LE DISEZ  
Tél. : 06 73 47 03 00  
Email : jledisez@vintagebelair.com  
Site : www.vintagebelair.com

### Organisation, événementiel

n° 9450  
TOULOUSE EVENEMENTS  
rond point Michel Benech  
CS 44128  
31030 TOULOUSE CEDEX 4  
Patrice VASSAL  
Tél. : 05 62 25 45 45 et 05 62 25 45 00  
Email : patrice.vassal@gl-events.com  
Site : www.toulouse-evenements.com

## CLUBS, MUSÉES, PROFESSIONNELLS, COMMENT ADHÉRER À LA FFVE ?

La FFVE rassemble les Clubs, les Musées et les Professionnels dont l'activité est au moins partiellement axée sur les véhicules anciens. Conformément à ses statuts, elle ne peut accepter de collectionneurs particuliers. Pour prendre connaissance de la procédure d'adhésion, reportez-vous au site internet de la FFVE, rubrique Adhérents, que vous trouverez sous l'adresse : [www.ffve.org/Comment\\_adherer\\_a\\_la\\_FFVE](http://www.ffve.org/Comment_adherer_a_la_FFVE) A bientôt !



# ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE

## LE BUREAU



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



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



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



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



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



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



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



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

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Titulaires

### Collège Marques

Etienne Anglade (*Club Delahaye*)

Arnaud Blanc

(*Les Doyennes de Panhard & Levassor*)

Jean-Michel Charpentier

(*Les Amis de Delage*)

Jean-Marc Dubost (*Club AC France*)

Bernadette Mesplet

(*Club DS-ID Côte Basque*)

Bertrand Osio (*Amicale Facel Véga*)

Céline Poussard (*La Traction Universelle*)

### Collège Multimarques

Pierre-Jean Desfossé (*Club Les Teuf Teuf*)

Michel Clin

(*Association des Boucles de Loire*)

Régis Deweer (*Passion Automobiles 06*)

Yvon Gascoin (*Trophée Historique des Régions de France*)

Alain Guillaume (*Les 3A de Lyon*)

Pascal Rousselle (*Ravera / 6A - Raucca*)

Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

### Collège Motocyclistes

Nicolas Generoso (*Les Bielles de Jaais*)

Alain Grare

(*Vincent Owners Club France*)

Patrick Le Parc

(*Vieilles Japonaises Deux-Temps*)

### Collège Musées

Valy Giron

(*Musée Automobile de Vendée*)

Patrick-André Laubie (*Musée Montolza*)

### Collège Utilitaires,

#### Militaires et Agricoles

Bernard Postaire (*Association Normande d'Anciens Utilitaires*)

Daniel Sauvagère (*Amicale SFV*)

Bruno Tabare (*Musée des Blindés et Véhicules Militaires*)

### Collège Professionnels

Eric Decellères (*Restom SA*)

Hubert Haberbusch (*HH Services*)

## LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Les Administrateurs Suppléants

### Collège Marques

Michel Blanchard (*Club Bugatti*)

Mathieu Gras (*Amicale Salmson*)

Jean Lamprière (*Club Vedette France*)

Michel Lemoine

(*Club Peugeot 403 Cabriolet*)

Michel Piat (*Club Georges Irat*)

Henri de Roissard (*Club Talbot*)

Philippe Thomas (*Club Ford Cosworth*)

## Collège Multimarques

Robert-Louis Brezout-Fernandez

(*American Car Club de France*)

Bernard Faucher

(*La Traction de Haute Auvergne*)

Christine Gauchy

(*Vincennes en Anciennes*)

Xavier Nicod (*Club Auto Legend*)

Daniel Paléni (*ACAC de Bar-sur-Aube*)

Patrick Rollet (*Automobiles et Patrimoine du Pays de Fougères*)

Pierre Skrotzky (*AOC Beaune*)

### Collège Motocyclistes

Rémi Bilet (*Vespa Club de France*)

Roland Carlier

(*Fédération des Clubs Motocyclistes de La Police Nationale*)

Jean-Paul Veauquequin

(*Retro Enduro Club de France*)

### Collège Musées

Richard Keller (*ACF/Amair*)

### Collège Utilitaires,

#### Militaires et Agricoles

Philippe Beaussier (*Car Histo Bus*)

Alain Quemener (*FFMVCG*)

Jean-Pierre Saulet

(*Camion Club de France*)

### Collège Professionnels

Pierre Maquet (*Piquemal Classique*)

Stéphane Pavot (*Etude Osenat*)

## LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

### Champagne - Ardennes

Coordinateur des délégués régionaux

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

### Alsace - Lorraine - Franche-Comté

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

### Antilles

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

### Aquitaine

Francis Etienne

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

### Auvergne

Bernard Faucher

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

### Bourgogne

Pierre Skrotzky

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

### Bretagne

François Ravary

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

### Centre

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

## Ile-de-France

Maxime Lépissier

[maxime.lepissier@ffve.org](mailto:maxime.lepissier@ffve.org)

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

### Ile-de-La-Réunion

Jacques Cosserat

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

### Languedoc - Roussillon

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

### Limousin

Yves Claval

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

### Maine

Francis Piquera

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

### Midi-Pyrénées

Bernadette Mesplet

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

### Nord - Artois - Picardie

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

### Normandie

Bernard Postaire

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

### Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante

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

### Poitou - Charentes - Vendée

Jean-Yves Barre

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

### Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer

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

### Rhône-Alpes

Christian Simonetti

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

## LES MEMBRES COOPTÉS

### Affaires juridiques

Jean-Pierre Antoine

### Développement des musées

Patrick de Dumast

### Dossier Unesco

Guillaume Kozubski

### Affaires administratives

Louis Lamiré

### Chargé de mission :

"enseignement technologique"

Jean-Paul Le Buzith

### Transmission des savoir-faire

Philippe Mercier

### Ouverture sur la Jeunesse

Maximilien Rousselle

## Carte identité Fiva

Jean-François Ruchaud

## LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche de chez vous, contactez :

Jean-François Ruchaud

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

## LES COORDINATEURS RÉGIONAUX

Pour organiser vos manifestations, contactez-les à travers le vice-président en charge de cette activité :

Michel Clin [michel.clin@ffve.org](mailto:michel.clin@ffve.org)

## PRÉSIDENTS D'HONNEUR

Anciens Présidents de la FFVE

Robert Panhard 1991-1994

Claude Delagneau 1994-2013

## LES MEMBRES D'HONNEUR

Membre Fondateur de la FCMF

Philippe Looten

Membre Fondateur de la FFVE

Adrien Maeght

Ancien Président de la Fiva

Michel de Thomasson

## LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION

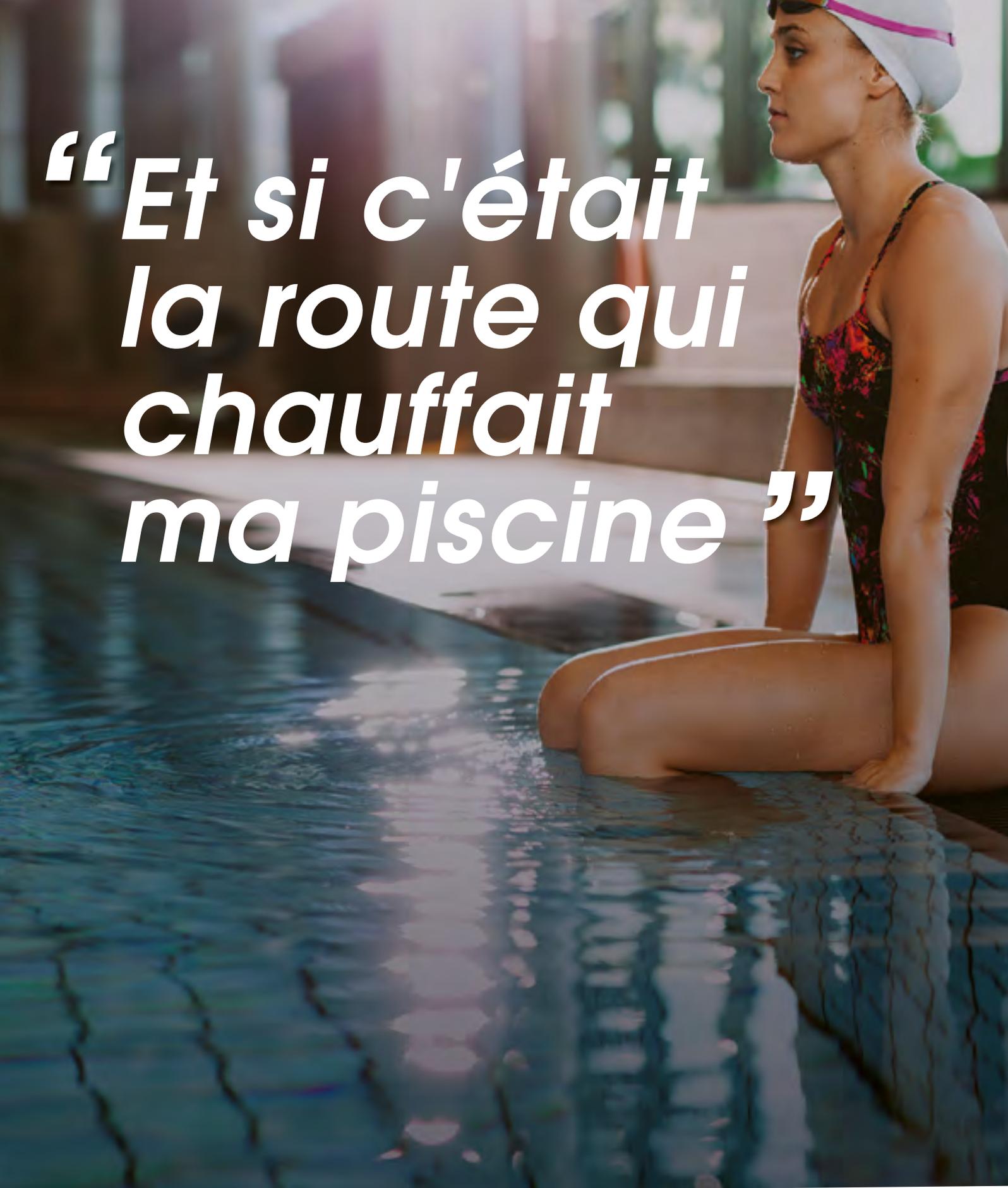
### allopneus.com



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

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





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