



TRIMESTRIEL

N° 8

l'Authentique

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



INSOLITE

L'authenticité en questions

GRAND DU SPORT

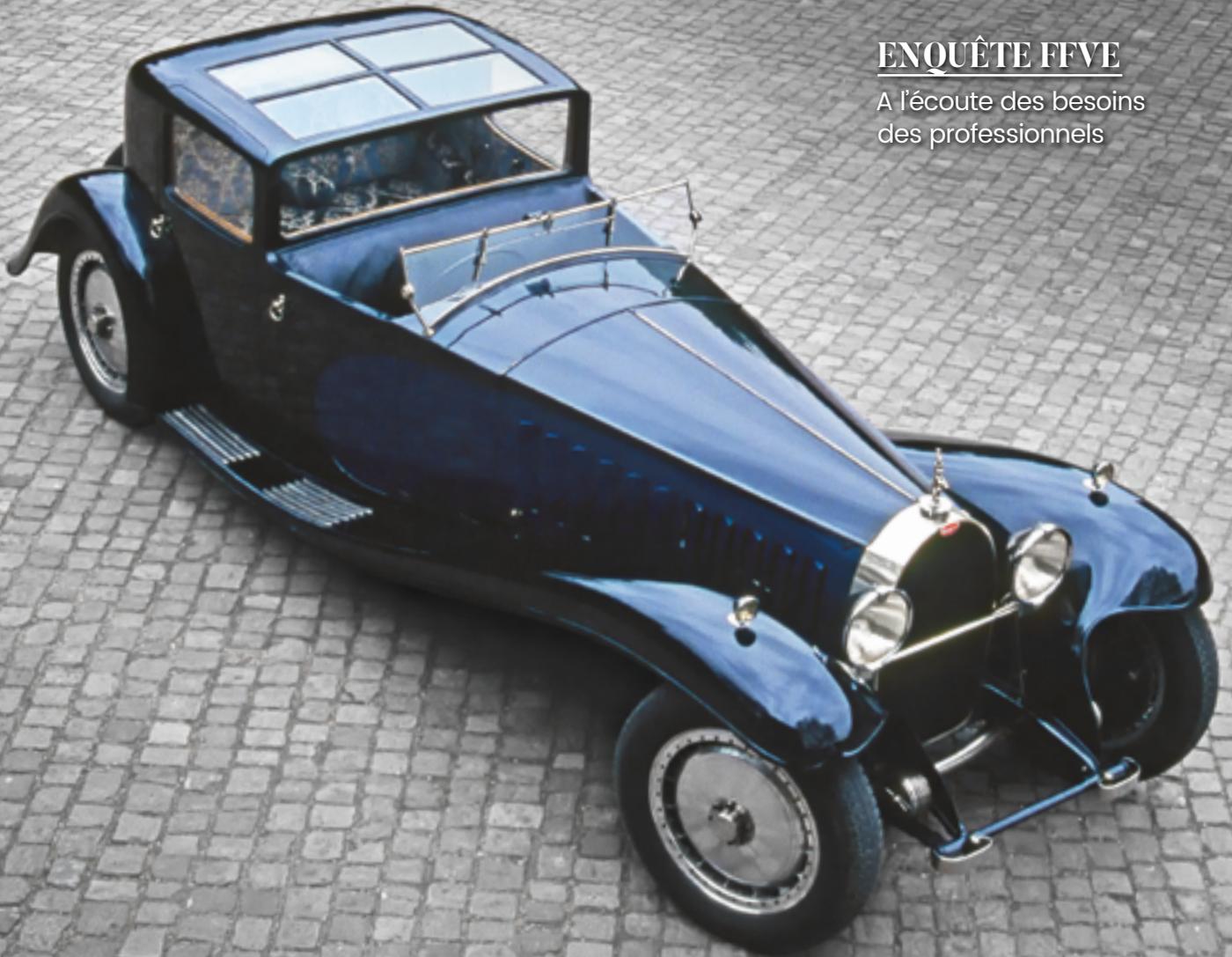
Michèle Mouton, la lionne des rallyes

HISTOIRE DE MARQUE

Le VéloSolex, la bicyclette qui roule toute seule

ENQUÊTE FFVE

A l'écoute des besoins des professionnels



BUGATTI ROYALE

LA JOCONDE DE L'AUTOMOBILE

GRANDS ÉVÉNEMENTS

75^e Anniversaire de la Libération

L 16034 - 8 - F : 7,00 € - RD



alcyon media

NOV-DEC 2019 - JANVIER 2020



SALON
**RETRO
MOBILE**

LE PASSÉ A TOUJOURS UN FUTUR

05 - 09
FÉVRIER 2020

PARIS
PORTE DE VERSAILLES
PAVILLONS 1.2.3

RETROMOBILE.FR
#RETROMOBILE
t f i

VENTE AUX ENCHÈRES **ARTCURIAL** // Motorcars 07 FÉVRIER

ACHETEZ VOTRE BILLET SUR INTERNET À 19€ AU LIEU DE 23€ EN CAISSE
ET ÉVITEZ LES FILES D'ATTENTE. RENDEZ-VOUS SUR WWW.RETROMOBILE.FR



EDITORIAL

«En 2020, une série d'actions nouvelles!»

Chers amis,
Ce huitième exemplaire de l'Authentique, la revue de votre Fédération, rassemble, comme toujours, toute la variété des facettes de notre passion commune : du mythique Vélosolex à la légendaire Bugatti Royale, de la course de côte de Gallion aux exploits de Michèle Mouton en championnat du Monde... Vous trouverez également des reportages de

concours d'élégance. La FFVE a décidé d'encourager ces manifestations, qui offrent l'occasion au grand public, pas nécessairement connaisseur, d'approcher nos adhérents et leurs véhicules, réunissent les familles autour d'un événement ludique et culturel, et mettent en valeur le remarquable métier de restaurateur de véhicules d'époque.

Ces professionnels ont pu largement exprimer leurs attentes et leurs suggestions dans l'enquête menée auprès d'eux en 2019, dont les résultats vous sont présentés. Nous allons décliner en 2020 une série d'actions nouvelles découlant des conclusions de cette enquête, en particulier en matière de formation et de transmission des savoirs.

L'AUTHENTICITÉ ? POUR MOI, DEUX CRITÈRES...

Il est aussi question dans votre revue d'«authenticité». Chacun en a sa propre conception, qui guide son parcours de collectionneur. Pour ma part, je m'en tiens à deux critères : bien sûr le véhicule doit être maintenu ou restauré dans son état d'origine, bien entretenu, sans modification significative, mais surtout, il doit vivre ce pour quoi il a été conçu, c'est à dire rouler. Bref, pour moi, l'usage compte autant que l'état. Je ne voudrais pas terminer cet éditorial sans évoquer deux initiatives récentes de la FFVE. Le programme des Lieux de l'histoire automobile, en premier lieu. Notre passion repose sur un patrimoine exceptionnel, fruit d'une extraordinaire aventure scientifique, industrielle, culturelle, sportive plus que centenaire. Nous nous devons d'en cultiver la mémoire. Plusieurs dizaines de lieux symboliques seront célébrés chaque année. Mais notre passion doit aussi s'inscrire dans les préoccupations des temps présents ; c'est pourquoi désormais, pour chaque attestation délivrée, la FFVE plantera un arbre. Dès 2020, quarante hectares de forêts seront reconstitués grâce à ce programme réalisé en partenariat avec Fransylva. A toutes et à tous, je souhaite une très heureuse et harmonieuse année nouvelle.

Jean-Louis Blanc
Président de la FFVE



SOMMAIRE

N° 8 – NOVEMBRE, DECEMBRE,
JANVIER 2020

12



3 · Éditorial

Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 · Les dessous de l'affaire

La Porsche 550/1500 RS Spyder de 1956

8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

12 · Enquête FFVE

A l'écoute des besoins des professionnels

16 · En Vitrine

Idées-cadeaux en toutes saisons

18 · L'Humeur de...

François Melcion

20 · Insolite

L'authenticité en questions

36 · Modèle

Bugatti Royale, la Joconde de l'automobile

48 · Grand du Sport

Michèle Mouton, unique en son genre

54 · Histoire des Marques

VéloSolex, la bicyclette qui roule toute seule

63 · Événements

Les grands rendez-vous de la FFVE

92 · Abonnement

L'Authentique chez vous à chaque parution

94 · Club

Le Rétromobil Club de Tulle

98 · Musée

Le Musée Automobile de Ciré-d'Aunis

100 · Professionnel

Groupe Charm'Hôtel



48



54



63



100



98

104 · Nouveaux Adhérents

Ils rejoignent la FFVE

106 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel de la FFVE - BP 40068
92105 Boulogne-Billancourt Cédex
www.ffve.org

Directeur de la publication :

Jean-Louis Blanc

secretariat@ffve.org

Président du Comité Éditorial :

Pascal Rousselle

pascal.rousselle@ffve.org

Éditeur Délégué :

Alcyon Media Groupe

14, rue du Capitaine Ménard - 75015 Paris

Tél : 01 45 00 01 60

Directeur de la Rédaction :

François Granet

fgranet@alcyon-media.com

Directeur de la Création :

Charles Guénant

cguenant@alcyon-media.com

Rédacteur en Chef :

Antoine Demetz

ademetz@alcyon-media.com

Directrice Artistique :

Valentine du Réau

vdureau@alcyon-media.com

Secrétaire de Rédaction :

Nathalie Bourrinet

Rédacteur Permanent :

François Dauré,

fdaure@alcyon-media.com

Laurent Ducastel,

lducastel@alcyon-media.com

Marketing et Publicité :

Alizée Glavieux

aglavieux@alcyon-media.com

Ont collaboré à ce numéro :

Harald Adam, Austral, Archives Fonds Fouqueville d'Orgebrune, Archives Granet-Tegler - Fond Gérard Crombac, Archives Motorsport Images, Marie-Louise Boissard de Beaufort, Carole Capitaine, Centro Storico Fiat - FCA, Circuit des Remparts, Citroën Communication, Collection BNF-Gallica, Collection of The Henry Ford, Daimler AG, Albert Dellile, Antoine Demetz, Fédération Française des MCVG, Fiat 500 et Dérivés Club de France, François Fouqueville, Pat Garnier, Bruno des Gayets, Alexis Goure - Peter Auto, François Granet, Charles Guénant, Julien Hergault - Peter Auto, Patrick Jacquemond, L'Aventure Peugeot Citroën DS, Bruno Lacoste, César Maillard, Me Grégoire Marchac, Mécatechnic, Olivier Moineau, Musée National de L'Automobile de Mulhouse, Musée de Ciré d'Aunis - H. Monestier - M. Clément, Yves Ridon, Patrick Rollet, Denise Rousselle, Pascal Rousselle,

Julien Sautot, Retromobil Club de Tulle,

Olivier Weyl, Collection Privée, DR.

Remerciements :

Alainn Tours, Lille Auto Héritage, Salon Rétromobile, Auto Sport Museum, Patrick Barrabès, L'Association Célébration Centenaire Citroën en la personne d'Alain Thuret et de Régis Guyot, Citroën Communication en la personne de Nathalie Roussel, Thierry Dubois, FCA France - service de presse, L'Aventure Peugeot Citroën DS en la personne d'Emmanuelle Flaccus, Armel Legourriec, Peter Auto, Dominique Couto, Acaba, Carbon, Loïc Héritier, V.L Carré de Soie, Memo Paris, Chapal et Ange Barde.

Régie publicitaire :

Alcyon Media Groupe

publicite@alcyon-media.com

Impression : Desbouis-Grésil

Distribution : MLP - ISSN : en cours

CPPAP : en cours

Copyright : Alcyon Media Groupe

Tous Droits réservés 2020.

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

LES DESSOUS DE L'AFFAIRE

PAR BRUNO DES GAYETS





Porsche 550/1500 RS Spyder - 1956
Dans chaque numéro de l'Authentique, le photographe Bruno Des Gayets nous livre son interprétation artistique du véhicule de collection.
Retrouvez ses oeuvres sur www.nikoja.com

ACTUALITÉS

FAITS, CHIFFRES, BRÈVES...

“Le chrono a gouverné ma vie pendant 43 ans. Maintenant, il me sert à faire bouillir mes œufs à la coque.”

HANS-JOACHIM STUCK

pilote à la retraite, champion du monde d'Endurance 1985, deux victoires aux 24 Heures du Mans, trois au 12 Heures de Sebring, et beaucoup d'autres...



© Jeremy

De Lorean fait du neuf avec du vieux

De Lorean redéploie ses ailes ! La publication par l'administration américaine de textes (écrits en 2015 mais non promulgués jusque-là) assouplissant la législation sur les petites séries de véhicules, permet à la marque de se relancer. Une nouvelle production de DMC-12 va débuter à partir de pièces toujours en stock et d'éléments refabriqués. Le constructeur n'a pas précisé s'il comptait utiliser des V6 PRV reconditionnés, bloc qui équipait les DMC-12 à leur lancement en 1981. Peu probable compte tenu du durcissement de la réglementation anti-pollution aux Etats-Unis... www.delorean.com



© Agence Austral - Circuit des Remparts

Nous gardons nos anciennes immatriculations !

La notice qui le résume ne fait que quelques lignes mais sa dernière phrase va soulager beaucoup de collectionneurs : publié au Journal Officiel le 11 décembre et entré en vigueur dès le lendemain, le décret n°2019-1328 du 9 décembre 2019 portant diverses mesures en matière de sécurité routière «...supprime la date butoir de conversion des véhicules équipés d'une plaque comportant un ancien numéro de type "133 ABC 12" en plaque comportant un numéro de type "AB-123-AB"». Traduit en langage courant, cela signifie que les véhicules, notamment ceux de collection, peuvent conserver leurs anciennes immatriculations et sont dispensés de

passer au Système d'Identification des Véhicules (le SIV). L'article 13 du décret du 9 février 2009 avait en effet donné le 31 décembre 2020 comme date ultime pour effectuer cette conversion. Cette échéance est donc supprimée (pas le SIV !). Attention : ceux qui avaient déjà effectué ce changement ne peuvent plus revenir en arrière. Et, en cas de changement d'immatriculation à l'occasion «de toute formalité administrative conduisant à l'édition d'un nouveau certificat d'immatriculation», par exemple lors d'un changement de département de résidence, le passage au SIV demeure inévitable.



© Circuit Carole / FFVE

Carole a 40 ans !

Il n'est jamais trop tard pour souhaiter bon anniversaire et souffler des bougies ! Le circuit Carole a fêté en fin d'année le quarantième anniversaire de son inauguration. Pour beaucoup de motards d'Ile-de-France, la piste tracée sur la commune de Tremblay-en-France est l'incontournable lieu de rendez-vous de fin de semaine. On va «à Carole» pour retrouver les copains autant que pour faire des tours «poignée dans le coin». Voilà quarante ans que ça dure ! Réservé aux motards et aux pratiquants de karting (treize dimanches matins par an ; pas d'automobile), sa piste de 2055 m et les installations sont par convention gratuitement accessibles aux motards 26 week-ends par an (en fait les après-midis des vendredi, samedi et dimanche), il est payant en dehors de ces périodes, (à partir de 31 euros pour une cession de découverte d'une heure). Renseignements sur www.circuit-carole.com



© FIVA

Un nouveau président pour la Fiva

Après six années d'un mandat riche et réussi, le Français Patrick Rollet cède sa place à la tête de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens à un néerlandais, Tiddo Bresters. Le nouveau président occupait depuis neuf années le siège de vice-Président de la Fédération Internationale en charge de la législation.

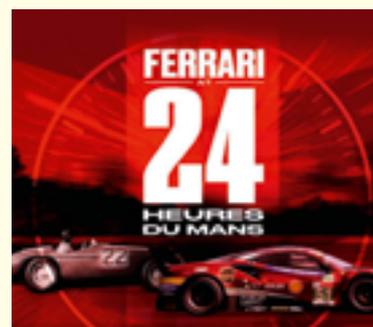
70 000

spectateurs, un record pour le 41^e Epoqu'Auto de Lyon, deuxième salon classique français après Rétromobile.

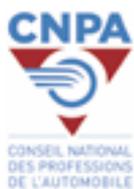
Le Mans s'expose chez Ferrari

Depuis sa première participation et sa première victoire au Mans en 1949, Ferrari a toujours entretenu un lien fort avec les 24 Heures (9 victoires au général, 27 en catégories, la dernière en 2019). Le Musée Ferrari de Maranello a donc décidé de rendre hommage à cette histoire en lui dédiant une ex-

position qui rassemble jusqu'au 19 avril objets et voitures, en particulier un modèle de la 166 MM de Lord Selsdon et Luigi Chinetti victorieux en 1949 (l'originale est au Musée du Mans) et la 488 GTE, gagnante en 2019 avec Alessandro Pier Guidi, James Calado et Daniel Serra.



© Ferrari SpA



La FFVE et le CNPA s'engagent ensemble pour la formation

Le CNPA et la FFVE ont signé un accord pour promouvoir ensemble les formations qualifiantes dédiées aux véhicules anciens. Quatre nouveaux Certificats de Qualification Professionnelle (CQP) sont créés : «Mécanicien réparateur de véhicules anciens et historiques», «Tôlier véhicules an-

ciens et historiques», et deux CQP de niveau «expert» dans ces deux spécialités. Un accompagnement financier des entreprises du CNPA Véhicules Historiques membres de la FFVE intéressées sera mis en place au sein des établissements de formation.

90 km/h

Les départements peuvent revenir à cette limitation et abandonner le 80. Vérifiez avant de vous lancer et soyez toujours vigilants, quel que soit le panneau.

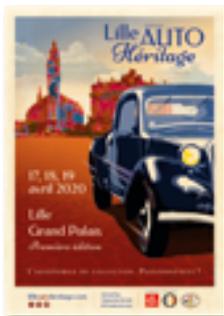


Des ateliers FFVE à Rétromobile

A l'occasion du salon Rétromobile 2020 (Palais des Exposition de la Porte de Versailles à Paris, du mercredi 5 au dimanche 9 février), la FFVE inaugure ses premiers ateliers pédagogiques dédiés aux collectionneurs. D'une durée d'une heure environ, ces rendez-vous animés par des experts de la Fédération auront pour vocation d'aider les participants à mieux vivre leur passion pour le véhicule de collection. Ils traiteront, par exemple, des thèmes aussi variés que «Comment choisir

et bien acheter un véhicule de collection», «A la découverte de la mécanique ancienne», «L'entretien de votre véhicule» ou «La réglementation et les spécificités du statut Véhicule de Collection». Une bonne occasion pour les participants de dialoguer avec la FFVE et d'obtenir des réponses directes à leurs nombreuses questions. Rendez-vous quatre fois par jour sur le stand de la FFVE, Hall 1, mercredi 5, jeudi 6, vendredi 7 et dimanche 9 février.

Un salon est né à Lille



Avec l'aide d'un comité d'experts dont la FFVE, la société de gestion de Lille Grand Palais organise son 1^{er} salon Lille Auto Héritage du 17 au 19 Avril prochain. Une manifestation imaginée pour laisser s'exprimer toutes les passions, regroupées en autant d'espaces dédiés : les clubs, les artistes, les professionnels du véhicule ancien, la bourse d'échanges, ... Sans oublier de nombreuses animations et des expositions thématiques dont nous reparlerons. Les trois jours de fête mécanique dans ce cadre central de la métropole lilloise promettent d'être intenses !

LE CASQUE D'OR DE SENNA

© RM Sotheby's



92 000 dollars et quelques cents, c'est le prix payé le 2 décembre dernier par un enchérisseur pour acquérir un casque d'Ayrton Senna de 1988, signé par le Brésilien, lors d'une vente aux enchères RM Sotheby's sur internet.

MAUVAIS RACCOURCI POUR FERRARI

© Motorsport Images



Dans l'excellent portrait de Jacky Ickx écrit par Carole Capitaine dans notre précédent numéro, une sombre coupe en bas de page nous a fait glisser dans

la bouche du pilote belge à propos d'Enzo Ferrari, la phrase suivante : «...Il avait perdu son fils dans un accident de voiture...», au lieu de «...Il avait perdu son fils, emporté par la maladie dans sa 25e année, vu disparaître nombre de pilotes en course et son ami Nino Farina, le premier champion du monde de FI, mourir en France dans un accident de voiture...». Nous présentons toutes nos excuses à Jacky, à nos lecteurs ainsi qu'à Carole pour ce coup de ciseaux électroniques désastreux.

AURÉLIEN WEISROCK D'UNE PIERRE BLANCHE

Dans l'article sur le salon de Mulhouse publié dans notre précédent numéro, une erreur nous avait fait modifier le nom d'Aurélien Weisrock, directeur du Musée National de l'Automobile, Collection Schlumpf, à Mulhouse. L'Authentique le prie d'accepter ses excuses. Nous marquons d'une pierre blanche l'orthographe de son nom !

LES GRANDS ANNIVERSAIRES 2020

© Rex Gray



Nous célébrons cette année les anniversaires, notamment, de : Isotta Fraschini (120 ans), Alfa Romeo (110 ans), la Cadillac V16 (90 ans), l'Aston Martin DB2 (70 ans), Alpine (65 ans), l'Aston Martin DB4 GT Zagato (60 ans), la Ferrari 250GT Berlinetta (60 ans), l'Alfa Romeo Montreal (50 ans), l'Audi Quattro (40 ans) et la Honda NSX (30 ans).

© Alainn Tours



Oubliez le Brexit avec Alainn Tours

Installé en Irlande, Alainn Tours est spécialisé depuis 1991 dans l'organisation de circuits touristiques en Irlande, en Ecosse et au Pays-de-Galle. Ses deux directeurs français, Bernard Euchet-Lahon et Corine Ledanois, proposent désormais également des séjours spécialement dessinés pour les amateurs de véhicules de collection. Confiez-leur votre projet, parlez-leur de votre véhicule et de ses spécificités (notamment sa vitesse, son autonomie et, éventuellement, son étanchéité...) et allez vivre et découvrir des terres où l'automobile de collection fait partie de la vie quotidienne. Premier contact, premières découvertes sur le site internet www.alainntours.fr

Offrez-vous le Livre Officiel du

3 volumes
d'anthologie
historique

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

1 volume
d'annexes

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

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



UN CHAPITRE = UNE ANNÉE

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

DES ARCHIVES INÉDITES

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

LE ROMAN DE CITROËN

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

LES PETITES HISTOIRES

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

SUIVEZ LA FRISE!

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

. L'HISTOIRE DU SIÈCLE EN 4 LIVRES

Chaque volume traite l'une des trois époques de la marque.

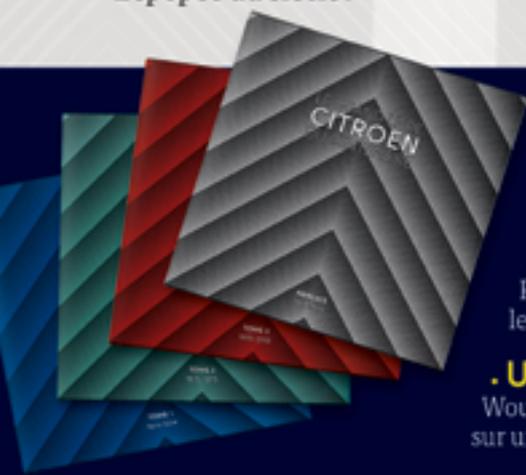
1 : le Citroën de Citroën ; 2 : le Citroën de Michelin ; 3 : le Citroën de PSA.
Les documents rassemblés en annexes offrent une lecture augmentée.

. LES ARCHIVES A LA SOURCE

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

. UN AUTEUR D'EXCEPTION

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



Centenaire Citroën !

65€
PAR VOLUME



100 ANS DE CITROËN EN 4 VOLUMES* ET 100 CHAPITRES

* (dont un volume d'annexes)

- Le grand Livre Officiel du Centenaire Citroën
- L'histoire de la marque comme vous ne l'avez jamais lue

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

Les Editions
de Terre Blanche

Merci de nous renvoyer ce bon de commande sous enveloppe, complété, daté et signé, accompagné de votre règlement par chèque à l'ordre de Alcyon Media, adressé à : Alcyon Media, Les Editions de Terre Blanche - 14, rue du capitaine Ménard - 75015 Paris ou d'effectuer votre commande sur : <https://leseditionsdeterreblanche.fr/>

Je commande en souscription : PRIX UNITAIRE : 65 €



Volume 1
1919-1934



Volume 2
1935-1975



Volume 3
1976-2019



Annexes
1919-2019

M. Mlle Mme

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse détaillée : _____

Code Postal : _____

Ville : _____ Pays : _____

Adresse email : _____

Numéro de téléphone : _____
(portable de préférence)

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

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

EXPÉDITION / LIVRAISON :

- J'ai bien pris compris que je devrai régler les frais d'expédition en supplément lorsque l'ouvrage sera prêt à m'être envoyé. Je serai prévenu par appel téléphonique ou message email.
- A mon choix, je pourrai aussi retirer l'ouvrage dans l'un des points qui me seront indiqués.

Mon choix : envoi postal retrait point de vente

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

POUR TOUTE INFORMATION :

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

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



ENQUÊTE PROFESSIONNELLS 2019

PREMIERS RÉSULTATS DE LA CONSULTATION NATIONALE AUPRÈS DES PROFESSIONNELLS DES VÉHICULES DE COLLECTION

Au printemps 2019, à l'initiative de Nicolas Généroso, administrateur de la FFVE, a été lancée une grande consultation nationale auprès des professionnels des véhicules de collection. Objectifs : recueillir des données statistiques sur ces entreprises et nourrir notre réflexion autour de l'amélioration des services et la visibilité que la FFVE peut leur apporter.

PAR NICOLAS GENEROSO, ADMINISTRATEUR FFVE

I. RÉSULTATS DE L'E-MAILING

NIVEAU DE PARTICIPATION

- 1882 mails arrivés à destination ;
- 51% des mails ouverts ;
- Deux tiers des répondants ne sont pas adhérents FFVE ;
- 21,5% des répondants ont cliqué sur le lien vers l'enquête en ligne : 547 répondants soit 29% de la cible ;
- 20% de professionnels ont laissé des commentaires en texte libre.

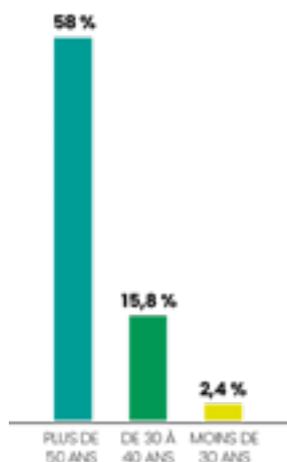




2. PROFIL

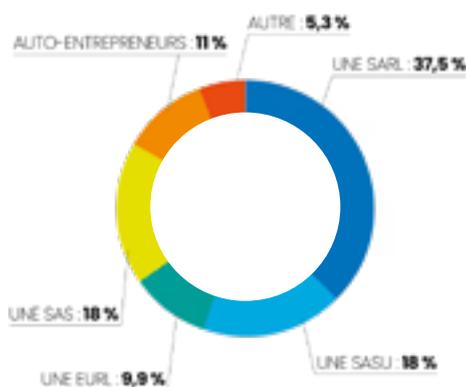
1. ÂGE DU GÉRANT

- Plus de 50 ans : 58% des répondants ;
- Entre 30 et 40 ans : 15,8% des répondants ;
- Moins de 30 ans : 2,4% des répondants.



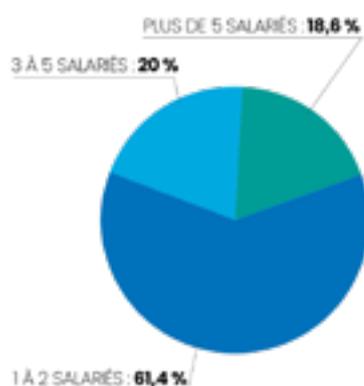
2. STRUCTURE DE SOCIÉTÉ

- SARL : 37,5% des répondants ;
- SASU : 18% des répondants ;
- SAS : 18% des répondants ;
- Auto-Entrepreneurs : 11% des répondants ;
- EURL : 9,9% des répondants.



3. SALARIÉS

- 1 à 2 salariés : 61,4% des répondants ;
- 3 à 5 salariés : 20% des répondants ;
- Plus de 5 salariés : 18,6% des répondants.



3. ACTIVITÉ

Représentation de toutes les activités avec une part importante de l'activité achat-vente-négoce de véhicules :

Plus de 80% des professionnels affichent une ancienneté de plus de 5 ans dans leur activité principale.

- 70% ont déclaré une activité secondaire depuis 5 ans et plus ;
- 20% ont déclaré une activité secondaire depuis moins de 5 ans ;
- Moins de 15% des professionnels n'ont pas déclaré une activité secondaire.

• Import : Environ 80% des répondants importent des produits dont 48,5% de manière fréquente.

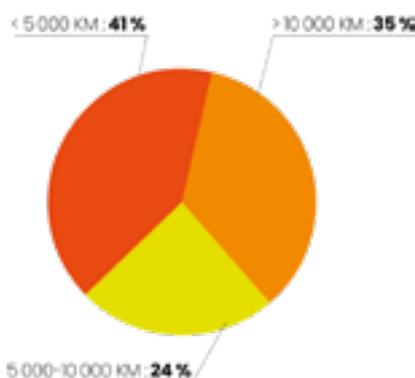
• Export : Environ 70% des répondants exportent des produits dont 26,5% de manière fréquente.

4. MANIFESTATIONS

- En France : Deux tiers des répondants participent aux manifestations et pratiquement 40% le font de manière assidue
- A l'étranger : 17% des répondants participent à des manifestations et 6,7% de manière assez fréquente (plus de trois fois par an)

Au cours de cette dernière année et dans le cadre de leur activité, les professionnels ont parcouru :

- Plus de 10 000 km : 35% des répondants ;
- 5 000 à 10 000 km : 24% des répondants ;
- Moins de 5 000 km : 41% des répondants.



Location de véhicules dans cette dernière année :

- 30% des répondants louent des véhicules dans le cadre de leur activité de professionnels et 15% de manière assez fréquente.

Nuits d'hôtel dans cette dernière année (gérant + accompagnant) :

- Pratiquement la moitié des répondants ont une consommation hôtelière significative (cinq nuits d'hôtel et plus).

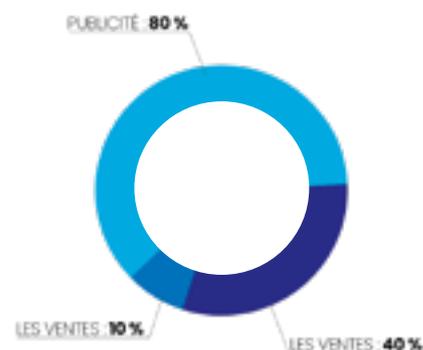
5. COMMUNICATION

Via les média spécialisés

- Pas de communication médiatique : 20% des répondants ;
- Communication médiatique : 80% des répondants (dont un tiers va au delà de deux médias par an).

Pour quelles raisons communiquez-vous ?

- La publicité : 80% des répondants ;
- Les ventes : plus de 40% des répondants ;
- Le recrutement : 10% des répondants.

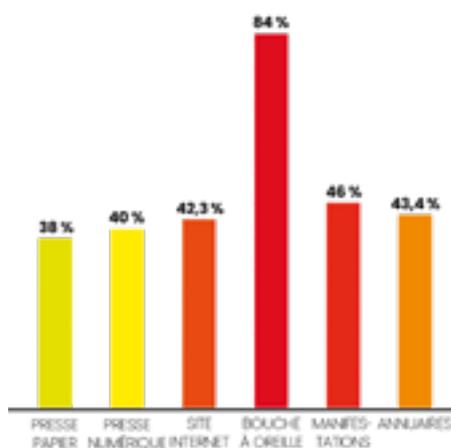


Comment réalisez-vous votre activité ?

- Ventes sur le lieu d'activité : 75% des répondants ;
- Internet : 50% des répondants ;
- Lieu de manifestation : 40% des répondants ;
- Sur catalogue papier à distance : moins de 10% des répondants.

Comment vos clients vous trouvent-ils ? Par quels biais ?

- Bouche à oreille : 84% des répondants ;
- Présence sur une manifestation : 46% des répondants ;
- Annuaire WEB / FFVE/ LVA : 43,4% des répondants ;
- Site internet : 42,3% des répondants ;
- Presse numérique : 40% des répondants ;
- Presse papier : 38% des répondants.



Réductions tarifaires à des Clubs ?

- La moitié des répondants accorde des réductions tarifaires à des clubs.



6. PROBLÉMATIQUES

Le recrutement de jeunes pour seconder ou pour la relève :

- 35 % des répondants souhaitent recruter un jeune pour seconder ou pour la relève ;
- 22 % prévoient de le faire à court terme, soit moins de deux ans ;
- 22 % des répondants ont déjà un jeune.



Problématiques auxquelles les professionnels doivent faire face ?

- Coût d'exploitation excessif : 50 % des répondants ;
- Problèmes de concurrence déloyale : plus de 31% des répondants ;
- Recrutement de salariés ou apprentis : 27% des répondants ;
- Communication avec les administrations : 23% des répondants ;
- Difficultés pratiques et juridiques à accorder une garantie : 21% des répondants ;
- Visibilité par rapport aux collectionneurs : 18.3% des répondants ;
- Problèmes d'assurance : 10% des répondants ;
- Concerné par de la contrefaçon : 8,8% des répondants ;
- Problèmes de livraison : 8,6% des répondants ;
- Difficultés de logistique ou organisation concernant les salons : 4,6% des répondants.

BILAN

Pour terminer cette enquête, la dernière question basée sur un texte libre nous a permis de répertorier les attentes face à la FFVE. Celles-ci peuvent être regroupées en un certain nombre de catégories :

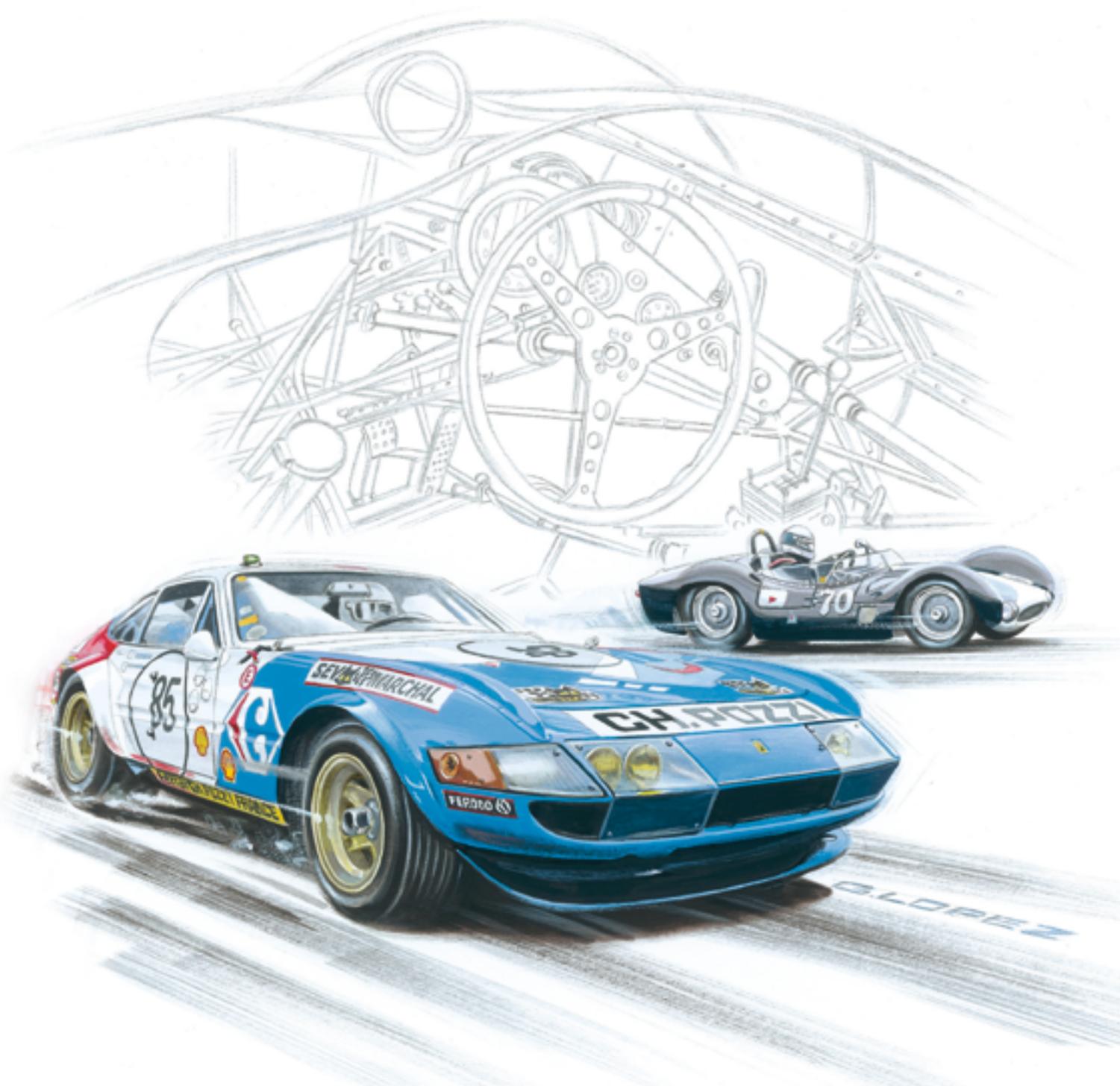
- Réactivité de la FFVE (délai de traitement des demandes) ;
- Plus de communications descendantes de la FFVE vers les professionnels sur les aspects réglementaires ;
- Amélioration du site de la FFVE avec des services pour les adhérents ;
- Partenariat, formation, méthodes de travail et qualité ;
- Réflexion autour des innovations / transformations des véhicules anciens ;
- Soutien de la FFVE y compris sur des dossiers ne relevant pas directement de sa compétence.

Et maintenant !

Ceci étant fait, un groupe de travail va se réunir dans les semaines qui viennent autour de Nicolas Généroso et Hubert Haberbusch pour analyser les données et réfléchir aux actions prioritaires que la FFVE va pouvoir lancer. Cette enquête ayant été menée au printemps 2019, un certain nombre de points ont depuis été résolus comme le délai de traitement des attestations.

Jean-Louis Blanc, président de la FFVE, et le Bureau, prennent date pour une présentation de ces propositions à l'occasion du salon Avignon Motor Festival fin mars. Nous reviendrons sur celles-ci dans le prochain numéro de *l'Authentique*.





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

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE
AUTOSUR CLASSIC
LE PLUS PROCHE :

WWW.AUTOSUR.FR

 N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE
DE LA FFVE



EN VITRINE

SELECTION DE PLAISIRS AUTHENTIQUES

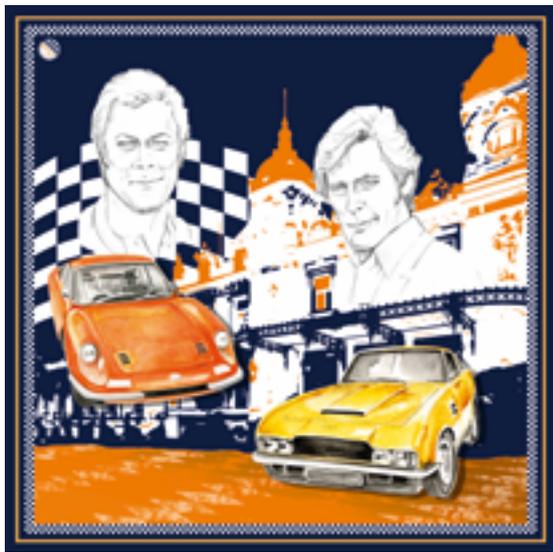
PAR ALIZÉE GLAVIEUX - AGLAVIEUX@ALCYON-MEDIA.COM

Ange Barde

LA VITESSE AU POIGNET

Chaque collection de montres Ange Barde tire son inspiration des pièces les plus caractéristiques de votre voiture. Un esprit fusion entre course automobile et tradition horlogère suisse. Un garde-temps de hautes performances. En attendant de reprendre le volant, cette pièce dynamique et originale vous rappellera que votre sportive vous attend !

Ange Barde,
First Pilota, Prix sur demande.
Disponible en bleu, blanc, rouge,
jaune, orange, miami.
Contact : info@angebarde.com



V.I Carré de soie CARRÉ V.I.P.

Envie de porter un foulard de soie hors du commun ? Valerie Lesport se charge de sa conception : du dessin à la fabrication, en passant par le choix de votre matière favorite, cette passionnée de sport mécanique s'est emparée de l'univers automobile comme on s'approprie sa voiture de collection préférée. Une qualité à la française qui se décline selon vos envies, c'est la promesse qu'elle vous fait. Attention Messieurs, il est possible que vos moitiés se l'approprient ! Ne le laissez pas sans surveillance sur le siège passager...

V.I Carré de soie,
Carré Dany&Bret, 130 €
Disponible sur www.carre-de-soie-vl.com

Acaba GANTS ÉLÉGANTS

La maison Acaba vous propose un modèle de gant unique issu d'une fabrication artisanale à partir de matériaux nobles. Dessinés puis taillés pour laisser votre plus belle montre apparente, leur cuir précieux habillera vos mains comme une seconde peau et les jours pratiqués aux articulations vous apporteront l'aisance au volant en toutes circonstances. Que vous soyez en balade amoureuse ou en bataille avec le chronomètre sur un circuit !

Acaba,
HB Conduite court Bi bleu, 99 €
Disponible chez Acaba Gantier,
41, rue des Petits Champs, 75001 Paris
et sur www.acaba.fr



Carbon BULLES BLEUES

Le champagne Carbon s'est offert le privilège d'être l'ambassadeur de la FI, le collaborateur des plus grands. Et puisque l'on vous emmène voyager en Bugatti dans ce numéro de *l'Authentique*, pourquoi ne pas s'offrir en fin de course, à la façon des grands pilotes, une petite coupe de bulles Bugatti ? Fruit d'une collaboration avec la marque qui cumule le plus de victoires en course, ce champagne est composé de 90% de Chardonnay et de 10% de Pinot noir. Déguster-le avec modération. L'abus d'alcool est dangereux pour la santé.

Carbon,
Champagne Carbon for Bugatti, 270 €
Disponible sur <https://champagne-carbon.eu/>





COUTELLERIE ARTISANALE LOÏC HÉRITIER LE TRANCHANT DE LA PASSION

De la salle à manger jusqu'à votre boîte à gants pour les pique-nique, « l'Acolyte » sera désormais le meilleur compagnon de vos dégustations. Les couteaux de Loïc Héritier naissent de pièces automobiles qu'il recycle. Plusieurs modèles existent à son catalogue, un large choix de matériau est également proposé, de même que la possibilité d'intégrer la photo de votre voiture préférée. Osez apporter à cet artisan d'art, forgeron de formation, une pièce de votre automobile de collection, c'est à partir de celle-ci qu'il réalisera votre lame.

Coutellerie Artisanale Loïc Héritier,
L'Acolyte, 350 €
Disponible sur www.heritierloic.com

Meguiar's CONTRE LES RAYURES

Nous aimons nos voitures de collection, nous les cajolons, nous voulons qu'elles soient belles ! Meguiar's complète donc sa gamme déjà fort riche de produits pour l'entretien et la cosmétique automobile avec ce nouveau Kit Efface-Rayure Rapide. Il est la solution pour atténuer les griffures disgracieuses et faire disparaître les traces d'un léger contact inopportun. Vous lui trouverez bien une place dans votre voiture de collection.



Meguiar's,
Meguiar's Kit Efface Rayures Rapide, 34,90 €
Disponible dans le réseau Meguiar's
et sur www.meguiarsdirect.fr



Chapal RIEN QUE POUR VOS YEUX

On porte des lunettes parce qu'il le faut, on porte des lunettes Chapal parce que l'on aime cette marque qui marie design et savoir-faire français d'exception. Été comme hiver, au soleil comme sous la pluie, on a envie de sortir sur les sentiers battus avec cet indispensable des courses et des rallyes, qui se transmet de génération en génération sans prendre une ride, uniquement de la patine !

Chapal,
Lunettes Grand Modèle cuir glacé blanc, 300 €
Disponible au Showroom Jean-François Bardinon, sur rendez-vous,
244, rue de Rivoli, 75001 Paris et sur www.chapal-shop.com



Salon Rétromobile RENDEZ-VOUS MAGNIFIQUE

Évènement de référence d'envergure internationale, premier salon de la saison pour les amoureux de véhicules anciens, Rétromobile tient toujours ses promesses : nous faire rêver et nous plonger dans une atmosphère unique d'où petits et grands repartent avec des envies de mécaniques plein la tête !

Cette année encore les organisateurs ont imaginé des thématiques exceptionnelles, du 5 au 9 février 2020 à Paris Expo Porte de Versailles.

Salon Rétromobile, à partir de 19€
Billets disponibles sur www.retromobile.fr



Memo DU PLAISIR DANS L'AIR

Ce diffuseur de parfums de voiture trouvera discrètement sa place dans l'habitacle de votre ancienne. La maison Memo nous propose une large gamme de fragrances fabriquées en France, inspirées des voyages de ses créateurs. Une manière subtile d'emporter partout son identité olfactive et de sublimer sa voiture de collection au gré de ses envies.

Memo,
Cartouche diffuseur voiture, Irish Laether, 30 €
Disponible dans le réseau Memo et sur www.memoparis.com

L'HUMEUR DE...

FRANÇOIS MELCION



Marc Nicolosi, mon ami...

Résumer 52 ans d'amitié et de complexité n'est pas un exercice aisé d'autant que, depuis ton départ, les souvenirs surgissent. Mais il n'y en a que de bons. Connaissant ta patience légendaire, je vais essayer de ne pas être trop long. Notre première rencontre remonte à 1967 à Etrée et je ne me doutais pas que celle-ci allait changer et guider ma vie. Avec Mireille, vous m'avez ouvert la porte et aux cours des années j'y ai vu grandir tes deux filles, Anne et France. J'ai découvert cette année-là ta Bugatti 35 et je me suis dit « un jour j'en aurai une ». Depuis, nous ne nous sommes jamais quittés jusqu'à ta récente sortie de route. Tu as été mon mentor et nous avons une relation quasi filiale. Nous avons travaillé, rigolé mais surtout roulé avec nos Bugatti. Nous avons sillonné la France et l'Europe et, grâce à tes talents de bricoleurs, nous sommes toujours rentrés à bon port. Tu as été le visionnaire et le fédérateur de l'automobile ancienne et l'assistance réunie pour te dire un dernier adieu en est la preuve. Tu m'as tout appris et avec Thierry Farges à mes côtés, nous avons suivis tes conseils avisés ce qui a permis à ton cher Retromobile d'être ce qu'il est aujourd'hui. Tu prenais souvent les bonnes décisions et te faire changer d'avis relevait parfois de la mission impossible. Nous ne nous sommes jamais disputés et ce sans nul doute grâce à ta bonne foi et ton caractère posé. Tu as eu une vie bien remplie. A tes débuts, tu envisageais une carrière d'acteur puis tu me racontais la période où tu déchargeais des cageots d'orange sur le port de Nice et enfin ce furent tes débuts dans l'automobile ancienne avec ton

beau père Johnny Thuysbaert à Villeneuve Loubet avant d'ouvrir ta propre officine « Le Garage du Collectionneur » à Etrée, juste à la sortie de l'autoroute du sud qui fut des années durant le point de rencontre ou convergeaient les collectionneurs de France et de Navarre. Puis vint Alpha Auto et ta rencontre avec Jean-Pierre Jouet, genèse de la création de Rétromobile. Tu t'installas à Paris puis arrivent Isabelle et ton petit Baptiste. Je vais citer pèle mêle quelques événements qui me viennent et qui ont jalonné ta vie. L'expertise du musée Schlumph avec Hervé Poulain, les locations de voitures pour le cinéma et la télévision émaillées d'anecdotes savoureuses. On nous appelait les Frères Mobiles. Les Brigades du Tigre et nos dîners avec Jean D'Ormesson au château de Saint-Fargeau et je te vois encore faisant la doublure de Catherine Alric, car il est vrai que tu avais fière allure dans ta robe rose au volant d'une Bugatti. Il y a eu Rétronautique et ta période bateau, Toymania et l'ouverture de la Galerie Vitesse avec Isabelle qui était ta force tranquille. Me viennent également à l'esprit l'Académie Bellecourt et bien sur ton cher Club Bugatti. Je me souviens de nos parties de pêche à Sermizelles avec ton frère Christian ou les vacances aux sports d'hiver au Corbier. Tu reconnaissais être plus à l'aise derrière un établi que sur une paire de skis.

“ Tu as été le visionnaire et le fédérateur de l'automobile ancienne...”

Il y eut notre voyage en Angleterre où nous avons lâchement abandonné ta fille Anne dans une famille Anglaise ; ou encore notre épopée en Italie avec le coupé chauffeur Rolls de 1935 pour aller chercher à Bergamo un moteur Ferrari pour ta monoplace 500 F2. Les 17 crevaisons renforcèrent nos liens avec les « gomistes » Italiens. Je pourrai citer des dizaines d'anecdotes mais je t'avais promis d'être synthétique. 25 ans jour pour jour avant de te dire un dernier adieu, nous fêtions tes 60 ans à bord d'une vedette sur la Seine. 25 ans plus tard, tu vas voguer vers d'autres horizons pour rejoindre ceux qui sont partis trop tôt et que tu affectionnais. Je n'en citerai que quelques-uns : Jean-Pierre Odéro le roi des régates de Cannes, Serge Pozzoli le fanatique, Jacques Potherat l'ingérable, Frankie Dumontant le fantaisiste, Roland Urban le cascadeur et bien sur Brigitte Benoît-Latour que je charge d'ouvrir une bouteille pour que vous trinquez à notre santé. Je te pensais indéboulonnable contrairement au auvent de ta Bugatti que tu démontais pour un oui ou pour un non surtout au bord de la route. Je te dis au revoir en souhaitant, pour la première fois, que ce soit le plus tard possible. Bonne route Marc !”





L'assurance de vos passions

**Vous possédez
un ou plusieurs
véhicules de collection ?**

**Vous êtes titulaire
d'un permis de conduire
depuis plus de 3 ans ?**

**Vous êtes assuré pour
un véhicule d'usage courant ?**

Consultez- nous !

DEVIS IMMEDIAT

01 49 95 22 32

accueil.collection@carene.fr

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

Tarifs dégressifs flottes

Assurance
clubs et associations
de véhicules anciens

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

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

www.iccassurances.fr

92 rue de Richelieu 75002 Paris
PARIS - LYON - VALENCE

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

TOUR AUTO
2019
Optic 2000



Partenaire Officiel

icc carene
assurances

INSOLITE

ET POUR VOUS "AUTHENTIQUE"
ÇA VEUT DIRE QUOI ?



Les juges en action devant la Ferrari 250 GT "Sperimentale" châssis #2643 lors du Concours d'Etat de Chantilly en 2017. © Julien Hergault - Peter Auto.



Authentique... Un mot magique. Magie tantôt blanche, tantôt noire. Car il ne veut pas dire la même chose pour tout le monde. Après la tentative de Denis Jenkinson en 1987 de lui donner un sens (voir l'Authentique n°6), voici présenté dans ce deuxième sujet ce qu'en pensent de nombreux acteurs de la galaxie du véhicule de collection.

PAR FRANÇOIS GRANET,
PHOTOGRAPHIES ARCHIVES ALCYON MEDIA, D.R.

"Authenticité : fait, pour une œuvre, de posséder réellement l'origine qui lui est attribuée. Caractère de vérité », dit le dictionnaire de l'Académie Française. Quelle belle définition assise sur deux autres mots : origine et vérité... Hélas, la Coupole est située dans une autre galaxie et les Immortels tireraient l'épée du fourreau s'ils constataient le sens que le monde de la voiture de collection donne parfois à leur cher mot, bien loin de la chose... Authentique et authenticité sont devenues des notions à la mode, donc sujettes à interprétations et au contenu parfois dévoyé, voire instrumentalisé. Pris de manière isolée, hors de tout contexte, le mot « authentique », comme d'ailleurs l'expression « d'origine » à laquelle il est en effet souvent associé, ne veut pas dire grand chose. Ainsi que le disent nos Habits Verts, un objet est authentique lorsqu'il est réellement ce que son propriétaire prétend. Lire donc sur une étiquette placée contre un objet, souvent une œuvre d'art, le mot « authentique » serait vide de sens si aucune autre information ne l'accompagnait. Il faut, à minima, le nom d'un auteur, une année de création,...

ÊTRE AUTHENTIQUE, MAIS EN QUOI ?

Pour aller jusqu'au bout de l'absurde, on peut qualifier une toile réalisée dans le style de Picasso par de grands faussaires comme Fernand Legros et son compère Elemér Hoffmann comme des copies de Picasso mais également comme un « authentique faux de Fernand Legros » ou une « authentique œuvre d'Elemér Hoffmann » et le mentionner comme tel sur un catalogue. Idem pour les meubles, tapisseries et autre objets produits dans l'atelier d'André Mailfert au début du XX^e siècle. »



Pour les modèles des premiers âges de l'automobile, plus de témoin de leur création et bien souvent aucune archive. © Mathieu Bonnevie - Peter Auto.

» Vous suivez ?

En matière automobile, lorsque le mot est prononcé dans une conversation ou apparaît dans une fiche descriptive, il est généralement accompagné d'autres qualificatifs tels que « d'origine », « d'usine »,... Mais, là encore, ces mentions ne sont pas suffisantes pour susciter l'envie... ou provoquer la contestation ! Il arrive qu'une voiture ne soit pas 100% authentique, sans être pour autant fausse. Nous y reviendrons.

Mais, au fait, pourquoi la notion d'authenticité est-elle devenue si importante en matière de véhicule de collection, en particulier les voitures et bientôt les motos ? La réponse est multiple mais a deux raisons principales. Il s'agit, d'abord, de psychologie et, ensuite, de porte-monnaie...

PSYCHOLOGIE ET PORTE MONNAIE

Le désir d'authenticité est un marqueur de la quête de sécurité, de repère, dans laquelle sont lancées nos sociétés. A une époque où le temps nous file comme du sable entre les doigts, où les mutations nous poussent en permanence vers un après-demain angoissant avant d'avoir maîtrisé l'aujourd'hui, l'authenticité est une valeur qui rassure. Elle nous renvoie à l'origine des choses, à leur nature profonde ; un socle tangible, une vérité essentielle. Plus la vertigineuse accélération du monde nous happe, plus l'instant devient insaisissable, plus la forme l'emporte sur le »

RÉSUMÉ DE L'ÉPISODE PRÉCÉDENT

CE QUE DISAIT DENIS JENKINSON

Vous avez découvert dans notre numéro 6 l'« Echelle de Jenkinson ». Une tentative de graduation de l'authenticité imaginée en 1987 par le Britannique, en particulier pour les voitures de course. Résumé.

1. Une « originale » (an original)

Une voiture est originale si elle se présente exactement telle qu'au jour de sa sortie de l'atelier. Impossible aujourd'hui de trouver une auto qui mérite ce qualificatif. Il aurait fallu qu'elle soit « mise sous cloche » à l'instant de sa fabrication ! Selon « Jenks », la seule qui peut mériter cette appellation est peut-être la Trossi-Monaco qui n'a jamais pris le départ de la course pour laquelle elle avait été construite, le Grand Prix d'Italie 1935, et qui est entrée dès le lendemain au Musée de L'Automobile de Turin !

2. Une « véritable » (a genuine)

C'est une auto qui a toujours conservé sa configuration d'origine et dont, lorsque c'était indispensable, les pièces d'usure ont été remplacées dans les règles de l'art avec des composants d'origine ou refaits à l'identique de l'origine (matériaux, dessin, propriétés), sans que ses caractéristiques techniques ou esthétiques de naissance n'aient jamais été altérées.

3. Une « authentique » (an authentic)

Après avoir vécu sa vie de compétitrice, subi des modifications, la voiture a été soit remise dans son état d'origine grâce à ses pièces d'origine qui avaient été préservées,

soit remise dans une des configurations qui avait été la sienne à un moment de sa carrière.

4. Une « résurrection » (a resurrection)

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

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

Il s'agit d'une voiture née à partir de très peu de pièces d'origines (parfois une seule...) complétées par de nombreux organes neufs. Sur une reconstruction, les pièces possèdent les bonnes spécifications, mais n'ont jamais été montées à l'époque sur cette voiture ou l'une de ses semblables (à la différence d'une « résurrection » dont une grande majorité de pièces sont d'époque et ont été montées sur une voiture de cette série).

6. Une « reproduction » (a facsimile)

C'est un exemplaire qui n'a jamais existé. Il est entièrement neuf et reprend parfaitement les caractéristiques de la voiture

LES INSTITUTIONNELS

PRÉSIDENTS DE FÉDÉRATION, DE CLUB, D'ASSOCIATION, ADMINISTRATEUR, ILS ANIMENT LES INSTITUTIONS.

PATRICK ROLLET

Ancien président de la Fédération Internationale des Véhicules Anciens (Fiva)

L'unité de vues entre experts n'est jamais totale en la matière. Chacun s'essaye légitimement à définir les termes essentiels (authenticité, restauration, préservation, réparation, reproduction, réplique, etc.), de Denis Jenkinson à la Charte de Turin de la FIVA, sans qu'une école ne s'impose réellement (ce qui offre d'ailleurs des côtés positifs). Pour un ayatollah, une voiture cesse d'être authentique dès qu'elle quitte l'usine... Même si elle ne parcourt aucun kilomètre et est remise dans les meilleures conditions de préservation. Mais, pour reprendre le bon mot de Michel de Thomasson, ancien président de la Fiva, au bout d'un moment « *l'air des pneus ne saurait rester authentique* ».



JEAN TODT

Président de la Fédération Internationale de l'Automobile (FIA)

La notion d'authenticité est très personnelle et subjective. Tout dépend où l'on met le curseur. A mes yeux, chaque voiture revêt un caractère authentique à partir du moment où l'on a vécu quelque chose avec elle. Pour moi le moteur et le châssis d'origine sont cependant des éléments essentiels et les numéros de série permettent de le vérifier. D'autres critères peuvent, le cas échéant, intervenir au même niveau tels que l'identité des propriétaires, le palmarès sportif.

“ Une notion personnelle et subjective. ”

JEAN TODT

“ Ne pas confondre authenticité et état d'origine ”

LAURENT HÉRIOU

LAURENT HÉRIOU

Directeur Général de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque (FFVE)

Si on essaie d'appliquer la définition du mot, un véhicule est authentique quand il est « vrai et exact ». Les éléments notables sont ceux qui le composent : châssis ou cadre, moteur, transmission, trains roulants, carrosserie, habitacle. C'est le premier de tous les critères pour déterminer la valeur d'une auto, d'une moto ou de tout autre véhicule. On y accorde de plus en plus d'importance, y compris sur les véhicules populaires, et c'est très bien ainsi. Ce désir d'authenticité s'accompagne très souvent désormais d'une nécessité de traçabilité. Je sais que nous y reviendrons dans ces colonnes !

PATRICK DE DUMAST

Président de la Commission Historique de l'Automobile Club de France (ACF)

Pour moi, l'authenticité est un élément déterminant de la valeur d'une voiture ; et pour régler en priorité cette question, les fameux "matching numbers" ne sont ni nécessaires, ni suffisants. L'authenticité est d'abord une question d'histoire. Un exemple : l'Alfa Romeo 8C 2300 Figoni et Falaschi sortie d'une propriété solognote il y a trois ou quatre ans et présentée à Chantilly en 2017. Une origine connue, un historique limpide, jamais restaurée, trois propriétaires depuis 1936. Magnifique.



Le livre qui présente l'« Echelle de Jenkinson »

Denis Jenkinson, « *Directory of Historic Racing Cars - The Survivors-Genuine, Authentic & Facsimile* », 1987, chez Aston Publications Ltd, 192 pages ; ISBN-10 : 0946627088 ; ISBN-13 : 978-0946627080.

qu'il reproduit. On peut aussi le qualifier de faux, de clone ou de copie qui peut alors être plus ou moins réussi (note de la Rédaction : aujourd'hui, une « reproduction » peut aussi être baptisée « continuation » si elle est produite par le constructeur du modèle original).

7. Un « double » (a duplication)

Le mal est né chez les Bugattistes. Certains collectionneurs peu scrupuleux ont vendu à deux amateurs différents les pièces de la même voiture, des lots mêlant éléments moteur, pièces de carrosserie et morceaux de châssis. Les amateurs, de bonne foi, ont complété le puzzle avec des pièces d'origine, il en existait pas mal à une époque. Un beau matin, deux Bugatti de Grand Prix, frappées chacune, çà et là, des mêmes numéros de série, apparaissaient ainsi sur un circuit... Le seul moyen de sortir de cette situation est de recomposer la voiture d'origine à partir des deux doubles, puis de revendre les organes restants sur le marché de la pièce détachée.



Est-il raisonnable d'engager en courses des autos d'exception, rares voire parfois uniques ? Vue des tribunes, rien ne ressemble plus à une "vraie" que sa réplique moderne... © Mathieu Bonnevie - Peter Auto.

» fond, et plus nous devons retrouver des points de stabilité. C'est une question d'équilibre. Jamais dans l'histoire de l'Art et des collections la notion d'authenticité et son exigence n'ont été aussi prégnantes, ni vécues avec une intensité aussi forte.

Jusqu'à un passé récent, on s'accommodait très bien du fait qu'un objet ou une œuvre soit composé d'éléments de différentes époques, que les éléments d'origine soient soutenus par des éléments contemporains, voire qu'ils aient été refaits à neuf afin de briller et flatter bon –de loin– le parfum du jour de la naissance de l'objet. Au besoin, pour que le brillant ne soit pas trop choquant, on patinait afin de redonner à minima un parfum d'ancien. Mais la philosophie était de refaire plus que de restaurer, de remplacer au lieu de préserver.

LA NOTION D'AUTHENTICITÉ A ÉVOLUÉ

En matière picturale par exemple, face à une œuvre détériorée, on osait donc peindre ce qui manquait et que l'on devinait, mais on osait aussi inventer quand on n'avait pas suffisamment »

LA MÉTHODOLOGIE DE NOTRE ENQUÊTE

Après vous avoir présenté les théories de Denis Jenkinson dans le numéro 06 de l'Authentique, nous avons donné la parole à des acteurs clefs du secteur de l'auto et la moto de collection, en France et à l'étranger.

Le secteur du « classique » regroupe en France un peu plus de 230 000 collectionneurs, et génère plusieurs milliards d'euros de chiffre d'affaires chaque année. Nous sommes allés au contact de ses principaux acteurs, collectionneurs, marchands, restaurateurs, institutionnels, assureurs, constructeurs, ... français, européens et au-delà, pour recueillir leur point de vue professionnel et personnel sur ce que l'authenticité représente.

Sur la cinquantaine d'hommes et femmes contactés, près de quarante ont accepté (ce dont nous les remercions) de nous livrer par écrit leurs réponses aux mêmes sept questions suivantes :

.De votre point de vue, quand une voiture mérite-t-elle d'être qualifiée d'authentique ? Quels sont les éléments qui lui permettent de mériter ce qualificatif ?

.De tous les critères qui déterminent la valeur d'une automobile, à quel rang mettez-vous l'authenticité ?

.A partir de quel moment une voiture cesse-t-elle d'être authentique ?

.De votre point de vue, accorde-t-on assez d'importance à l'authenticité dans les critères d'évaluation d'une auto ?

.Quel critère mériterait d'être mis en avant au même niveau que l'authenticité ?

.Quelle est la voiture la plus authentique que vous connaissiez ?

.Et vous, avez-vous une voiture qui mérite le qualificatif d'authentique ?

C'est la synthèse de ces réponses, parfois brèves parfois courant sur plusieurs pages –preuve que le sujet passionne– que vous retrouverez dans cette enquête.

LES PASSIONNÉS PROFESSIONNELS

ASSUREUR, RESTAURATEUR, COLLECTIONNEUR MAJEUR, ILS VIVENT POUR -ET PARFOIS PAR- L'UNIVERS CLASSIQUE.

CHRISTIAN MARIELLE-TREHOUART

Responsable de la Communication d'ICC-Carene Assurances

Pour s'assurer au minimum (en Responsabilité Civile), ce qui compte est la conformité du véhicule au certificat d'immatriculation. Si le client souhaite d'autres garanties (vol - incendies, dommages tous accidents), il peut dans ce cas faire appel à un expert automobile agréé (diplômé d'Etat) qui lui seul pourra juger le véhicule authentique ou non. Selon certains experts, des modifications réalisées par un professionnel selon les « règles de l'art », qui n'affectent pas les caractéristiques du véhicule du véhicule (motorisation, cylindrée, poids, châssis) et qui, au contraire, améliorent sa sécurité (freins, ceintures,...), ne remettent pas en cause l'authenticité du véhicule.



PATRICK DELÂGE

Arrière petit-fils du constructeur, dirigeant de Auto Classique Touraine.

Il faut privilégier l'authenticité mais il ne faudrait pas basculer dans l'intégrisme. J'aime l'automobile, j'entends par là que j'aime rouler. Dans le cas où l'on découvre, garée à l'abri depuis plus de cinquante années, une voiture dans son état d'origine, il serait justifié de la conserver dans cet état et donc de ne surtout pas l'utiliser. C'est un débat sans fin et je dirais d'un intérêt très relatif. Roulons avec nos anciennes, pendant que c'est encore possible...

« Certains experts détiennent la clef. »

LUCIEN-FRANÇOIS BERNARD



LUCIEN-FRANÇOIS BERNARD

Assureur (Aon Classic Car), président de l'AveC

L'authenticité est le facteur qui fait ou défait la valeur d'une voiture et le châssis est l'élément central de cette appréciation. Ensuite, il faut examiner le reste des organes. Que le cendrier ne soit plus à sa place est sans réelle importance. Mais avoir installé sur une Ferrari 250 GT des pare-chocs de Chevrolet Corvette est beaucoup plus « perturbant »... Pour démêler tout cela, il me paraît très important d'avoir recours, comme pour les objets d'art, à des experts qui connaissent les biens et leur cote sur le marché plutôt qu'à des experts-techniciens dont les critères d'appréciation ne sont pas ceux requis par l'assureur.



BRANDON WANG

Collectionneur (propriétaire notamment de la Ferrari 250 GTO #4219GT)

Pour moi, mérite d'être qualifiée d'authentique une voiture qui a conservé les caractéristiques qui étaient les siennes au jour de sa sortie des ateliers de son constructeur. Ces éléments d'origine comprennent le châssis, la carrosserie, l'intérieur, le jeu de

clefs, la trousse à outils et, c'est très important, le livret d'entretien qui est l'équivalent du carnet de Santé qui nous suit toute notre vie. J'attache plus d'importance à l'authenticité qu'à tout autre paramètre, que ce soit pour une voiture de route ou une voiture de course. Les deux autos les plus authentiques que je connaisse sont la Ferrari 250LM du Musée Schlumpf et la Ferrari 330 GTC spéciale, châssis #9439, de mon épouse Eileen.

» ment d'informations. Aujourd'hui, les conservateurs du ministère de la Culture qui veillent sur notre patrimoine ont heureusement une attitude bien différente. On commence par essayer de sauver ce qui peut l'être puis l'on matérialise de manière très visible les éventuels ajouts pour ne pas trahir l'auteur. L'œuvre garde ainsi son intégrité et, dans le cas d'un tableau en mains privées qui peut faire l'objet de transaction, sa valeur est préservée.

Puisqu'il est question d'œuvre d'art, une question revient généralement à ce stade de la conversation : le faux provoque-t-il les mêmes émotions que le vrai ? Cela revient à se demander, en premier lieu, si l'on est capable de faire la différence entre l'un et l'autre. Question d'éducation au sujet, donc. Si vous n'aviez jamais vu une sculpture de Rodin ou de Giacometti, comment savoir si celle que vous avez en face de vous est authentique ou pas ? Et dans quelle mesure cela va-t-il jouer dans le plaisir que vous allez éprouver à la contempler ? Probablement pas du tout. Reste ce que l'éducation ne fournit pas une autre composante de l'émotion, peut-être encore plus essentielle : l'imagination.

LASCAUX OU LASCAUX II

Ressent-on la même émotion en visitant Lascaux II, ouverte en 1983, que la grotte voisine créée, elle, voici 17000 ans par les hommes du Magdalénien ? Si l'on ne sait pas ce que l'on voit, l'émotion est intacte. Si l'on sait, le cerveau casse une partie du saisissement qui naît lorsque l'on est en présence d'un fait, d'un objet, aux caractères objectifs évidents (formes, couleurs, odeurs,...) mais qui exhale d'autres éléments appartenant à l'imaginaire, ce merveilleux « halo de l'histoire ».

Evidemment, si l'on attache une importance fondamentale à l'authenticité des choses – il n'est pas ici question d'argent – on ne trouve pas son compte dans la copie. Sans parler de la sensation de privilège rare et exclusif, que l'on ressent en accédant à un « lieu saint ». Pourquoi croyez-vous que les grands de ce monde exigent parfois (et obtiennent) de visiter le vrai Lascaux, au grand dépit des scientifiques qui regrettent cette tendance des puissants à imposer aux autres ce qu'ils ne respectent pas eux-mêmes ? Pour respirer le vrai ! Mais lorsque l'on est trop nombreux à vouloir toucher de nos sens cette vérité, on met en danger les œuvres.

Dans quelques années, ce qui nous est imposé pour Lascaux sera étendu à d'autres chefs-d'œuvre qui s'abî- »



Les professionnels engagent leur responsabilité et leur réputation lorsqu'ils vendent une voiture en vous garantissant son authenticité. © Charles Guénant.

« Une auto qui apparaît soudain, sans historique, est suspecte »

PHILIP KANTOR



PHILIP KANTOR

Responsable de Bonhams Motorcars Europe

L'authenticité d'une voiture repose sur deux éléments : son histoire et ses composantes. Une auto qui apparaît soudainement, sans historique, est suspecte. On va donc s'attacher à reconstituer son histoire, de manière avérée, en s'appuyant sur des éléments tangibles. Côté technique on va s'assurer que le châssis, la carrosserie, le moteur, les organes et équipements majeurs de base sont intègres, d'origine. Le châssis est cependant l'élément majeur sur lequel repose l'identité d'une auto. Changer le moteur, ce n'est pas grave, ce n'est pas la fin du monde. Mais quand le châssis n'est plus là... Ce n'est pas en remettant à une voiture un rétroviseur authentiquement d'origine que la voiture va redevenir authentique... L'authenticité, en particulier celle du châssis, est l'élément primordial pour déterminer la valeur d'une auto. Elle influe positivement sur la cote quand elle est avérée, négativement quand elle fait défaut ou pose question. C'est le facteur qui l'emporte sur tous les autres, et cela avant son état

ou la noblesse de sa naissance (c'est à dire la marque et le modèle). La situation s'améliore mais il y a encore du chemin à faire pour que l'on se réfère à des critères fermes de détermination de l'authenticité. N'oublions pas que les voitures ne sont d'origine qu'une seule fois. Dès la fin de la première restauration, elles ne le sont plus. L'état de conservation joue donc un rôle majeur en matière d'authenticité. La voiture la plus authentique que je connaisse ? C'est un peu comme demander qui est la plus belle fille du monde ! Mais j'ai un exemple en tête : l'autochenille Citroën Kégresse de la Croisière Noire, conservée au musée de Compiègne, encore équipée des malles Vuitton de l'expédition, est un bel exemple. Elle a quand même fait des choses assez spéciales et est toujours dans son « jus ». Je possède dans mon garage plusieurs autos absolument d'origine, en particulier une Porsche 911 Carrera 2 de 1992, modèle 1993 qui, à 185 000 km, est en très bel état totalement d'origine.

LES ACTEURS DU MARCHÉ

NÉGOCIANTS, INTERMÉDIAIRES, À LA CONFLUENCE DU MARCHÉ, ILS ACHÈTENT ET VENDENT OU NOUS AIDENT À LE FAIRE.



CHRISTOPHE PUND

Négociant en véhicule de collection avec son «Ecurie des Damiers»

Une voiture pour moi est authentique lorsqu'elle a une continuité historique dans tous ses éléments constitutifs : châssis, moteur et carrosserie. Et cette authenticité ainsi avérée est l'élément n°1 à considérer quand il faut parler de valeur. Savoir à partir de quel moment une voiture perd son authenticité est un point de divergence : pour certains, si la carrosserie n'est pas d'origine, la voiture cesse d'être authentique. Pour d'autres, s'il ne reste que la plaque de châssis et son moteur (par exemple) et que l'on peut prouver qu'il n'y a pas de «double», la voiture est encore authentique. Tout dépend donc où l'on place le curseur. Quoi qu'il en soit, on n'accorde pas assez d'importance à l'authenticité. Et il faudrait toujours accompagner la réflexion d'une exigence de transparence sur la nature et le nombre des informations qui sont données. Car la tentation est grande pour certains «d'oublier» de mentionner l'existence de zones d'ombres pour mieux valoriser la voiture. C'est pour cela que le critère de continuité historique est essentiel. La voiture la plus authentique que je connaisse est une Alfa Romeo Sportiva 1954 Scaglione. Quant à moi, je suis l'heureux propriétaire de deux voitures qui méritent ce qualificatif : une Osca Tipo S 1100cc de 1957, en carrosserie d'origine, à la continuité historique limpide, et une Amilcar C6 de 1927.

FRANÇOIS ANDRIEU

Fondateur et Président du fonds d'investissement Carpital Legend Cars

Mérite le qualificatif «d'authentique» une voiture qui a ses caractéristiques d'origine, telles que définies par le constructeur, sans qu'aucune modification ne soit intervenue depuis sa sortie de production. Quand on doit déterminer la valeur d'une auto, le seul critère qui, pour moi, peut concurrencer l'authenticité est la rareté. Juste derrière, je placerais son histoire, son originalité et la chaîne de ses propriétaires. Dès que le mot «transformation» est prononcé, on sait que l'authenticité a été dégradée. Notamment si une carrosserie ne correspondant



plus au châssis ou si, à l'occasion d'une restauration, on a fait subir à la voiture quelques améliorations pour rendre sa conduite plus moderne, plus agréable –ce qui peut être nécessaire si on veut l'utiliser. J'attache une grande importance à ce critère d'authenticité dans la sélection de nos voitures. Nous sommes particulièrement attachés aux autos qui ont été préservées, en particulier au niveau du châssis, de la carrosserie –surtout quand elles sortent de l'atelier d'un des grands carrossiers ayant travaillé pour le constructeur et quand leurs intérieurs sont d'origine.

À titre privé, je ne possède pas une voiture qui ait toutes ces qualités. Mes autos sont malheureusement trop bien restaurées et parfois un peu transformées pour les participations aux épreuves sur circuit. Mais le moment viendra de me faire plaisir avec l'une des automobiles qui ont marquées ma jeunesse et qui portera au plus haut des critères. À titre professionnel en revanche, nos acquisitions se rapprochent le plus possible de l'idéal que je décris ci-dessus.

BERNARD GUÉNANT

Président de Trident Classiche, spécialiste Maserati Ferrari

Le mot est simple et sa définition claire : une voiture est authentique si elle est dans son état d'origine, c'est à dire celui de sa sortie usine.

Que ce soit à titre de collectionneur ou pour nos activités de spécialistes de l'achat-vente et la restauration des Maserati et des Ferrari, l'authenticité est le premier critère, le plus important des paramètres, lorsque se pose la question de la valeur d'une auto. Donc, même si le travail a été magnifiquement réalisé, sans erreur technique, sans fausse note esthétique, si une voiture a été reconstruite totalement ou partiellement, elle perd son authenticité. Tout l'art de la restauration consiste à ne pas reconstruire mais à respecter la fiche de fabrication du constructeur, les documents techniques de sortie d'atelier d'époque, puis à préserver tout ce qui peut l'être et à remplacer à l'identique, si possible avec des éléments d'origine, le reste. La qualité d'une restauration juste et excellente doit donc être prise en considération au même titre que l'authenticité



de la voiture. Je pense que le marché, les transactions qui se développent autour des voitures de collection, génèrent de nouveaux critères qui ne rentrent pas dans la définition du domaine de l'authenticité. Je connais plusieurs voitures proches de l'authenticité idéale, notamment deux Citroën SM vendues par notre concession en 1972 et que nous suivons depuis et la Maserati 250F 2526/2530 du Musée de Mulhouse. Il y a également plusieurs voitures dans notre collection qui méritent cette appellation d'authentique tant elles sont proches de leur sortie de production, en particulier une Maserati 3500 GT Spyder de 1961, une Maserati 3200 GT de 2000, une Maserati Indy de 1975, une Citroën SM de 1972, une Citroën 2 CV de 1990,... Nous exposons certaines d'entre-elles à Rétromobile cette année.

» ment à être trop visitées –à commencer par des tableaux majeurs accrochés dans nos musées. Il faut se préparer, et préparer nos petits-enfants, à les voir de loin, sous cloche (comme La Joconde) ou ne plus pouvoir admirer d'elles que leurs copies.

Et en matière automobile qu'en est-il ? Ressent-on la même émotion devant l'œuvre originale, que devant sa copie fidèlement, exécutée ?

Admirée depuis les tribunes d'un circuit à l'occasion d'une compétition historique, rien ne ressemble plus à une vraie Ferrari 250 GTO qu'une fausse Ferrari 250 GTO –généralement clonée par son propriétaire sur la vraie afin de pouvoir se faire plaisir en piste sans risquer d'abîmer un jouet à 50 millions d'euros. La notion d'authenticité joue donc peu dans l'utilisation ou la contemplation de l'objet. En revanche, lorsqu'il s'agit d'acheter ou de vendre, la notion est capitale.

Car, deuxième facteur, l'authenticité est une plus value financière. C'est même très souvent le facteur déterminant de la valeur de toute objet... quand cet objet a une valeur substantielle, ce qui est le cas des véhicules anciens. Car tout est bien là : c'est l'aspect financier des choses qui fait exploser le débat, qui conduit floueurs et floués dans les prétoires et certains prestidigitateurs –souvent très talentueux- derrière les barreaux. Ne nous y trompons pas : on n'a jamais vu un collectionneur d'arrosiers en zinc traîner l'un de ses semblables devant une Cour pour réclamer la nullité d'une vente au prétexte qu'il n'a pas acquis un authentique accessoire de jardinage alsacien des Années 20, mais une belle refabrication sud-américaine contemporaine ; ou réclamer des dommages et intérêts parce que le presse-purée attribué à un célèbre cuisinier n'a jamais tourné entre les mains du maître. Dans tous ces cas, le litige pourra à priori être oublié à l'heure de l'apéritif, les réputations mondaines n'en souffriront pas.

SAVOIR CE QUE L'ON VEUT ET POURQUOI

Mais on ne digère pas avec la même facilité les déceptions à 10 cents et celles facturées 1 ou 10 millions d'euros... Cette tendance s'est évidemment accrue depuis que les « vieilles voitures » sont devenues des voitures « de collection » et que des autos dont personne ne voulait il y a cinquante ans valent parfois aujourd'hui les salaires de plusieurs vies.

Selon qu'elle est réelle ou inventée, l'authenticité est donc devenue une qualité majeure, « substantielle » disent les »



Les organisateurs de manifestations redonnent une place majeure aux concours d'état et donc à l'authenticité (ici à Angoulême). © Agence Austral - Circuit des Remparts.



PATRICK PETER

Fondateur et Directeur Général de Peter Auto

Pour être qualifié d'authentique il faut d'abord qu'une voiture ait été construite à l'époque par son constructeur. Une évidence ? Il y a aujourd'hui des quantités de répliques faites par des sociétés plus ou moins habilitées et de plus en plus de constructeurs font des "continuations" plus ou moins identiques à la voiture d'origine. Dans nos épreuves, nous acceptons des reconstructions ou des continuations pour différentes raisons (modèle disparu ou dont la valeur est jugée trop importante par son propriétaire pour prendre un risque d'accident lors d'une course). Nous le signalons pour que les spectateurs en soient avertis. Et nous lui imposons un handicap qui donnera toujours un avantage très significatif à une voiture authentique.

L'authenticité est à la fois un facteur primordial mais une notion relative.

FRANÇOIS MELCION

FRANÇOIS MELCION

ex-Directeur de Rétromobile

On peut disserter des heures sur le sujet ! Y a-t-il un véhicule au monde qui a encore l'eau du radiateur et l'air des pneus d'époque ? L'authenticité est un facteur primordial, mais c'est aussi une notion relative. Car si c'est un critère important, l'état de fonctionnement est tout aussi essentiel. Une automobile est avant toute chose faite pour rouler. Et le « matching numbers » ne doit pas être érigé en culte car il était fréquent autrefois de faire un échange standard moteur. Et je ne parle pas des modèles de compétition : une voiture de course "matching numbers" ne doit pas avoir disputé beaucoup d'épreuves !



LES ORGANISATEURS

ILS INVENTENT ET PILOTENT LES GRANDS ÉVÉNEMENTS QUI METTENT EN SCÈNE LES VÉHICULES ANCIENS.



CLAUDE PASSOT

Commissaire Général du salon
Epoqu'Auto

Une voiture authentique possède les caractéristiques suivantes : carrosserie aux dimensions identiques et à la couleur existant à l'origine, moteur conforme, cylindrée identique, boîte de vitesses et pont identifiés comme à l'origine, carburateur ou système d'alimentation identique, pas d'option

moderne. Et la concordance des numéros châssis-moteur (les fameux « matching numbers ») est un plus indiscutable. Cependant, de nombreux collectionneurs privilégient des solutions contemporaines qui fiabilisent l'auto et permettent de s'en servir quotidiennement. Ces améliorations ne dénaturent pas l'authenticité si la transformation est réversible ou obligatoire.

“ Les matching numbers, un plus indiscutable. ”

CLAUDE PASSOT



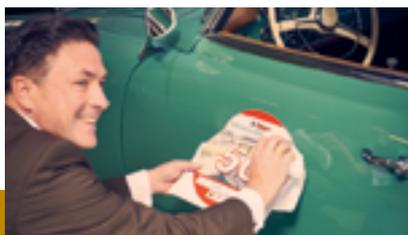
MICHEL LOREILLE

Organisateur du Chinon Classic,
co-organisateur du Circuit des Remparts

Pour dire les choses clairement, pas une voiture engagée aujourd'hui en courses historiques n'est authentique. Ne serait-ce qu'au niveau des systèmes de sécurité modernes qui sont désormais obligatoires. Il faudrait cependant éviter de tout mélanger, les vraies, les modifiées, les continuations, les répliques plus ou moins fidèles. L'esprit d'origine des compétitions historiques était de remettre en piste des voitures anciennes, pour le plus grand plaisir des pilotes et du public. Il s'agissait avant tout d'une fête. Gagner était assez secondaire ! On a parfaitement le droit de rouler avec une réplique ou une reconstruction, mais il faut le dire...

“ Evitons de mélanger sans le dire les vraies et les fausses. ”

MICHEL LOREILLE



ANDREAS HERRMANN

Directeur du salon
Stuttgart Retro Classics

Les véhicules d'origine, non restaurés, sont de plus en plus difficiles à trouver. On restaure beaucoup et intensément. Souvent, l'état actuel des voitures est meilleur qu'à l'époque de leur livraison. Mais il ne faut pas oublier que de nombreux passionnés veulent un véhicule fiable, confortable et sûr, c'est à dire utilisable. Conduire doit être un plaisir. Hélas, les directions assistées, les freins à disque, les systèmes d'allumage électronique, sont installés au détriment de l'authenticité.

YVES LEVASSEUR

Créateur du salon Automedon

De mon point de vue, les aménagements, transformations mécaniques ou carrosserie réalisées d'origine pour diverses raisons ne privent en rien un véhicule de son authenticité. Et je pense qu'entre connaisseurs, on sait très bien mettre l'authenticité à sa vraie place.

“ La traçabilité est aussi importante que l'authenticité. ”

JEAN-SÉBASTIEN GUICHAOUA



JEAN-SÉBASTIEN GUICHAOUA

Directeur du salon Rétromobile

Une voiture est authentique à partir du moment où elle possède toutes ses caractéristiques d'origine. Elle révèle alors sa beauté et son caractère. En philosophie, l'authenticité est une vertu par laquelle une personne s'exprime avec sincérité et engagement. Je trouve que cette vertu s'adapte parfaitement à une voiture ! La peinture, le châssis,

le moteur... tous les éléments qui composent la voiture doivent exprimer de la sincérité, pour arriver à cette notion d'authenticité. Au même niveau que l'authenticité, je mettrais d'ailleurs la traçabilité. Je pense qu'il est important de connaître l'historique d'un véhicule ce qui est, il est vrai, parfois très difficile à reconstituer.

» juristes. Tout est là...

Lorsque vous concluez un contrat (qu'il soit écrit ou non), la qualité substantielle d'une chose est son caractère premier, la raison sine-qua-non de l'acquisition. C'est ce qui vous pousse à lever la main dans une vente aux enchères publiques, à signer un chèque. Et lorsqu'il est évident que cette authenticité, souvent payée fort cher, est absente, naît le conflit. L'étape suivante conduit l'acheteur à demander l'annulation de la vente. L'intérêt du vendeur est toujours d'accepter de rendre l'argent en échange de l'objet. Cette rupture amiable du contrat de vente est dans son intérêt. Les procédures engagées devant les tribunaux durent longtemps, coûtent cher, et peuvent conduire leurs auteurs en prison pour escroquerie (une affaire actuellement en cours en Allemagne a poussé derrière les barreaux un protagoniste et en menace d'autres).

Ainsi, l'authenticité fait et défait-elle les réputations comme les fortunes, et occupe de plus en plus les conversations sous d'autres mots (« vraie voiture » et « fausse voiture »). Le nombre des procédures nées de transactions privées, ou de ventes publiques, portant sur un litige quant à la qualité substantielle qu'est devenue l'authenticité, augmente.

BEAUCOUP DE TRANSACTIONS, PEU DE PROCÈS

Même si on peut parfois le regretter, les affaires ne se terminent cependant pas toujours par une décision de justice. Les raisons en sont multiples : certains acquéreurs floués veulent simplement récupérer leur argent, d'autres préfèrent éviter la gênante publicité d'un procès. Quand on se prétend collectionneur, donc érudit, se faire flouer égratigne l'amour-propre et déclenche quelques moqueries dans les dîners en ville.

Les quelques affaires qui finissent par devenir publiques laissent des traces à la banque et font des accrocs à la réputation. Les procédures se transforment souvent en longues querelles d'experts, cités par les deux parties. Car, ultime raison qui éloigne les plaignants des Cours, dans la plupart des cas les situations ne sont pas blanches ou noires, mais teintées de nombreuses nuances de gris... Même si cela arrive, il est rare qu'une voiture soit intégralement fautive, une copie pure. La plupart du temps, les litiges naissent d'accouplements multiples ce qui les rend difficiles, voire parfois quasi-impossible, à arbitrer...

Machines à l'accent espagnol ou anglais habillées en belles Alsaciennes, »



La confusion entre belles authentiques et magnifiques répliques est soluble par l'affichage clair du pedigree des véhicules. © Julien Hergault - Peter Auto.

THIERRY DUBOIS

Illustrateur, auteur, dessinateur de BD

On l'a longtemps mésestimée, mais l'authenticité est maintenant devenue un plus. Mérite ce qualificatif une voiture en état d'origine, qui n'a pas subi de modifications ou une voiture restaurée dans le strict respect de l'origine. À partir du moment où elle ne correspond plus, mécaniquement ou esthétiquement, au modèle tel qu'il était sorti à l'époque, la voiture perd son authenticité. Les vieux musées automobiles regorgent de trésors authentiques. Je citerais « L'Éléphant à la Tour », l'autochenille Citroën de la Croisière Noire qui semble s'être arrêtée au musée de Compiègne à son retour en 1924, et n'a pas été touchée depuis.

« Chacun fait ce qu'il veut de sa voiture ! »

FRANÇOIS ALLAIN

FRANÇOIS ALLAIN

Présentateur de Vintage Mecanic

Il y a deux choses différentes en matière d'authenticité d'une voiture ancienne : sa structure et son apparence. Une voiture totalement authentique est tout simplement totalement d'origine, de structure et d'aspect. Cela passe par une concordance réelle des numéros de série châssis, moteur et boîte. Depuis quelques années, une voiture d'origine, non modifiée, non restaurée, qui possède encore sa patine d'époque, a



XAVIER DE NOMBEL

Photographe

Je recherche de préférence pour mes livres des voitures dont châssis, moteur, mécanique, intérieur et carrosserie et peinture sont d'origine. D'un point de vue historique, patrimonial, une voiture « bidouillée », ou dont le châssis et la carrosserie ont été reconstruits, n'a pas de crédibilité. Mais une parfaite copie mérite d'exister si l'originale n'existe plus – surtout dans le cas d'un exemplaire unique disparu.



de plus en plus de succès auprès des collectionneurs car elle a gardé son âme. Mais chacun est libre de faire ce qu'il souhaite de sa voiture. Pour ma part, j'aime particulièrement les exemplaires qui ont une patine et une histoire.

JOURNALISTES ET ARTISTES

PHOTOGRAPHES, ÉDITRICE, ANIMATEUR,
JOURNALISTE, ILS SONT NOS PASSEURS
D'IMAGES ET D'ÉMOTIONS.



WILLIAMS PAC

Rédacteur en Chef d'Echappement
Classic et de Mille Miles

En matières de compétitions historiques, l'authenticité au sens strict est parfois secondaire, les pilotes évoluant pour certains au volant de répliques ou de "continuations" (les modèles d'origine restant à l'abri en raison de leur rareté et de leur valeur) ou de voitures d'origine largement "évoluées", aux performances accrues par rapport à l'époque.

Je suis toujours admiratif lorsque je vois en course une authentique Porsche 917, comme celle que nous avons essayée dans le magazine il y a quelques mois. Sentiment que je ressens également lorsqu'il s'agit d'une R8 Gordini, plus si fréquente dans les compétitions VHC qui ouvrent aujourd'hui leurs portes à des voitures beaucoup plus récentes.



CAROL SPAGG

Éditrice du magazine
Historic Motor Racing News

L'utilisation continue d'une voiture, y compris en compétition, est souvent une garantie d'authenticité. Quand une automobile est abandonnée, elle doit bien souvent subir, lorsqu'elle est retrouvée, une restauration qui lui fait perdre ses caractères d'origine. L'authenticité est de plus en plus recherchée car cela devient une qualité rare. Et les collectionneurs aiment ce qui est rare. Mais ce qui est rare est cher. Tous les conflits trouvent leur origine dans les plus values que confère l'authenticité à une voiture.

L'authenticité est rare. Et ce qui est rare est cher...

CAROLE SPAGG



FRANÇOIS-MARIE DUMAS

Journaliste, auteur, spécialiste moto

Pour qu'elle soit authentique, tous les éléments constitutifs d'une moto doivent être d'origine. Mais il m'apparaît indispensable de distinguer les authentiques en « état d'origine » non restaurées, non modifiées où seule une révision mécanique est admise. C'est pour moi le summum de l'authenticité. Viennent ensuite les authentiques « restaurées à l'identique » à partir d'une pièce originale et avec une gradation notée, par exemple « boîte changée », « sellerie refaite », etc. Et enfin les « certifiées conformes » parfaitement identiques aux originales, mais refaites avec des pièces d'époques diverses.

Il y a plusieurs authenticités.

FRANÇOIS-MARIE DUMAS

BRUNO LEROUX

Rédacteur Expert de La Vie de l'Auto

Une voiture est authentique quand la majorité de ses organes mécaniques et de carrosserie sont présents, sans modification substantielle. Châssis, moteur, carrosserie d'origine, couleur, tels que proposés au catalogue, sinon ceux d'origine. Cela n'impose pas que l'ensemble soit fonctionnel : une épave jamais modifiée est authentique ! Je place l'authenticité assez haut dans les caractères qui font la valeur d'une voiture. Je pense que l'on peut considérer deux échelles de valeur parallèles : l'une est fonction de l'état de présentation et de fonctionnement, l'autre de l'authenticité. Si les deux concordent, que l'auto est à la fois parfaitement entretenue et authentique, c'est parfait. Mais une voiture maintenue en parfait état peut être moins authentique qu'une autre à la fiabilité relative.

BRUNO DES GAYETS

Photographe

Chacun met dans le mot authenticité quelques chose de différent. Pour moi, c'est un véhicule qui a vécu, qui a marqué son époque, qui a sa patine. Je suis impressionné par la technologie et l'esthétisme d'une Matra FI MS84, d'une Lancia B24 Spider America ou d'une Porsche 917 restaurée complètement que je peux admirer dans une collection où au Mans Classic. Mais ces autos ne provoquent affectivement rien en moi lorsqu'elles se présentent ainsi, trop neuves, trop bien peintes, trop bien chromées. Même



chose pour une moto, surtout si elle est « de compétition ». Une Yamaha TZ700 comme celle d'Agostini à Daytona en 1974 refaite à neuf au boulon près est très belle, mais ne m'évoque rien. L'authentique est celle sur laquelle Agostini a posé ses fesses même si elle est imparfaite, rouillée, écaillée,...



» honnêtes trotteurs italiens maquillés en pur-sang, filles de Stuttgart n'ayant jamais vu le Bade-Wurtemberg, cabriolets nés avec un toit, voitures 100% d'origine qui ont essaimé leur capital authentique avec des clones intégrant chacun l'un de leur vrais éléments à côté de pièces neuves (d'une voiture 100% d'origine on fait ainsi naître quatre voitures authentiques à 25% chacune...), doublons, triplons, quadriplons, copiés avec un soin extrême à partir de la même voiture, assemblages de bric et de broc de pièces de même époque, justifiés avec culot à grand renforts de pseudo experts, à longueur de catalogues de ventes, les variantes de la carabistouille sont polymorphes. Certains modèles à la mode (comprenez « à forte cote ») sont plus touchés que d'autres.

La Traction Cabriolet qui vous est proposée est-elle l'un des cabriolets produits entre 1934 et 1940 par Citroën ou une réalisation plus tardive, certes de qualité, mais sans intérêt historique ? L'Alpine A110 Groupe IV arrêtée à vos pieds, présentée comme une ex-voiture d'usine pilotée par Jean-Pierre Nicolas, a-t-elle le pédigrée que vante sa notice ou est-ce une A110 « civile » coursifiée de frais dont la carte grise mériterait de porter 2019 comme date de première mise en circulation ? Cette Bugatti 35 dont vous rêvez depuis 40 ans et qui est enfin à la portée du chef d'entreprise célibataire que vous êtes est-elle née à Molsheim dans les Années 20 ou en Angleterre 80 ans plus tard ce qui en diviserait la valeur par dix ?

Les impostures demeurent parfois longtemps ignorées jusqu'à ce qu'un jour un acheteur tique, qu'un copiste parle, qu'un propriétaire s'étonne de posséder une voiture avec le même numéro de châssis ou, hélas, qu'à l'occasion d'une casse voire d'un accident, un expert s'étonne de la fraîcheur d'une fonte ou découvre une soudure où il ne devrait pas y en avoir... Voilà pour ce qui relève de l'escroquerie. Mais la situation est souvent plus subtile.

SAVOIR CE QUE L'ON VEUT ET POURQUOI

Une voiture peut être non d'origine – comprenez alors le mot origine comme « identique à son état de sortie des ateliers du constructeur » et pourtant bien authentique. Deux exemples : bien des voitures de route méritent le qualificatif d'authentique bien que leur moteur ait été remplacé par le constructeur à la suite d'une panne grave – pratique très courante. L'authenticité de l'organe n'est pas contestable, son origine est celle du constructeur, on est bien là »



Les musées conservent précieusement dans leurs réserves des voitures intactes qui ont valeur de documents d'archives. © Thomas Granet-Tegler.



BRICE CHALENÇON

Responsable de l'atelier de restauration du Musée Schlumpf

Une automobile authentique est une automobile dont on est sûr de l'origine, dont on connaît l'histoire et dont toutes les modifications, réparations, restaurations, sont documentées et ne modifient pas l'identité. Si quelque chose a été modifié, cela doit être justifié : contexte historique, choix du constructeur, choix du propriétaire. Il est également question des matériaux dont elle est constituée. Le changement de différentes pièces peut altérer son authenticité. Mais cela doit s'examiner au cas par cas, car les pièces qui constitue l'identité d'une automobile ne sont pas toujours les mêmes d'une voiture à l'autre. Une voiture cesse d'être authentique lorsque son origine ou son histoire n'est pas bien connue ou ne peut pas être certifiée, ou lorsque trop de pièces ont été changées ou modifiées sans justification après la vie « normale » de la voiture à l'issue de sa sortie d'usine.

HERVÉ CHARPENTIER

Directeur Produits & Collections de l'Aventure Peugeot Citroën DS

Idéalement, une voiture authentique est restée dans l'état qui était le sien au jour de la livraison à son premier propriétaire. Elle perd cette qualité à partir du moment où, en dehors de sa « première vie », on lui intègre des pièces qui ne sont pas d'origine ou refabriquées selon le cahier des charges de la pièce d'origine. Je crois que l'on tient toujours compte, même inconsciemment, de ce rapport à l'authenticité de la voiture que l'on possède ou que l'on désire. Mais peut-être n'en tient on pas toujours assez compte ! Nous nous efforçons de coller à cette fidélité historique pour toutes les voitures que nous exposons et sur lesquelles nous devons intervenir.



La première qualité d'une voiture de collection, surtout pour un musée.

HERVÉ CHARPENTIER

LES GARDIENS DE PATRIMOINE

CHEZ LES CONSTRUCTEURS, DANS LES MUSÉES, ILS ONT LA RESPONSABILITÉ DES STRUCTURES PATRIMONIALES.

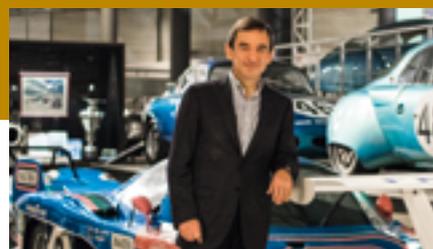


PIERRE FILLON

Président de l'Automobile Club de l'Ouest et du Musée des 24 Heures

Les voitures de compétition ont deux vies qu'il faut distinguer. Leur vraie vie en course, la première, celle pour laquelle elles ont été créées, puis une seconde vie dans des compétitions dites « classiques » ou « historiques ». A mon sens, une voiture de course cesse d'être authentique quand elle continue à vivre dans les courses historiques modernes et que, pour cela, son propriétaire doit procéder à des modifications, des remplacements de pièces, qui ne seront

donc plus d'origine, mais identiques (dans l'idéal). Une voiture reste authentique quand elle est conservée dans le "jus" du dernier jour de sa première vie. Ce qui la condamne à demeurer définitivement inerte pour afficher éternellement ce caractère. Porsche l'a bien compris en conservant la Porsche 919 gagnante de l'édition 2016 des 24 Heures, en la protégeant avec un revêtement transparent qui fige les salissures et stigmates récoltés lors de sa semaine de course.



“L'authenticité est un critère fondamental.”

LUIGINO BARP



LUIGINO BARP

Directeur de Ferrari Classiche

L'authenticité est un critère fondamental pour évaluer un véhicule historique. C'est pour cela que, depuis 2004, nous proposons un certificat d'Authenticité, service qui s'adresse aux Ferrari de route construites il y a au moins vingt ans, et à toutes les voitures de compétition, y compris les F1. La voiture est soumise à un examen dans le département Ferrari Classiche de Maranello ou dans les ateliers agréés. Grâce à la documentation historique de l'entreprise, une commission spéciale d'experts présidée par Piero Ferrari, le Cocer (Comité de Certification), évalue les caractéristiques techniques de chaque voiture. L'examen technique permet de vérifier que la voiture est complètement fonctionnelle et que châssis, moteur, boîte de vitesse, transmission, suspensions, freins, roues, carrosserie et intérieurs sont originels ou conformes à l'original.



HUGUES PORTRON

Directeur de Renault Classic

En matière automobile comme dans bien d'autres domaines, il n'y a pas à dissenter : il n'y a pas les « un peu authentiques », les « presque authentiques », les « complètement authentiques ». Il y a les bonnes et il y a les autres ! Et les bonnes ne sont pas forcément les plus authentiques, si l'on entend par là des voitures figées dans leur définition de « tombée de chaîne ». Veut-on une voiture parfaitement d'origine mais momifiée dans son musée pour conserver ce caractère, ou une auto qui intègre des éléments techniques évolués pour pouvoir rouler ? Mon choix est fait : la seconde solution. Et le critère fondamental est la transparence : il faut afficher les choses. L'authenticité, c'est avant tout l'honnêteté.

PHILIPPE BROSSETTE

Président de la Fondation Berliet

Une voiture mérite d'être qualifiée d'authentique si son histoire est bien connue (constructeur, modèle, chaîne des propriétaires) et si rien n'a dégradé sa nature lorsqu'on la compare à ses plans d'origines et à ses documents techniques. Cette valeur historique est déterminante car elle témoigne du passé avec vérité.

“Plaies et bosses font partie de l'authenticité.”

STÉPHANE NICOLAS



STÉPHANE NICOLAS

Responsable du Patrimoine Michelin

Il y a deux types d'authenticité : la conformité du véhicule à sa sortie d'usine, qui est un critère relativement simple à vérifier pourvu que la documentation sur le véhicule existe, et l'authenticité liée à la vie du véhicule. Un véhicule qui a participé à des compétitions, qui a beaucoup voyagé, en portera les stig-

mates, aura parfois été transformé, mais n'en sera pas moins authentique car il est représentatif de cette histoire. Il me semble donc qu'un critère important pour qualifier un véhicule « d'authentique » est la capacité à documenter son histoire, quelle que soit cette histoire, humble ou prestigieuse.

» dans le cas d'une opération technique qui, certes, empêche la voiture d'avoir conservé son parfait état d'origine de sortie d'usine, mais ne nuit en rien à son authenticité.

Dans le cas de voitures de compétition, la logique est même inversée : seuls les exemplaires qui ont très peu ou pas couru peuvent être trouvés dans leur état d'origine, c'est à dire leur état de sortie d'atelier et porteur de numéros concordants (les « matching numbers » érigés en culte par certains), comprenez les numéros de série des pièces principales qui correspondent à la fiche de montage de la voiture. Mais toute voiture qui chasse la victoire entre les mains d'un pilote est forcément victime de « fortunes de course » (comme il y a des « fortunes de mer »). Des avaries qui, tantôt à la suite de ruptures mécaniques, tantôt pour cause d'accident, mais aussi en raison de la nécessité de faire évoluer l'auto au fil des courses, voire des saisons, pour qu'elle demeure performante, la prive de toute possibilité d'être maintenue dans l'état du jour de sa naissance. A moins qu'ils ne soient des joueurs d'opérette, connaissez-vous un pilier de rugby qui aurait conservé ses délicats lobes d'oreilles ou un taulonneur dont le visage serait vierge de cicatrice ? Même si cela doit choquer osons poser un adage : « une voiture de course immaculée est une voiture de courses suspecte ». Et l'importance du palmarès qui vous est présenté doit se traduire par des modifications notables, des réparations visibles. Des cicatrices qui, loin d'amoindrir l'intérêt de la belle, donnent du relief à son histoire. Les vrais amateurs ne sont pas ceux qui masquent les stigmates de la vie agitée d'une voiture, mais ceux qui vous instruisent sur leur noblesse. ■



Pour éclairer l'authenticité, il faut oser s'appuyer sur les historiens-experts, spécialistes de l'automobile ancienne. © Julien Hergault - Peter Auto.



HERVÉ CHARBONNEAUX

Expert et historien de l'Automobile

L'authenticité ne se décrète pas mais se constate. Cette qualité peut être attribuée à un véhicule d'origine non modifié, doté de sa mécanique, de sa sellerie, de sa couleur d'origine et tous les détails d'époques conformes à ce qu'ils étaient lors de sa livraison.

On ne peut donc parler d'authenticité sans se pencher sur l'identité, c'est à dire sur ce qu'est précisément le véhicule, sa marque, son modèle, sa version. Une voiture modifiée ou totalement restaurée n'est plus authentique puisqu'elle n'est plus d'origine. Les deux mots sont évidemment liés. Et l'on bascule immédiatement vers une troisième notion, indissociable des deux premières : l'historique de l'auto. L'historique, c'est l'itinéraire au fil des ans, la chaîne de ses propriétaires, ses participations à tel ou tel événement, ses résultats en course si c'est une voiture de compétition, tout ce qui a été marquant y compris ses périodes d'abandon. Je dois dire qu'après des années de désintérets des collectionneurs pour ces notions et de la publicité faite autour des sur-restaurations « à l'américaine », je sens un début de prise de conscience et de revirement salutaire.

LE PROCHAIN CHAPITRE DE NOTRE ENQUÊTE

CE QUE DISENT CEUX QUI COPIENT

Tout le monde ne défend pas l'authenticité. Certains lui trouvent des limites dont ils se sont affranchis. Collectionneurs, négociants, constructeurs, restaurateurs, ils livrent leur point de vue iconoclaste.

Oui, la copie a du bon. Des collectionneurs, et pas des moindres, de très respectables restaurateurs, des marques automobiles, des industriels indépendants, des historiens, défendent avec conviction et des arguments très audibles le besoin de s'affranchir de l'authenticité absolue. Voire de la nécessité de faire du faux, de la copie, et de renoncer au fanatisme de l'authenticité qui, en matière automobile, finirait par desservir la cause. Le copie serait démocrati-

que, dynamiserait le marché, alimenterait la passion qui, sans elle, verrait l'univers du « classic » se nécroser et disparaître. Constructeurs ambitieux, copistes officiels, faussaires tolérés, cloneurs professionnels, restaurateurs à la mauvaise foi inoxydable, et quelques repentis (par forcément complètement) vous expliqueront à visage découvert (ou pas...) qu'ils travaillent pour le bien de notre passion. Selon eux, le faux est l'avenir l'automobile de collection...

LES EXPERTS

L'AUTHENTICITÉ, SON DEGRÉ, SA NATURE, EST LEUR QUOTIDIEN. BÉNÉVOLEMENT OU PROFESSIONNELLEMENT.

STÉPHANE BONORON

Expert en automobiles de collection
près la Cour d'Appel de Paris

Une voiture mérite d'être qualifiée d'authentique quand elle est conforme à sa configuration de sortie d'usine sans modification majeure. C'est la première qualité d'une voiture de collection lorsqu'il s'agit d'en déterminer la valeur. Cette authenticité est affectée, voire perdue, lorsque des modifications de carrosserie ou de mécanique ont été entreprises. Il est clair que cette exigence n'est actuellement pas sérieusement prise



en compte de manière prioritaire par les acquéreurs, sauf par quelques initiés. Je suis cependant persuadé que cela le deviendra indiscutablement avec le temps. Si je devais retenir un autre critère dans la valorisation d'une auto, au même niveau que l'authenticité ce serait, à égalité, le parfait fonctionnement de la voiture, c'est à dire sa capacité à partir par la route pour toute distance, et la qualité de sa restauration si elle en a bénéficié. Par restauration de qualité, j'entends une opération qui a été réalisée en préservant le maximum d'éléments d'origine et en ne remplaçant que ce qui est indispensable par des pièces d'origine ou des pièces refabriquées à l'exacte identique.

ROBERT-LOUIS BREZOUT-FERNANDEZ

Responsable des Concours d'Etat
et de Restauration de la FFVE

Une voiture authentique est (ou serait...) une auto n'affichant que peu de kilomètres, se présentant quasiment dans son état de sortie d'usine, et sur laquelle aucun travail mécanique, ni cosmétique, n'a (n'aurait...) été effectué, à l'exclusion du remplacement des pièces dégradées par le temps par des pièces aux spécifications d'origine. C'est la première qualité de tout objet de collection lorsque l'on doit déterminer sa valeur, au sens de ce qu'elle pèse dans l'histoire, ou de sa cote sur le marché. Une voiture cesse donc d'être authentique lorsque les qualités que je décris ci-dessous ne sont pas, ou incomplètement, présentes. Rares sont les collectionneurs je pense qui seraient insensibles au fait de trouver et de conserver une voiture dans un état d'origine exceptionnel, sorte de « capsule temporelle », ayant traversé les années sans modification d'aucune sorte. L'authenticité étant l'alfa et l'oméga de l'intérêt et de la valeur d'une auto. La rareté du modèle ou son historique ne viennent qu'en seconde place.



CHRISTIAN HUET

Expert et historien de l'Automobile

L'authenticité est une réalité aussi têtue que les faits sur lesquels on s'appuie pour la déterminer. Une voiture peut être qualifiée d'authentique, lorsqu'elle a son châssis (ou sa coque) original et qu'elle est dans sa configuration historique d'origine. L'élément indiscutable est le châssis avec son identification, et la connaissance de son historique est rapidement essentielle. Par exemple, un coupé Delahaye de 1935, modifié en cabriolet en 1937, sera considéré comme authentique car c'est son histoire. Mais si la transformation date de 1960 ou, pire, de 2019, il n'en sera plus question. L'authenticité et l'état de tous les éléments

“L'authenticité va de pair avec les notions d'origine et d'histoire.”

HERVÉ CHARBONNEAUX

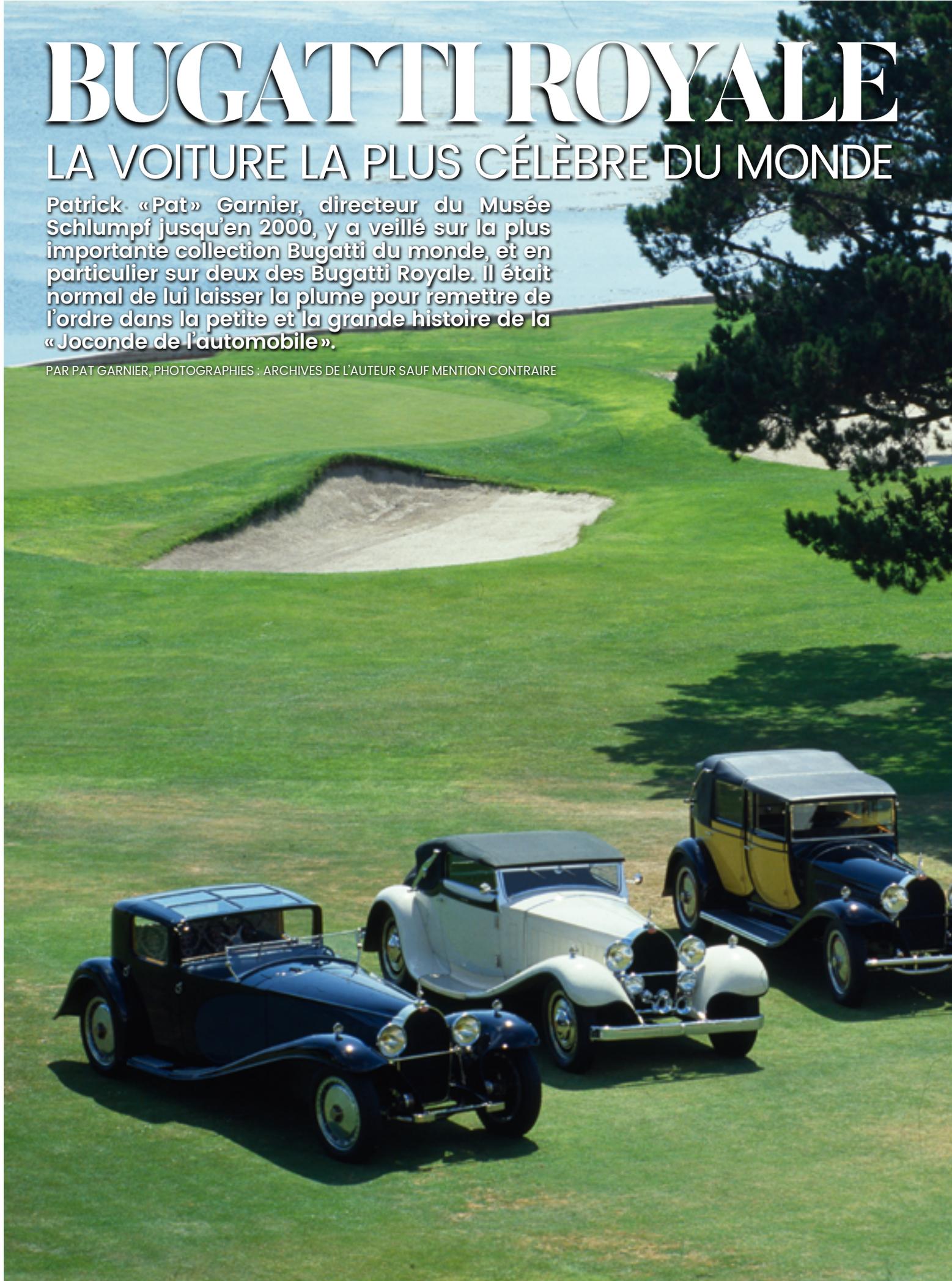
d'un véhicule sont les premiers critères qui déterminent sa valeur. Une voiture de 1920, 50 ou 80, qui possède son châssis avec sa carrosserie, sa sellerie, ses vitres, sa peinture et sa mécanique d'origine, et dont l'état est suffisamment bon pour être conservé, présentera un grand intérêt et aura au final une valeur plus importante. Mais avant de s'attaquer au chantier de préservation ou de restauration, la réflexion devra précéder l'action en gardant en permanence à l'esprit qu'il y a tout à gagner à préserver les caractères originaux de l'auto. L'authenticité est difficile à démontrer et à consolider mais, inversement, peut-être rapidement compromise si certains éléments essentiels viennent à manquer ou à être détruits. Ainsi, quelle que soit la qualité de la restauration et l'excellence du travail réalisé, une voiture perd son authenticité lorsqu'elle perd son châssis.

BUGATTI ROYALE

LA VOITURE LA PLUS CÉLÈBRE DU MONDE

Patrick «Pat» Garnier, directeur du Musée Schlumpf jusqu'en 2000, y a veillé sur la plus importante collection Bugatti du monde, et en particulier sur deux des Bugatti Royale. Il était normal de lui laisser la plume pour remettre de l'ordre dans la petite et la grande histoire de la « Joconde de l'automobile ».

PAR PAT GARNIER, PHOTOGRAPHIES : ARCHIVES DE L'AUTEUR SAUF MENTION CONTRAIRE





*Les six Bugatti Royale rassemblées pour la première fois de leur l'histoire en 1985 à Pebble Beach.
© Archives Xavier de Nombel*



Présence surréaliste du Coupé du Patron ou « Coupé Napoléon » dans les réserves du Musée, pour une séance photo avant les travaux de rénovation des ateliers en 2000.

Depuis 1982, j'ai consacré beaucoup de temps, de réflexion et de contacts à la question, plus que fondamentale, de l'authenticité des véhicules et objets des collections du Musée National de l'Automobile de Mulhouse au sein duquel j'ai œuvré pendant vingt ans. Etant profondément attaché à une démarche juste et vertueuse dans tout ce qui touche la mise en valeur de nos biens historiques, tant au plan de leur restauration qu'au niveau de leur présentation au public, j'en ai déduit qu'il n'y a pas de raison de traiter nos chères automobiles moins bien que le reste du patrimoine culturel. L'exemple des Bu-

gatti type 41 dites « Royale » est de ce point de vue idéal pour engager une réflexion sur le sujet. Mais traçons dans un premier temps un portrait de notre héroïne : la Royale.

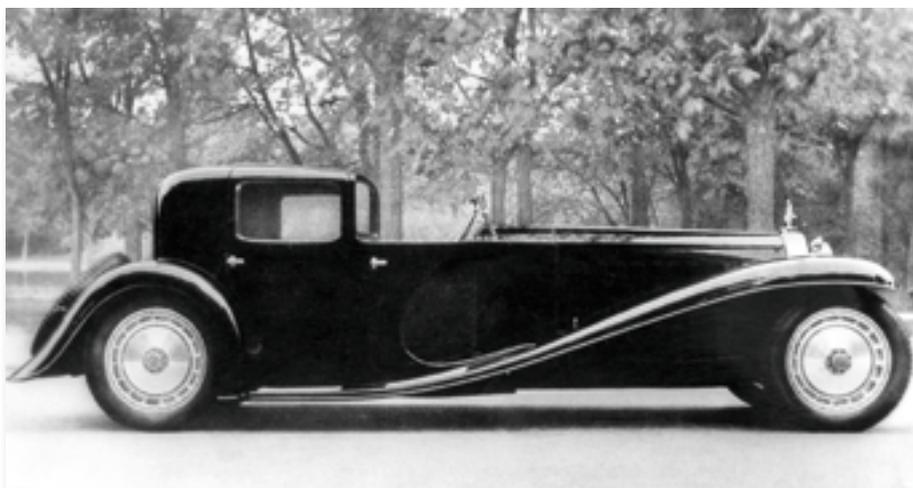
AU COMMENCEMENT, UNE IDÉE DE DÉMESURE

Lorsque l'on est face à cette auto, quel que soit le modèle mais à fortiori si l'on est en présence du « Coupé Napoléon », viens toujours une question, toujours la même : mais pourquoi Ettore Bugatti a-t-il voulu faire naître cette voiture ? Quel délire a poussé cet homme à en-

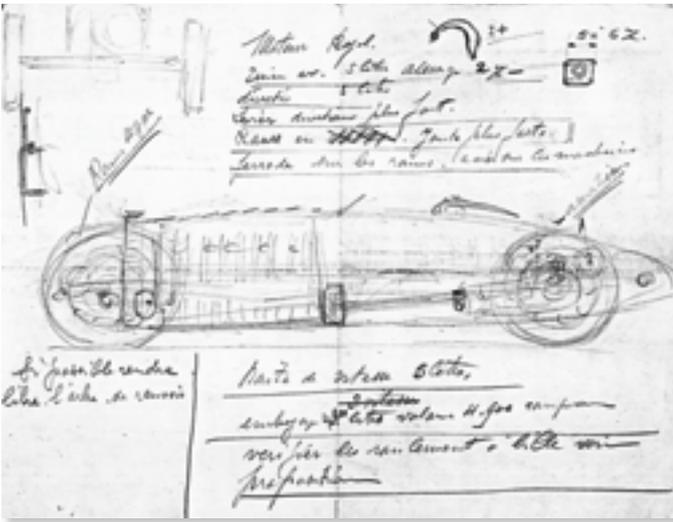
tamer une entreprise d'une telle folie ? Car en tout, mécaniquement comme stylistiquement, cette voiture est démesurée, tellement excessive qu'elle n'est d'évidence pas faite... pour la route – en tout cas pas pour celle de l'avant Seconde guerre mondiale !

A cette question, une réponse simple : Ettore Bugatti voulait que naisse sous son nom la voiture la plus exclusive de son temps. La domination sportive des type 35 le satisfaisait et il voulait reproduire cette suprématie en matière de grand luxe automobile. Il voulait que les puissants, les têtes couronnées, les divas, sur tous les continents, s'affichent à la ville dans un modèle au summum de l'élégance, la quintessence de la mobilité individuelle : le type 41, dit « Royale ». Le résultat commercial n'a pas égalé cette ambition mais, neuf décennies plus tard, la Royale est plus qu'une automobile, c'est une machine superlatrice qui, même à l'arrêt, hypnotise par sa beauté, ses proportions, ses dimensions. Une voiture illogique, excentrique, magnétique qui, allez en voir une de près, coupe le souffle, fait taire les bavards, vous happe, vous estomache.

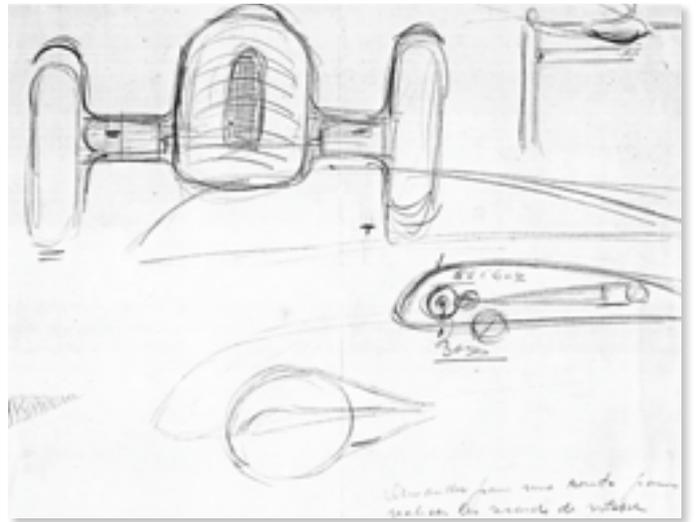
Je pense qu'Ettore Bugatti savait qu'il n'inonderait pas la planète de ses Royale et que seuls quelques châssis trouveraient acquéreurs. Son essentiel était ailleurs. Il voulait que son nom, sa marque, les talents mécaniques et artistiques de ses équipes, placent la barre si haut



Quel que soit l'environnement autour des photos de cet incroyable coupé de ville, déjà désuet en 1930, la Royale s'impose et domine l'espace.



Projet de la main d'Ettore Bugatti pour une voiture dite «Royale des Records» reprenant le moteur du type 41 et d'autres composants provenant du type 50.



Plus de 3000 croquis jalonnent l'incroyable carrière d'inventeur d'Ettore Bugatti. Ici d'autres dessins de la «Royale des Records», projet qui n'a pas abouti.

qu'aucun autre constructeur « n'oserait oser » produire une voiture concurrente. Comme ces athlètes qui, en début de concours, « tuent l'épreuve » en réalisant immédiatement le chrono, le saut ou le jet qui les met hors d'atteinte de tous les autres, voire casse le moral de tous les adversaires qui décident dès lors que leur victoire sera d'être deuxième derrière l'inaccessible étoile. Et ce résultat, Ettore Bugatti l'a bien atteint.

DU « CHÂSSIS ROYAL » À LA « ROYALE »

Quoi que l'on vous dira, aucun constructeur n'a pu ou voulu essayer de faire aussi grand, aussi beau. Bientôt un

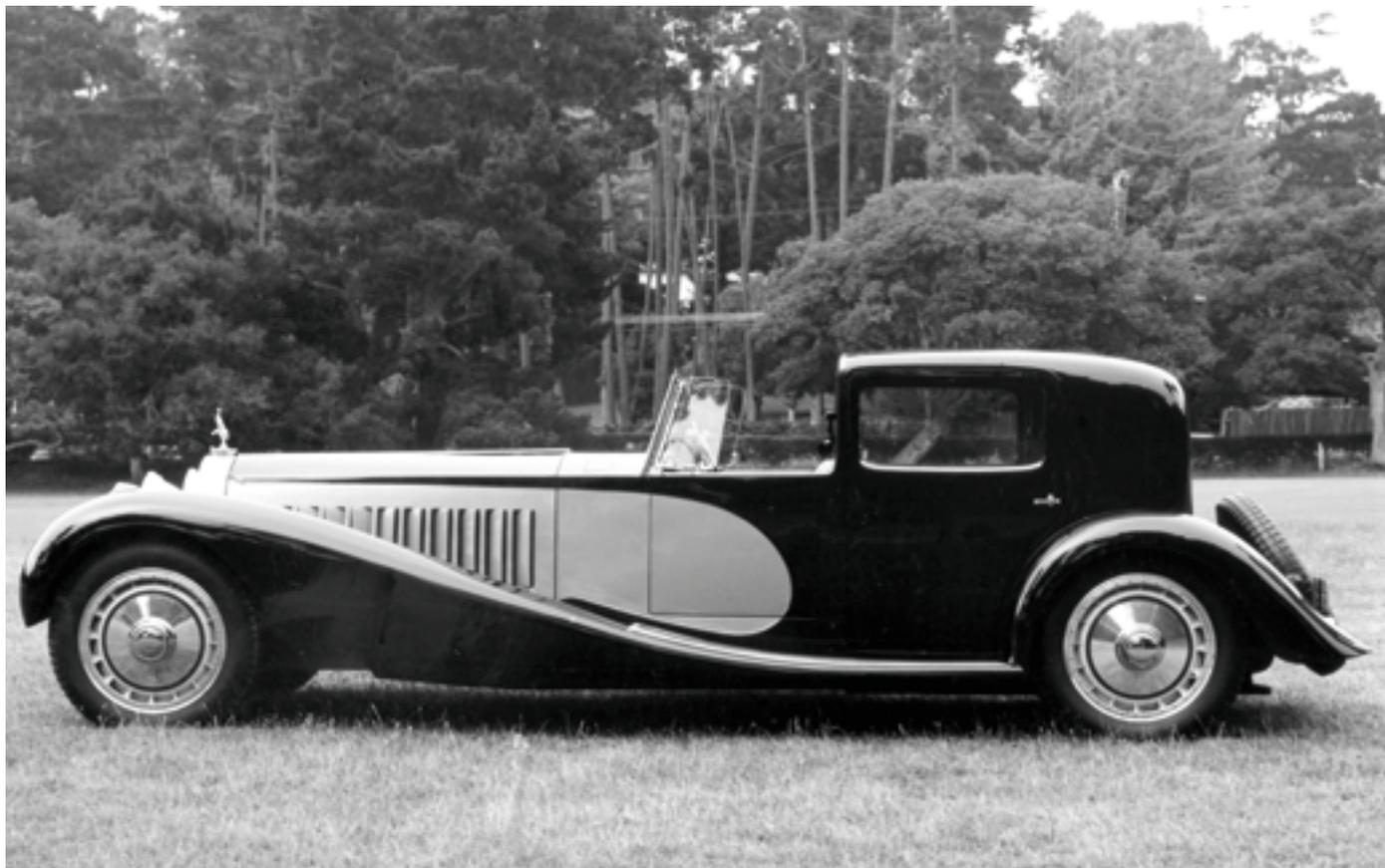
siècle après leur naissance, les Royale restent des voitures suprêmes. Le matricule 41 est ainsi devenu synonyme de nec-plus-ultra. L'adjectif « Royale » qui le complète a d'abord été utilisé au masculin dans le vocable « Châssis Royal » comme le prouve la couverture du carnet de bord d'une des deux Royale du Schlumpf. La féminisation est intervenue logiquement puisque l'on parle plus facilement d'une voiture, d'une limousine, d'une carrosserie. Ettore Bugatti a fait construire six châssis type 41 complets. Il y en a toujours six. Il n'y en aura jamais que six. Ceux qui prétendent le contraire travestissent la réalité, tordent les faits pour réécrire l'histoire à leur avantage. Chacun de

ces six châssis a reçu, comme c'était la tradition chez Bugatti, un numéro de série commençant par le rang du projet dans la chronologie de la marque, et suivi d'un numéro d'ordre de production. La « 35 » était ainsi le 35^e projet de la marque, la « 37 » le 37^e, la « 41 » le 41^e et ainsi de suite. Les chiffres suivants désignent le numéro d'ordre dans la production, qui peut commencer par 1 mais aussi à 100. A noter que le vocable « type » apparaît rarement dans les documents du bureau d'étude, de l'atelier ou lors des échanges entre collaborateurs. On désigne plus souvent les voitures par leur cylindrée, « la 3 litres », « la 5 litres ». Et quand « type » est employé, c'est avec un « t » minuscule. ➤

LE COACH WEYMANN, UNE PETITE MERVEILLE

Le Coach Weymann a obtenu (entre autres nombreuses distinctions) le « Grand Prix d'Honneur » au 8^e Concours d'Élégance organisé par le journal L'Auto au Parc des Princes du 4 au 7 juin 1929. Inventeur des carrosseries souples, constituées d'une structure en bois recouverte de moleskine, Weymann réduisait de cette façon le poids de la carrosserie, tout en limitant les bruits. L'ensemble souple supportait mieux les contraintes et déformations dues aux irrégularités de la route, qui n'étaient pas les billards sur lesquels nous roulons généralement aujourd'hui. Les pièces d'assemblage, ferrures, gonds et serrures, etc. (toutes brevetées) étaient spécialement étudiées pour préserver une rigidité suffisante. Par ailleurs, les panneaux de porte supportaient bien mieux les petits chocs légers que la tôle rigide. Pourtant pour cette carrosserie de Royale, Weymann utilisa exceptionnellement de la tôle d'acier pour l'avant, les panneaux de porte et la rotonde arrière. Il est vrai que la puissance du moteur (300 CV) et son couple phénoménal (80 m/kg) supportent bien ce léger surpoids !





L'exclusive carrosserie d'origine de la 41111, énorme roadster aux formes douces et viriles que seul Jean Bugatti pouvait imaginer, a été suivie d'une carrosserie de coupé-chauffeur. De loin, la confusion avec le « Coupé du Patron » est possible. Mais des différences avec la carrosserie actuelle de la 41100 jouent en sa défaveur.

L'INVENTAIRE DES SIX ROYALE

Comme toutes les Bugatti, les 41 vont donc obéir à la logique de cette numérotation. Les voici présentées dans l'ordre chronologique de leur création.

N°41100 : Ce châssis d'un empattement de 4,70 m et équipé d'un moteur de 14 726 cm³ est attribué au prototype dès 1927. Il reçoit d'abord une carrosserie prélevée sur un torpédo Packard puis l'usine construit une seconde carrosserie fiacre, bien dans la tradition des voitures hippomobiles qu'affectionnait Ettore. Le nom de « Coupé Napoléon », toujours at-

tribué aujourd'hui à ce châssis, vient de cette carrosserie, qui ressemblait à un fiacre hippomobile de style Napoléon III. La robe suivante sera une carrosserie berline, également d'inspiration très hippomobile, avec « pieds de caisse ». Ettore fera ensuite rhabiller ce châssis chez Weymann en coach, qui deviendra la vedette de nombreux concours d'élégance. Ettore aura un accident avec ce véhicule en 1930, qui fut donc reconstruit (en ramenant l'empattement à 4,30 m, moteur de 12 763 cm³) toujours avec le même numéro de châssis et carrossé en coupé de ville, appelé dès lors parfois

aussi « Coupé du Patron », sur un dessin de Jean Bugatti. Il faut préciser ici que nous n'avons pas de photographie de la plaque de châssis d'origine du prototype « Packard ». Toujours est-il que la plaque actuelle porte depuis toujours le numéro 100, pour cette voiture qui n'a jamais quitté la famille Bugatti ou l'usine. Elle a été acquise par Fritz Schlumpf en 1963, lorsqu'il a acheté 22 véhicules qui y demeureraient encore. Cette Royale, toujours restée en état de marche, est l'une des vedettes du Musée National de l'Automobile de Mulhouse, riche de 130 Bugatti.

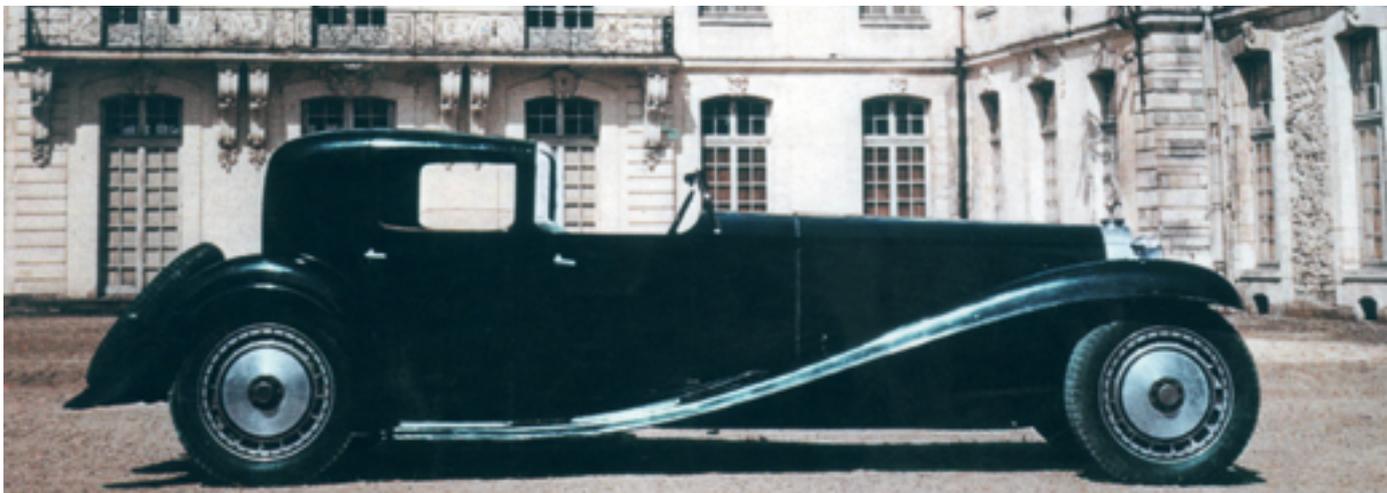
N° 41111 : Née en roadster en 1931, sur un



Ettore Bugatti s'est rendu au Grand Prix de l'ACF à Montlhéry en 1927 au volant du prototype 41100 à carrosserie Packard au fond à droite.



Impressionnante photo prise de face de la Bugatti Royale 41111, Coupé de Ville Binder, garée dans une rue de Paris.



La Royale 41100 dans la cour d'honneur du château d'Ermenonville, où résidait Lydia Bugatti, fille cadette d'Ettore Bugatti, et son époux, le Comte de Boigne.

fabuleux dessin inspiré par Jean Bugatti et mis au net par le dessinateur talentueux de l'usine, Joseph Walter, cette voiture acquise par le roi de la confection Armand Esders, est recarrossée en 1938/39 par Binder en coupé de ville pour le ministre et homme de presse Raymond Patenôtre. Ettore Bugatti espérait la vendre au roi Carol de Roumanie. Après être passée entre différentes mains avant la Seconde guerre mondiale (C. Lewis, Frédéric Henry, Simmons et Potter en Grande Bretagne), elle part aux Etats-Unis en 1952 avec le Lieutenant Montgomery, puis D.C. Wilson, et enfin Mills-Lane Jr. Elle est ensuite acquise par le fameux Musée Harrah à Reno (Nevada) qui entreprend une restauration totale -en fait une reconstruction complète. Elle est achetée en 1986 par le Général William Lyon. Après d'autres changements de propriétaires, elle appartient aujourd'hui à Bugatti Automob-

biles SAS (Groupe Volkswagen) à Molsheim où elle réside habituellement.

N° 41121 : Achetée neuve par le Dr. Joseph Fuchs de Nuremberg en 1931, ce châssis fut carrossé en cabriolet par Ludwig Weinberger à Munich. A l'origine, il était de couleur sombre, vert foncé d'après les descriptions, avec des filets jaunes. Elle est expédiée de Trieste à Changai en mai 1934, puis on perd sa trace. Elle fut découverte et

achetée en juin 1943 à l'état d'épave et transportée aux USA par C.A. Chaynes, vice-président de la General Motors, qui en fit don au Musée Ford-Edison Institute à Dearborn, où elle est exposée au public depuis 1959.

N° 41131 : Ce châssis fut livré par Jean Bugatti lui-même en 1932 au carrossier Park Ward Coachwork à Londres, qui réalise alors une somptueuse limousine pour le Captain Cuth-»



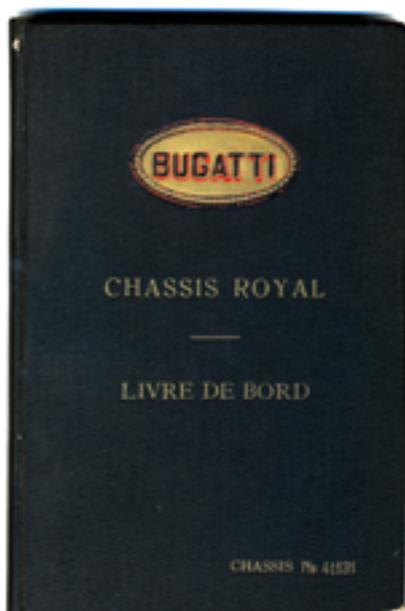
LE VRAI PRIX D'UNE ROYALE

Tout était démesuré (et l'est toujours!) sur une Royale. Y compris son prix. Voici un résumé des transactions connues.

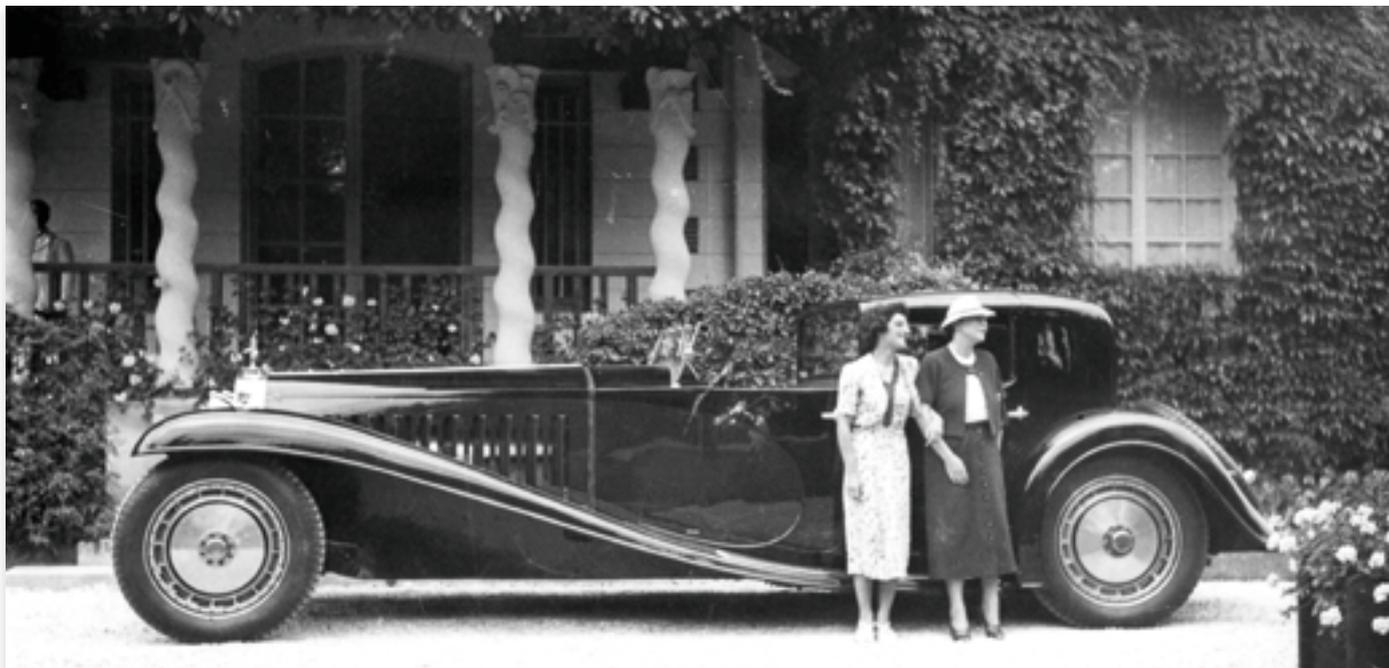
- Châssis 41100 : Le Coach Weymann était proposé à 699 000 francs lors d'un Concours d'Elégance. Fritz Schlumpf acheta en 1963 pour 120 000 francs les voitures qui restaient encore à l'usine, dont la Royale dite « coupé du patron » (Coupé Napoléon).
- Châssis 41111 : Le ministre Patenôtre l'aurait payé 300 000 francs à Lamberjack, agent Bugatti à Paris, lors de l'achat en 1930. La voiture a été vendue 2 000 £ en 1950. Harrah l'a achetée 50 000 \$ en août 1964.
- Châssis 41121 : Prix d'achat par le Dr Fuchs, 43 000 \$.
- Châssis 41131 : Vendue 6 500 \$ à Shakespeare aux USA. Evaluée 8 500 \$ en 1956.

Prix de vente de Shakespeare à Schlumpf d'un lot de 31 Bugatti 75 000 \$ en 1963, dont la Royale Park-Ward.

- Châssis 41141 : Proposée 6 500 £ au Salon de Londres en 1932, elle resta longtemps au château d'Ermenonville aux côtés de la berline de voyage 41150. L'Ebe Bugatti, fille aînée d'Ettore, dit dans son livre que les deux voitures ont été vendues 3 000 \$ plus deux frigidaires. Elle fut vendue en 1987 à Hans Thulin pour 52 250 000 francs.
- Châssis 41150 : Prix d'achat de Bill Harrah en 1964, 45 000 \$. Vendue en juin 1986 pour 6 500 000 francs à Jerry Moore qui revend à Monaghan en 89 pour 8 100 000 francs. Etant donné la discrétion qui entoure le peu de transactions, il est difficile de savoir aujourd'hui quel est le vrai prix d'une Bugatti Royale...



Carnet de bord de la Royale 41131 livrée chez Park-Ward à Londres. Il est resté dans les archives de l'usine, car le client, le Capt. Foster, ne parlait pas le français.



La Royale 41100, Coupé du Patron ou Coupé Napoléon dans un cadre qui lui sied à merveille. Lydia, la seconde fille d'Ettore Bugatti est accompagnée ici d'une amie.

» bert Foster, ex-militaire de l'armée des Indes et héritier de la famille Foster-Clark, énorme consortium dans l'industrie alimentaire. Après avoir été utilisée par l'agent anglais de la marque Lemon Burton, elle part aux Etats-Unis enrichir la collection de John Shakespeare en Floride, autre héritier (lui d'une importante affaire de cannes et moulinets de pêche), collectionneur de Bugatti et négociant en automobiles à ses heures. En 1963, Fritz Schlumpf achètera les 31 Bugatti de cette collection, dont la Royale Park Ward, qui est la seconde Bugatti Royale authentique

du Musée National de l'Automobile de Mulhouse. Sa ligne peut paraître austère, mais dans la circulation, elle a une élégance folle.

N° 41141 : Carrossé en coach par Kellner à Paris, ce châssis resta propriété de la famille Bugatti dans leur château d'Ermenonville dans l'Oise jusque dans les Années 50. La voiture fut acquise par Briggs Cunningham qui l'exposa dans son musée en Californie en 1956 (Cunningham acheta également, avec Cameron Peck, la Royale berline de voyage, châssis 41150) Le coach Kellner fut vendu aux enchères en 1987 à un ma-

gnat japonais de l'informatique, Fusaro Segikuchi, et connu ensuite plusieurs propriétaires dont Hans Thulin avant d'être finalement racheté par un groupe de négociants, qui la possèdent toujours aujourd'hui.

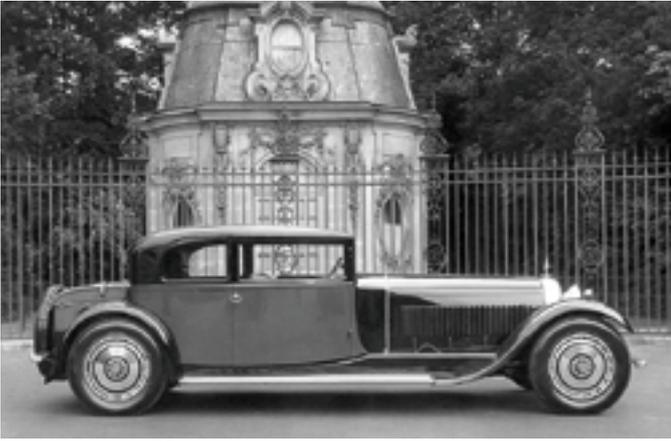
N° 41150 : Ce châssis, carrossé en berline de voyage découvrable par l'usine en 1931, resta également dans la famille Bugatti jusque dans les Années 50. Achetée par Briggs Cunningham et Cameron Peck (en même temps que le coach Kellner 41141) elle est propriété de B. Skitarelic puis de John Nettercut, milliardaire dans les cosmétiques, avant de se retrouver au Musée Harrah à Reno (Nevada) où elle subit également une « restauration » plus que totale... Elle est vendue d'abord à Jerry Moore, puis à Tom Monaghan (Domino's Pizza) en décembre 1986, pour être finalement achetée par le Musée Blackhawk à Danville (USA) où elle est exposée. Voici donc en grand raccourci, l'histoire des six seuls châssis Bugatti type 41 authentiques sortis de l'usine de Molsheim dans les Années 20 et 30, possédant toutes des carrosseries différentes. Oui mais voilà, l'histoire ne s'arrête pas là, hélas...

HONNÊTES RÉPLIQUES ET FAUX HONTEUX

L'incroyable pouvoir de séduction de ces fabuleuses automobiles que sont les Royales (et surtout leur inaccessibilité...) a fait naître des envies chez bon nombre d'amateurs fortunés, qui n'ont pas hésité à se construire des copies dans des buts souvent différents. Il en est ainsi de la voiture créée il y a près de trente ans



Rare photographie de la Royale 41100, carrossée en berline de style hippomobile, conduite par Jean Bugatti, le premier fils d'Ettore Bugatti.



Élégance et dimensions extrêmes sont magnifiquement conciliées sur le Coach Weymann, avant dernière carrosserie montée sur le châssis 41100.



Rare vue de la Royale 41150 après sa restauration par le musée Harrah à Reno qui présentait près de 1400 voitures, y compris le coupé chauffeur Binder 41111.

par Tom Wheatcroft, connue comme étant une réplique de notre Coupé Napoléon (et présentée comme telle par Tom lui-même) ou encore d'une autre voiture à carrosserie torpédo, également en Grande Bretagne, assemblée par le regretté Uwe Hucke. Ces voitures ont été présentées d'emblée par leurs auteurs comme étant des copies ou des répliques, et leurs propriétaires, authentiquement passionnés de Bugatti, n'ont jamais tenté de leur attribuer une quelconque authenticité.

Ce choix de vérité n'a manifestement pas été celui des initiateurs d'une

voiture dite « Bugatti Royale prototype à carrosserie Packard ». Dans le cas présent, les promoteurs de cette construction n'ont pas hésité à édifier un raisonnement alambiqué, s'appuyant sur le fait que des éléments authentiques du châssis N° 41100, accidenté par Ettore Bugatti, auraient été retrouvés aux USA (plus de 80 ans après ?). Ce qui reste à démontrer par des documents incontestables.

Je n'ai pas de jugement négatif à porter sur le fait de recréer ou de reconstruire un objet patrimonial disparu ou inaccessible au public, bien au contraire.

Nos musées en sont souvent pourvus, en toute connaissance de cause. Mais dès lors que des mystifications grossières tentent de tromper non seulement le public mais aussi la presse, je ne peux rester coi. Car cette voiture « Torpédo Packard » est bien annoncée comme étant la renaissance de la voiture portant le numéro de châssis 41100 ! Ce qui pourrait semer le doute sur la voiture du Musée Schlumpf qui, dès lors, serait donc fausse...

C'est bien Ettore Bugatti de son vivant qui a attribué le numéro 41100 (ou 100) à la vraie Royale prototype à car- ➤

LES SIX ROYALES RASSEMBLÉES EN 1985 ET 1990

Pour la première fois dans l'histoire, une rencontre au sommet de ces six fabuleuses voitures a eu lieu en 1985 à Pebble-Beach en Californie, à l'occasion du concours d'élégance qui s'y tient chaque année. C'est à l'initiative du photographe Jean-Paul Caron et grâce à ses relations avec les organisateurs que nos deux Bugatti Royales, 41100 et 41131, ont franchi l'Atlantique. Les questions de sécurité étant réglées, tous les frais avaient été pris en charge par l'équipe du Concours. A l'époque, les quatre autres Royales se trouvaient déjà aux Etats-Unis. Une des conditions du prêt de nos deux Royales était de tout mettre en œuvre pour que cette rencontre puisse se reproduire à Mulhouse. Et c'est en 1990, que les quatre voitures se trouvant aux Etats-Unis sont à leur tour venues rejoindre nos deux Royales, ce qui constitua un événement majeur dans la vie du Musée. D'abord présentées au sein de la collection avec une muséographie de grande qualité, les voitures ont ensuite été exposées à Rétromobile, puis à Bagatelle. Ces journées ont laissé des traces indélébiles parmi les collaborateurs et personnel du Musée, mais aussi chez les amateurs et passionnés d'automobile. Les échanges avec les autres propriétaires ont été fructueux. Une opération historique et exaltante qui nous avait valu la visite surprise très émouvante de Fritz Schlumpf.





Magnifique photo colorisée du roadster Bugatti Royale, châssis numéro 41111, destiné à Armand Eslers. Pose ici à ses côtés Jean Bugatti, fils d'Ettore, fier du dessin dont il était l'auteur.

» roserie Packard en 1927. Ce numéro reste lié au châssis jusqu'à l'accident. Ce châssis aurait eu un empattement de 4,50 m. Les dommages causés au châssis étaient tels qu'Ettore Bugatti a décidé de reconstruire sa Royale sur un châssis neuf, d'un empattement ramené à 4,30 m, comme ceux des autres Bugatti type 41. C'est bien Ettore Bugatti qui a conservé ce même numéro 41100 (ou 100) pour sa nouvelle voiture (qui recevra finalement la carrosserie coupé-de-ville, ou « Coupé du Patron », qu'elle a toujours aujourd'hui) démontrant ainsi la filiation limpide de sa voiture personnelle. Le châssis accidenté a

donc perdu ipso facto le numéro 41100, puisqu'un même numéro de châssis ne peut être attribué à deux voitures, sauf à fabriquer délibérément un doublon qui est un faux. Pour meilleure preuve : la plaque-constructeur de notre Bugatti Royale « Coupé du Patron » porte toujours bien son numéro 100 d'origine.

UNE COPIE ROYALE PLUS VRAIE QUE LA VRAIE !

La voiture présentée comme « Prototype Packard » n'a donc aucune légitimité dans l'arbre généalogique des authentiques Royale. A en croire

ses instigateurs, elle serait plus vraie que la vraie ! Plus fort que Bugatti ! Si Ettore Bugatti avait voulu maintenir une existence légale au châssis accidenté en lui conservant sa plaque avec le numéro 41100 (mais pourquoi donc l'aurait-il fait ?) il aurait attribué au nouveau châssis un autre numéro dans la série des 41000 (ce qu'il n'a pas fait). Prétendre aujourd'hui que le numéro 41100 appartient à un châssis autre que celui du Coupé Napoléon du Musée National, relève d'une pure entreprise de tromperie. Faire aujourd'hui, à la place d'Ettore Bugatti, ce qu'il n'a pas fait de son vivant est une manœuvre malhon-



La Royale Eslers en présentation dynamique au Concours d'Élégance de Pebble-Beach en 1992. Impossible d'être indifférent à ce monument d'élégance et de classe!



Fabrication de la carrosserie de la Royale Esders chez le carrossier Lecoq à Saint-Ouen. L'exceptionnel travail des tôliers-formeurs est une œuvre en soi.



La construction de la carrosserie a nécessité un plan à l'échelle 1, tracé par deux stylistes talentueux et passionnés : Paul Bracq et Bernard Brulé.

nête qui ne résiste à aucune analyse sérieuse. Si déjà certains pensent qu'une autre vérité existe quant à une logique des numéros de châssis des Royales, peut-être savent-ils, preuves à l'appui, pourquoi le numéro 100 a été attribué à sa voiture et non 41101 comme la suite le laisserait à penser ? Et pourquoi la Lismousine de voyage, dernière Royale, est numérotée 41150 et non 41151 ?

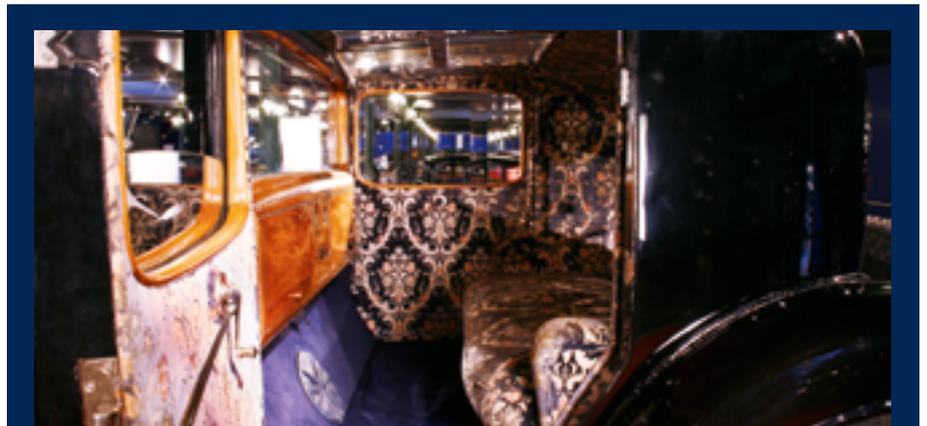
La présence d'éléments de châssis qui se trouvaient encore dans le stock dit « Malmerspach » lors de la vente de ce lot de véhicules et pièces restitué à Mme Arlette Schlumpf, a fait naître des appétits. Mais aucun de ces châssis n'était ni achevé, ni conforme aux châssis type 41.

CE QUE DIT UNE CARTE GRISE...

En fait, cette voiture se situe, ni plus ni moins, sur le même plan que toutes les autres reconstructions ou copies, y compris notre « Roadster Esders » qui est cependant celle qui possède le plus

de pièces d'origine Bugatti du type 41 de 1930 (voir liste ci-après). Certaines de ces reconstructions ou copies sont équipées de moteurs d'autorails type WR, qui proviennent bien de l'usine de Molsheim dans les Années 30 et testés au banc d'essais. Toutes les autres pièces ayant été fabriquées neuves. Personne n'ignore qu'en 1990, le Musée National de l'Automobile de Mulhouse

a présenté ce « Roadster Royale Esders » construit par ses soins avec une rigueur exemplaire, tant sur le plan technique que déontologique. La construction de cette voiture « Esders » a fait l'objet d'une exposition thématique publique pendant plusieurs années, qui détaillait non seulement l'exaltant travail technique réalisé, mais démontrait aussi, avec une transparence totale, »



AUTHENTIQUES ?

Les Royale ont évolué au fil de leurs changements de propriétaires et des restaurations auxquelles elles ont été soumises...

- Châssis 41100 : Fritz Schlumpf a fait remplacer la garniture intérieure d'origine, dressée avec un simple drap-velours uni bleu marine sans fioritures par un très exubérant revêtement genre « tapisserie des Gobelins ». Il a également fait changer les poignées des portes droites par des accessoires de style fiacre. Il a enfin fait repeindre les flancs de caisse, au creux de la découpe galbée, en bleu foncé.
- Châssis 41111 : Repeinte en couleurs deux tons lors de la remise en état totale et en profondeur dans les ateliers du Musée Harrah à Reno (Nevada), la garniture intérieure de l'habitacle a été remplacée.
- Châssis 41121 : Entièrement restaurée par W. Chaynes son « découvreur » qui l'a fait repeindre couleur crème, a fait apposer des

flasques de roues et remplacé le carburateur Bugatti par une rampe de quatre carburateurs américains.

- Châssis 41131 : Entre 1946 et 1949, Lemon Burton fait rogner les ailes avant, afin de pouvoir monter des pneus Goodrich prélevés sur des engins militaires américains (il ne trouve pas de gommages aux bonnes dimensions sur le marché). Fritz Schlumpf a fait regarnir l'intérieur dans un style « tapisserie des gobelins » de couleur claire et vieux rose. L'intérieur d'origine était recouvert de drap-velours gris-beige.
- Châssis 41141 : La voiture a été repeinte plusieurs fois, dans des teintes plutôt sombres, un filet bleu allégeant le tour des vitres de portes.
- Châssis 41150 : Comme le châssis 41111 lorsqu'il est arrivé au Musée Harrah, cette voiture a été reconstruite de fond en comble, et repeinte en deux tons, jaune et noir.



Le carnet du banc d'essais des séries de moteurs d'autorail type WR. Ils étaient très proches des blocs qui équipaient les Royale.



Les mots manquent évidemment pour décrire la majesté, l'élégance, le caractère surréaliste du « Coupé du Patron ». Les Royale sont des automobiles – plus – ultra dont la beauté autant que les dimensions échappent à tout sens commun. Ici 41100 dans la cour d'honneur du Musée Schlumpf.

» la réelle identité de cette voiture. Il ne fallait pas laisser planer la moindre ambiguïté sur son vrai statut par rapport aux six Bugatti Royales authentiques construites, et toujours existantes aujourd'hui dans le monde.

L'ESDERS N'EST PAS LA SEPTIÈME ROYALE

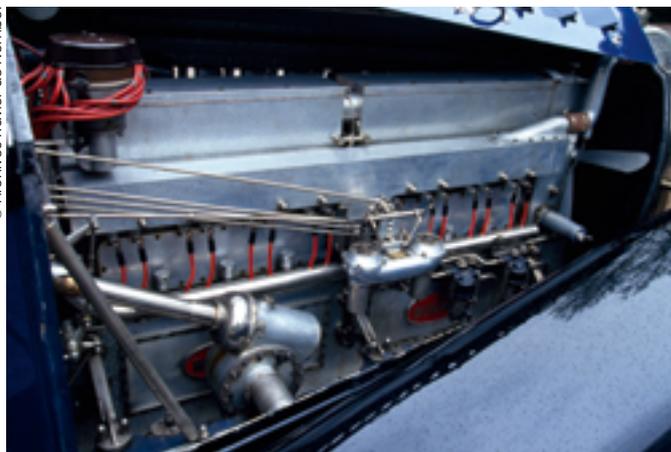
Je vous résume ici les données principales qui démontrent clairement, l'honnêteté qui a conduit cette construction, et qui figurent, entre autres, sur la Carte Grise de ce véhicule « Esders ». Le constructeur n'est pas Bugatti mais le Musée National de l'Automobile. Son numéro de châssis est un numéro d'ordre donné par le Service des Mines qui a procédé à sa réception à titre isolé (et

non un numéro Bugatti de la série 41). L'année modèle figurant sur le Certificat d'immatriculation est 1990 et non 1932. Cette voiture a été mise en conformité avec la réglementation en vigueur en 1990. Pour l'anecdote, une seule dérogation a été obtenue, pour éviter d'avoir à effectuer un crash-test (nous voulions éviter d'avoir à jeter la voiture contre un mur à 60 km/h ; ce crash test est obligatoire pour mesurer la pénétration de la colonne de direction dans l'habitacle. L'ingénieur du Service des Mines nous donc demandé de fournir les plans, mesures et analyses-matériaux du châssis, pour vérifier sur le papier la conformité du châssis à la réglementation. Pour toutes les autres dispositions de la loi, la voiture est conforme (ceintures de sécurité, hauteur des éclairages et signa-

lisation, type normalisés des ampoules, circuits de freinage, pneumatiques etc.). Nous n'avons pas baptisé cette voiture Bugatti Royale, mais simplement « Royale Esders ». En d'autres termes, nous n'avons pas usurpé la place d'Ettore Bugatti. Nous l'avons appelée « reconstitution », ce qui pourrait cependant encore se discuter, car une reconstitution est l'action de constituer à nouveau, pour rendre à un objet sa forme originelle. Comme quoi, le vocabulaire est important. Mais bon, nous nous étions basés sur le fait que tous les organes mécaniques (moteur, embrayage, boîte et pont, essieux avant et arrière, boîtier de direction, radiateur, accessoires) étaient bien des pièces d'origine, fabriquées dans les Années 30 chez Bugatti à Molsheim. Le châssis avait été fabriqué à la de-



La conduite d'une Royale est aisée malgré ses dimensions, grâce au volant de grand diamètre.



Véritable sculpture de métal noble, l'ensemble du moteur est embelli par grattage, guillochage ou bouchonnage.

© Archives Xavier de Nombel



© Archives Xavier de Nombel



© Archives Xavier de Nombel



La mascotte emblématique des six Bugatti Royales : l'éléphant sculpté par le frère d'Ettore Bugatti, Rembrandt. Le poste de conduite et l'habitacle aujourd'hui. Prenez place!

mande de Schlumpf dans les ateliers Alsthom à Belfort (ancienne Sté Alsacienne de Constructions Mécaniques) là justement où Bugatti avait fait fabriquer à l'époque tous les châssis de ses six Royale, car l'usine n'était pas équipée pour forger des longueurs d'acier de plus de 6 m. L'identité de cette voiture est absolument claire. A aucun moment, nous n'avons tenté de faire croire l'incroyable : que cette voiture se plaçait dans la généalogie historique de ces monstres sacrés. Cela aurait eu comme conséquence finale de tromper les visiteurs,

et de saper la confiance légitime de nos publics en leur Musée National. L'histoire de l'automobile est abondante en copies, fac-simile, reproductions, imitations, reconstructions, reconstitutions, évocations, recreations etc. mais il y a une chose qui doit être privilégiée dans chacune de ces actions, c'est la rigueur intellectuelle et morale que nous devons à tous nos publics, qui un jour verront peut-être une pièce « non sincère » dans un musée, nimbée d'une présomption d'authenticité, tentant de se faire passer pour ce qu'elle n'est pas. Soyons vigilants !

BIBLIOGRAPHIE

Deux livres pour en apprendre plus sur les Royale. Ils sont, hélas, épuisés, très recherchés, et donc souvent chers :

- « Bugatti Royale : le rêve magnifique » par Paul Kestler, photos de Jean-Paul Caron, Editions Rétroviseur en 1996 (ISBN 10 : 2840780046, ISBN 13 : 9782840780045).
- « Bugatti - Dokumentation einer Automobilmarke » par Monika et Uwe Hucke, Editions Bad Oeynhausen, 1976.

UN MAGNIFIQUE ÉCHEC

Il est certain que l'épopée de la Royale a été un marqueur de plusieurs phénomènes dans l'histoire de Bugatti comme dans celle de l'Automobile. C'est d'abord pour la firme un cuisant échec commercial. Ettore Bugatti, qui destinait la Royale à des têtes couronnées, n'a finalement jamais vendu sa voiture à un seul roi ou prince. Pourtant ses contacts avec Alfonso XIII, le roi d'Espagne, étaient très avancés, ainsi qu'avec d'autres comme Carol de Roumanie ou Zoug d'Albanie. Ettore n'a peut-être pas mesuré les effets de la crise économique de 1929, qui a significativement réduit la clientèle pour une voiture hyper chère et très voyante. Seules trois voitures ont pu être vendues : le cabriolet Weinberger 41121, la limousine Park-Ward 41131 et le roadster Esders 41111. Les coûts de développement étaient une saignée dans les finances déjà fragiles de l'usine. Mais tout ne fut pas négatif. Ettore Bugatti a su retomber sur ses pieds grâce au marché des autorails dans lequel il s'était engouffré. D'abord pour les Compagnies Régionales, puis pour la SNCF. Une intuition qui a sauvé l'usine. Un autre des bénéfices obtenus était la renommée. Aujourd'hui encore, la Royale ne laisse personne indifférent, tout comme les records de vitesses des autorails Bugatti. Un moyen supplémentaire de ne pas oublier l'œuvre du génial Ettore Bugatti !





MICHÈLE MOUTON

UNIQUE EN SON GENRE

Un tempérament de feu, un caractère entier et une détermination sans limites lui ont permis d'atteindre les sommets dans un sport jusque alors monopolisé en quasi exclusivité par les hommes. Première et seule femme à s'être imposée en Championnat du monde des rallyes, la Grassoise a toujours carburé aux défis.

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

En venant bousculer le microcosme bien macho de la course automobile, elle a commencé par être affublée de tous les sobriquets, de « *phénomène casse c...* » à « *beau volcan noir* ». Celui qui restera sûrement

est « *La Mouton* ». Un surnom spontané, empreint de respect et d'admiration, scandé ce samedi 10 octobre 1981 parmi les vivats qui ont accompagné son plongeon en combinaison de course dans la piscine de l'Hôtel Royal

de Sanremo. Un succès historique. La première victoire d'une femme dans une épreuve de Championnat du monde ! Michèle Mouton, qui n'a jamais accordé le moindre soupçon d'importance à ses pleines caisses de trophées féminins, venait d'imposer *de facto* l'éventualité d'une « Coupe des Hommes », inédite à ce niveau de la compétition. Interrogée de savoir si elle imaginait quel effet son exploit pouvait bien avoir provoqué auprès de ses homologues masculins, la trentenaire a sobrement fait observer, non sans un brin de malice : « *il n'est jamais agréable pour un mec de se faire battre... par une nana c'est forcément pire !* »

Au même titre que l'équitation ou la voile, le sport automobile fait figure d'exception. Ce domaine est en effet l'un des rares à permettre la mixité dans ses multiples déclinaisons. Dans les baquets de leurs monoplaces, les Italiennes



Michèle Mouton, dompteuse de monstre. Au volant de l'Audi Quattro A2 Sport au Rallye de Finlande 1983 a volé de bosses en bosses.



Un changement de personnalité manifeste dès que la femme au volant devient pilote (ici en compagnie de Fabrizia Pons).



Une incursion convaincante chez les professionnels avec l'Ecurie Fiat-France. Ici au Tour de France Auto 1978 avec la Fiat 131 Abarth.

Maria-Teresa de Filippis, Lella Lombardi et Giovanna Amati, la Britannique Davina Galica ou encore la Sud-Africaine Désiré Wilson, n'ont suscité qu'une curiosité un tantinet condescendante. Ces surdouées d'une époque exigeant des biceps pleins les manches pour tourner un volant sont certes entrées dans l'histoire, mais sans jamais toutefois parvenir à faire jeu égal avec leurs confrères. Plus récemment, l'Américaine Danica Patrick s'est bien imposée dans une course d'Indycar en 2008, mais n'est pas parvenue à rivaliser sur la durée. Largement minoritaires, les femmes ont, en tout cas, longtemps été vouées aux accessits. Toutes, sauf une...

UNE BERLINETTE ALPINE EN CADEAU

L'exception qui confirme la règle est la fille aînée d'un couple d'horticulteurs de Grasse. Michèle Mouton, bonne skieuse amateur, se destinait à devenir éducatrice spécialisée pour adolescents en difficulté, lorsque sa trajectoire a pris une orientation bien différente. Tout démarre par le plus grand des hasards, dans son quartier natal de Saint-Matthieu au cours de l'été 1971, lorsqu'elle gagne, au volant de la 4L maternelle, un gymkhana auquel sa bande de copains avait eu la mauvaise idée de la défier. La même tribu la convainc d'assister au Tour de Corse l'année suivante. Parmi les plus mordus, Jean Taibi, jeune ouvrier agricole d'une exploitation de Grasse, l'initie aux subtilités du rallye et lui propose de tenir le rôle de coéquipière à bord de la Peugeot 204 améliorée qu'il engage au Monte Carlo 1973. Avec la bénédiction de son père, qui nourrit secrètement des regrets de n'avoir pu s'essayer à la compétition routière, la néophyte mord à l'hameçon et se retrouve avec un casque sur la tête et un cahier de notes sur les genoux. Un milieu chaleureux, une ambiance enthousiasmante : le monde du rallye la séduit immédiatement. L'expérience prend

un bon coup d'accélérateur lorsque, au prétexte d'une évaluation peu rassurante de la 204, Pierre Mouton prend la décision de casser sa tirelire. En offrant une berlinette Alpine à Michèle, il réalise enfin son rêve de courir par procuration. Ne surtout pas décevoir son indéfectible soutien qui lui témoigne une telle confiance ! Du haut de ses 22 ans, la novice considère évidemment ce cadeau empoisonné comme l'instrument d'un défi dont elle se doit absolument de triompher. Son inexpérience est compensée par son enthousiasme. Elle décide d'y consacrer toutes ses forces et toute son énergie. C'est le début d'une exceptionnelle saga qui commence avec le Paris-Saint Raphaël féminin... et un désastreux loupé lors d'un contrôle de pointage.

« PRUDENTE DANS LE RISQUE »

Avec le Tour de France Auto, le deuxième rendez-vous autrement plus huppé, c'est quitte ou double. « Si tu n'y arrives

pas, à mon avis, ce n'est pas la peine de continuer », estime Papa Mouton. Défiée de la sorte, Michèle se surpasse. Avant de devoir renoncer à proximité du but, l'A110-1600S de série aligne de remarquables chronos. Test réussi... La suite de la saison en est la confirmation. La débutante se retrouve un temps en tête du Groupe 3 à la Ronde de La Giraglia. Elle enchaîne avec une performance de premier plan aux essais de la Ronde Cévenole. En fin de saison, sa victoire en GT au Tour de Corse lui vaut illico un contrat avec Esso pour 1975. La pétroleuse progresse à la vitesse grand V. Elle se tient régulièrement au contact des meilleurs. Lorsque les conditions deviennent difficiles elle leur colle carrément aux basques. Parenthèse dans »

MICHÈLE MOUTON, EN BREF

Née le 23 juin 1951 à Grasse (Alpes-Maritimes)
1 fille (Jessie)

Première compétition

• Monte Carlo 1973 (copilote de Jean Taibi/Peugeot 204)

Première victoire

• Tour de Corse 1974 (catégorie GT/Alpine-Renault A110-1600S)

Championnat du monde des rallyes

• 52 participations, 4 victoires (Sanremo 81, Portugal, Acropole et Brésil 82), 9 podiums. Vice-champion du monde 1982.

Autres titres

• Vice-champion d'Europe 1977 (Porsche Carrera RS + Fiat 131 Abarth), Champion d'Allemagne 1986 (Peugeot 205 T16). Multiples titres féminins en championnats de France et d'Europe.

Autres victoires

• Espagne 1977 (Porsche), Tour de France Auto 1978 (Fiat), Lyon-Charbonnières 1979 (Fiat), Critérium des Garrigues 1981 (Audi)



en Championnat d'Europe des rallyes, 6 manches du Championnat d'Allemagne des rallyes 1986 (Peugeot), Catégorie 2 litres aux 24 Heures du Mans 1975 (Moynet LM75-Roc Simca avec Marianne Hoepner et Christine Dacremont), Course de côte de Pikes Peak 1985 (Audi).

Créatrice et organisatrice (avec son ex-époux Frederick Johnson) de la Race of Champions depuis 1988, Manager de la Commission WRC sécurité, règlements et calendrier à la FIA depuis 2010, Présidente de la Women Motorsport Commission à la FIA depuis 2011.



Sur les routes en terre du Rallye Sanremo de 1982 avec l'Audi badgée du numéro 1, le privilège des vainqueurs en titre.



Manche décisive pour l'attribution du titre mondial 82, le Rallye de Côte d'Ivoire fut un calvaire pour Michèle.

» cette saison ponctuée par un nouveau titre de Championne de France féminine assorti de celui de Championne d'Europe, la nouvelle coqueluche des médias est embarquée par son sponsor dans l'aventure des 24 Heures du Mans. A cette occasion, Michèle Mouton partage une barquette Moynet à moteur Roc-Simca 2 litres avec Marianne Hopfner et Christine Dacremont. Le trio boucle les deux tours d'horloge à la 21^e place à la distance en s'offrant la victoire dans sa catégorie de cylindrée ! Passée dans le giron Elf, sollicitée pour courir en circuit, testée en Formule Renault, coachée par Didier Pironi, la

Grassoise n'est pas emballée par cette perspective. « C'est psychologique, explique-t-elle. A mon avis, dans cette discipline, une femme n'a pas la même agressivité, le même désir de se battre qu'un homme pour un dixième de seconde. Elle ne dépasse jamais ses limites. Elle sait jusqu'où elle peut aller trop loin. Elle est prudente dans le risque »¹. Ce qui motive Michèle, c'est de se battre contre elle-même, sans gêner les autres et ne pas être gênée par eux. Elle préfère les sports individuels aux sports collectifs, « les sports de peloton » comme elle dit. Le rallye est définitivement son domaine de prédilection, celui dans lequel elle a

choisi de s'épanouir, de progresser, de se surpasser pour aller flirter avec les limites. Elle est impatiente de franchir une nouvelle étape : hormis les bouquets qui vont avec, les coupes des dames ne l'intéressent pas. Elles ne sont déjà plus que des formalités.

PIQUÉE AU VIF, ELLE SE SURPASSE

En 1976, son apprentissage du redoutable Monte Carlo s'effectue avec une berlinette Alpine flambant neuve dans des conditions de route ultra délicates. Michèle s'en sort avec les honneurs. La saison démarre en fanfare. Son exploit lui vaut des tartines dans la presse spécialisée et généraliste. Bien servie par une ribambelle d'abandons chez les favoris, elle se classe 11^e, 2^e des GT de série. Une deuxième place à laquelle elle semble prendre un abonnement avant qu'une série d'échecs – pannes ou sorties de route – ne vienne enrayer la belle mécanique. Démoralisée, l'étoile montante envisage sérieusement de jeter l'éponge jusqu'à ce que son sponsor, contre toute attente, lui renouvelle sa confiance pour la saison 77. Piquée au vif, la battante repart alors au combat. Plus déterminée que jamais, elle aligne à nouveau les bons résultats. Mais les places d'honneur ne suffisent plus à son appétit. Au volant d'une puissante Porsche de chez Alméras, elle veut marquer le point décisif lors d'un rendez-vous européen des plus exigeants physiquement, le Rallye d'Espagne. Avec près de 250 ch à maîtriser, le challenge est colossal d'autant que le terrain est miné : l'équipage de nanas (Michèle fait désormais équipe avec Françoise Conconi) est accueilli avec désobligance et mépris. La concurrence est musclée. Aux champions du cru – Zanini, Canellas et Fernandez – s'ajoute le maestro Sandro Munari. Superbement ignorée par le speaker depuis le départ, Michèle Mouton n'a finalement droit



RALLYE DE CÔTE D'IVOIRE 1982, LE DEUIL SECRET

Il lui avait appris à conduire et offert sa première voiture de course. Complice et premier supporteur, Pierre Mouton n'a pas pu attendre le dénouement du bras de fer que sa fille aînée livrait à Walter Röhrl pour la couronne mondiale 1982. La veille du départ de l'avant-dernière manche, lorsqu'elle apprend son décès, elle le cache à tous. Lui offrir sa victoire en Côte d'Ivoire serait son plus bel hommage. Un succès synonyme de titre : avec ses succès au Portugal, à l'Acropole et au Brésil,

la Française aurait porté son score à 4 victoires contre 1 pour l'Allemand, vainqueur du Monte Carlo. D'emblée, elle sème tous ses adversaires. Retardée par des ennuis mécaniques, elle repart le mors entre les dents à la reconquête de sa position de leader. Une première sortie de route met un bémol à son entreprise. La seconde lui est fatale. C'est terminé ! Röhrl l'emporte. Sa phénoménale 2^e place, trois semaines plus tard au RAC Rally, n'y suffira pas. Le pilote Opel est champion.



En compagnie du Finlandais Hannu Mikkola, champion du monde 1983, son mentor, conseiller et ami au sein de l'équipe officielle Audi.

qu'à une seule citation. Elle s'avérait, il est vrai, aussi opportune qu'indispensable sur le podium d'arrivée, puisque la Carrera venait tout bonnement de s'imposer ! *«Le comportement abjecte des Espagnols à notre égard a décuplé ma motivation, se souvient la lauréate de sa première victoire absolue. Je me suis dit "puisque'ils nous ignorent, on va leur montrer comme on s'appelle!"...»* Ce succès dans une manche européenne à fort coefficient marque un tournant capital dans la carrière de Michèle, dont la cote monte en flèche à la bourse des pilotes. Il a pour corollaire son intégration au sein de la nouvelle écurie Fiat-France. Elle y restera trois saisons.

UN DOUBLE MÉTABOLISME

Le rouleau-compresseur est en marche. Rien ne peut l'arrêter. Derrière le volant de machines de course gavées de watts, aussi physiques et brutales soient-elles à maîtriser, la surdouée se

révèle en capacité de rivaliser avec les hommes au plus haut niveau. A ce jour, elle reste encore la seule. Avec elle, le terme de «pilote» perd définitivement sa connotation d'exclusivité masculine. Pour réussir ce tour de force, pour atteindre son graal, elle a surmonté ses appréhensions, ses angoisses, le danger, les crampes tétanisantes, les ampoules aux mains et tout le reste.

Face au défi, face à l'enjeu sportif, il a toujours été frappant de constater à quel point l'accorte jeune femme brune du quotidien pouvait opérer une mutation aussi radicale. Comme dotée d'un double métabolisme en quelque sorte. Appelée au combat, la mutante devenait guerrière. Dans ses attitudes, sur son visage, dans ses expressions et surtout son regard, la transformation était spectaculaire.

Une œillade acide lui suffit pour pétrifier sur le champ un quidam grivois ou l'auteur d'une réflexion déplacée. »

1. «Michèle mouton, du hasard au défi» (éditions Solar)



Pas le temps d'admirer le site majestueux de Kalambaka : Michèle Mouton (Audi Quattro) fonce vers la victoire du Rallye Acropole 1982.

UNE POPULARITÉ DE STAR



Les exploits de la femme la plus rapide au monde ont valu à Michèle Mouton de signer de milliers d'autographes lors des rallyes du championnat.

LA VICTOIRE HISTORIQUE



Le premier succès d'un équipage féminin en Championnat du monde des rallyes (Sanremo 1981) est signé Michèle Mouton-Françoise Conconi.

FÉMININE JUSQU'AU BOUT DES ONGLES



Rivale des hommes derrière le volant, Michèle a toujours su cultiver l'image d'une femme élégante avant comme après les courses.

UNE FAROUCHE DÉTERMINATION



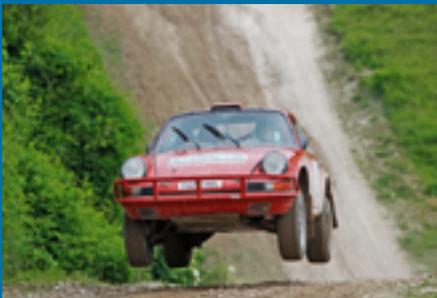
Derrière un volant, Michèle mutait en une combattante déterminée. Professionnelle lors des séances d'essais comme en course, son palmarès en témoigne.

CHAMPION D'ALLEMAGNE AVEC PEUGEOT



Avec la 205 Turbo 16 Groupe B et co-pilotée par Terry Harryman, Michèle Mouton s'est adjugée le titre de Champion d'Allemagne des rallyes 1986.

LES EXTRAS D'UNE JEUNE RETRAITÉE



Après une carrière intense, la vice-Championne du monde 1982 s'est offert quelques extras au volant comme au Rallye du Maroc 2010 avec une Porsche.

ACTIVE À LA FIA



Recrutée par Jean Todt, Président de la FIA, Michèle Mouton (ici avec Loeb, Auriol et Biasion) y a occupé plusieurs responsabilités depuis 2010.

MADAME LA PRÉSIDENTE



En 2011, Michèle a été nommée Présidente de la « Women Motorsport Commission » à la FIA, un rôle qu'elle a pris très à cœur.

» Avec ses adversaires, elle use d'une autre variante « d'histoires sans paroles ». Pour répondre à la provocation, elle faisait parler la poudre. Avec cette méthode, La Mouton les calme les uns après les autres. Un respect admiratif et unanime remplace très vite les gloussements condescendants entendus lorsqu'elle a débarqué chez les coriaces pour venir manger dans la même gamelle.

La 131 Abarth est un vrai camion à piloter. Une direction et une suspension en béton avec en prime une boîte à crabots « estampillée revêche ». La belle parvient cependant à dompter la bête. A son volant, elle caracole, aligne les temps scratch, triomphe au Tour de France Auto 78. Bousculé à plusieurs reprises, son partenaire d'écurie Jean-Claude Andruet, dur à cuire patenté, lui rend le plus bel hommage qui soit, en lui lâchant un jour lors d'une assistance : « tu m'écoeures, tu vas trop vite... ». Au Tour de Corse 1980, le grand Walter Röhrl confirme : « ce que fait Michèle est tout à fait stupéfiant ».

A 35 ANS, UNE AUTRE VIE COMMENCE

« Extrêmement physique, la 131 Abarth m'a obligé à modifier mon style de pilotage, désormais plus violent que coulé, observe la nouvelle recrue d'Audi, team qui débarque avec fracas en 1981 dans le Championnat du monde en alignant une quatre roues motrices tout à fait révolutionnaire. Pour conduire la Quattro, ç'a été un atout ».

Michèle apporte les premiers points à l'équipe allemande au Portugal avant de mettre dans le mille au Sanremo. Au contact de Hannu Mikkola et de Stig Blomqvist, elle se familiarise avec la technique du « freinage pied gauche ». Dès lors, rien ne semble pouvoir lui résister. La saison suivante, elle gagne trois autres manches mondiales et manque d'un rien la consécration suprême².



Après une riche carrière comme pilote, la Grassoise s'est investie comme ambassadrice pour promouvoir le sport qui l'a fait connaître.

Après deux autres années de programme « à la carte », au cours desquelles elle s'offre la victoire et le record de la fameuse course de côte de Piles Peak, la vice-championne du monde rejoint l'équipe Peugeot. Son baroud d'honneur avec la 205 Turbo 16 se solde par le titre de Champion d'Allemagne. Fin 1986, à 35 ans, considérant qu'elle a atteint ses objectifs en compétition, Michèle Mouton met un terme à son activité sportive à temps plein.

Une autre vie l'attend. Une vie de famille avec sa fille Jessie. Une vie de manager, avec l'organisation de la Course des Champions, dont la première édition à Montlhéry en 1988 réunit tous les champions du monde des rallyes. Une vie active qu'elle aime toujours pimenter de quelques coups d'accélérateur en participant au Marathon Londres-Sydney (2000), au Rallye Dunedin de Nouvelle-Zélande (2008) ou celui du Maroc (2010), ou en s'impliquant dans des missions pour la Fédération Internationale de l'Automobile.

General Manager pour coordonner la sécurité, les règlements et le calendrier WRC, Michèle Mouton a été nommée, en 2011, Présidente de la Women & Motorsport commission, dont le rôle est de promouvoir le rôle des femmes dans le sport automobile. Bonne pioche : elle est experte en la matière. ■

2. voir encadré « Le deuil secret ».



Créatrice de la Course des Champions avec son mari Frederik Johnson, Michèle Mouton a su réunir les plus grands, comme ici Petter Solberg et Sébastien Loeb au Stade de France.



CLASSIC EXPERT

By Experveo

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

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



NOS ENGAGEMENTS

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

1

Un réseau National

avec des experts répartis sur toute la France

2

Un service client dédié

pour une prise de rendez-vous rapide

3

Des experts passionnés

agrés par le ministère de l'Intérieur



classicexpert.fr

09 72 54 15 12

Prix d'un appel local depuis un poste fixe

Du lundi au vendredi
de 9h à 20h

VÉLOSOLEX

LA BICYCLETTE QUI ROULE TOUTE SEULE

Un nom simple, une machine simple, tel était le concept voulu pour ce vélo à moteur Solex. Né de l'esprit de Marcel Mennesson, un ingénieur français, le VéloSolex voit le jour en décembre 1940, il est commercialisé à partir d'avril 1946. Des vélos Solex sont toujours produits aujourd'hui.



PAR SYLVIE ET FRANCK MÉNERET, PHOTOGRAPHIES DE LA COLLECTION DE S ET F MÉNERET

Un esprit inventif fertile qui n'a pas de limite ; radiateurs d'autobus à circulation d'eau par centrifugeage, carburateurs dès 1910, micromètres capables d'estimer le centième de micron, telles sont les inventions de Marcel Mennesson. Maurice Goudard, son associé de toujours, assure la gestion et la promotion des diverses inventions de son ami d'école...

Pendant le conflit mondial de 1939-45, l'usine des carburateurs, proche du pont

de Neuilly est déserte. Le personnel est réquisitionné par l'occupant, la production automobile mondiale est quasiment à l'arrêt. Marcel ressort alors une vieille idée brevetée lors de la précédente guerre, un véhicule à deux roues bon marché qui permettrait de relancer l'économie après le conflit. Il se met à la planche à dessin, et entouré d'une équipe restreinte constituée de Messieurs Barbier, Mayet et Drault, il se polarise sur la réalisation du moteur Solex pour bicyclette. Ses principes de

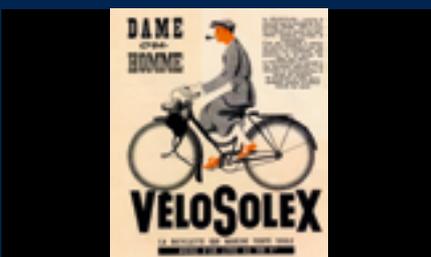
base ne dérogent pas, qualité, simplicité. Ainsi décide-t-il de placer le moteur sur la roue avant, supprimant ainsi les chaînes et engrenages. Le galet d'entraînement se doit d'être résistant. Après consultation de chimistes sur ce point, le pneu roulant sur du macadam, le galet sera proche de cette matière. L'acier ne donnant pas satisfaction, le galet sera en corindon, un mélange de mâchefer et de résine. Le tout premier essai du Vélo à moteur Solex a lieu dans la cour de l'usine en »



1946

1946

1953



Le tout premier catalogue publicitaire présente le 45 cc à col de cygne, adapté aussi bien aux hommes qu'aux dames.



45 cc de la fin d'année. Les pièces embouties apparaissent déjà sur la partie arrière du VéloSolex. Ce modèle est équipé d'une jolie nourrice.



Le 330 fait sensation au salon, c'est le premier modèle de 49 cm³, une cylindrée désormais conservée tout au long de la carrière du VéloSolex.



Le moteur Solex N°23 de présérie monté sur un cadre d'homme Alcyon. A noter la présence du phare occulté, sous le moteur.

» décembre 1940. Marcel utilise une bicyclette d'homme Alcyon dont l'usine est toute proche, elle est munie de roues de 650, avec frein arrière à tambour. L'allemand chargé de surveiller l'usine, ferme les yeux sur cette étude interdite. Pour l'ai-

der un VéloSolex lui est confié, alors que d'autres sillonnent discrètement les rues ou la campagne nivernaise. Les retours d'expérience permettent d'améliorer le petit moteur de 45 cm³ à cylindre fonte de 38 mm d'alésage et dont le vilebrequin assure une course de 40 mm. L'architecture du futur VéloSolex est déjà figée. Pourquoi cette cylindrée? Pour répondre parfaitement à la nouvelle législation en préparation! En fait, Marcel et Maurice, grâce à leurs activités et relations dans le monde de la locomotion et le monde politique, sont directement impliqués dans la rédaction de la nouvelle loi publiée en juin 1943 et définissant la nouvelle catégorie de véhicules «Bicyclettes à moteurs de Secours»: Au maximum 50 cm³, muni de pédales, cette catégorie est la base même du cyclomoteur moderne. Solex prend ainsi une belle avance sur ses futurs concurrents. Arrive le moment de trouver un nom à ce nouveau véhicule. Le réseau des stations-service en carburologie va vite résoudre le pro-

blème: «C'est le Vélo à moteur Solex»! C'est donc tout naturellement que le nom de VéloSolex s'impose de lui-même.

FABRICATION EN SÉRIE

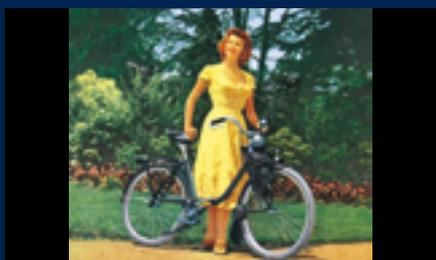
Les moteurs sont fabriqués à l'usine de Neuilly, les cadres sont fournis par des sous-traitants. La commercialisation est lancée dès avril 1946 et l'implantation d'une usine spécifique est vite nécessaire. VéloSolex s'installe à Courbevoie. Tout d'abord, seuls les moteurs sont fabriqués boulevard de Verdun, très vite complétés par la réalisation complète des cadres prévus aussi bien pour les femmes que pour les hommes.

Ce sera le premier cyclomoteur français conçu comme un tout Cadre - Moteur, «la bicyclette qui roule toute seule» saura séduire des générations de français. Sa silhouette noire avec le moteur posé sur la roue avant devient indissociable de l'image de la France. Marcel Mennesson n'a de cesse d'améliorer son deux-roues



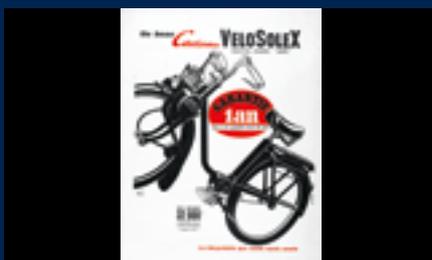
Dès 1910 les carburateurs Solex inondent l'industrie automobile puis aéronautique. Ici un carburateur horizontal Type CH.

1956



Le 660 est le premier modèle à adopter un repose-pied. Une ligne rajeunie par rapport à l'ancestral col de cygne!

1958

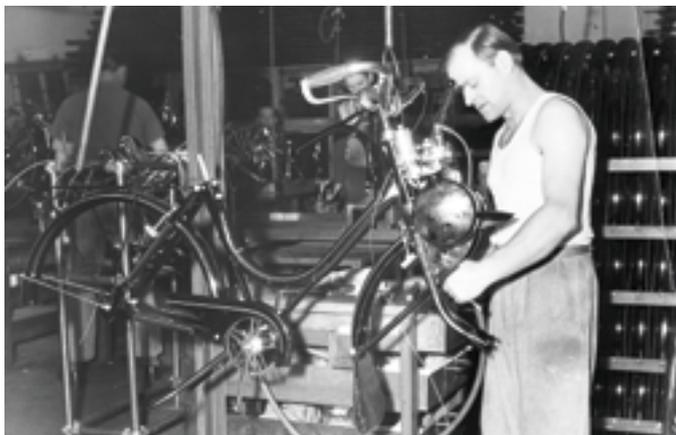


Le 1400 est équipé de roues plus petites de 19 pouces, l'aspect vélo fait partie du passé! L'aire du cyclomoteur est ouverte.

1959



L'embrayage automatique apparaît sur le 1700 sous l'influence de la concurrence, pourtant dans les tablettes depuis plusieurs années.



Montage du cadre du VéloSolex en 1950. Les cadences assurent la production de plus de 44 000 exemplaires cette année-là.



Pendant de très nombreuses années, deux chaînes de montage des moteurs se font face à face à Courbevoie, ici le montage de la pipe d'admission et du carburateur.

bon marché. « Il est simple de faire compliqué, mais il est compliqué de faire simple » reste sa devise préférée. Les moyens de production s'améliorent, s'automatisent grâce aux machines conçues par Marcel, les cadences augmentent impliquant de nouveaux modes de production. Il n'y a pour l'instant aucune concurrence sérieuse. Dès la fin d'année 1946, des pièces embouties et boulonnées remplacent les parties soudées du cadre. Puis une évolution du moteur suit une évolution du cadre et vice versa. Chaque élément est amélioré, fiabilisé, modifié pour répondre à une cadence de plus en plus importante, jour après jour. La discrète arrivée de la Mobylette Motobécane au salon d'octobre 1949 ne ralentit pas la continuelle progression du VéloSolex. En 1953, tout d'abord de 45 cc, la cylindrée augmente à 49,5 cc par une simple modification de l'alésage passant de 38 mm à 39,5 mm. Par la même occasion, le VéloSolex hérite d'un petit nom. Dorénavant, on parle de VéloSolex 330. La presse s'interroge face à cette énigmatique appellation ; serait-ce trois fois trente ? 30 kg, 30 km/h, 30 000 F ! Et bien pas du tout ! Dans une logique toute cartésienne, la numérotation des moteurs arrive aux environs de 330 000, le modèle s'appelle donc 330. Le modèle suivant, le 660 de 1955, correspond bien entendu au 660 000^e moteur environ.

Ce 660 marque une avancée considérable dans le style du VéloSolex. Le cadre est dorénavant muni d'un repose-pied, rompant définitivement avec l'allure de bicyclette des premières générations.

STATIONS-SERVICE ET SOLEXINE

Ce n'est pas le tout de produire. Il faut aussi vendre et, bien entendu entretenir. VéloSolex l'a bien compris. Dès les débuts un réseau de concessionnaires est mis

en place, une idée issue du monde automobile, mais inhabituelle dans la sphère des deux roues motorisés. Au fil des ans les Stations-service VéloSolex vont être de plus en plus nombreuses et quadriller tout le territoire français. Chaque concessionnaire a obligation d'acheter et utiliser le matériel conçu et préconisé par l'usine. »

MARCEL MENNESSON, UN INVENTEUR NÉ !

Marcel MENNESSON (1884 - 1976) est né un 30 avril à Villeneuve sous Dammarin. Cinquième d'une famille déjà constituée de quatre filles.

Marcel est très attaché à son père, ensemble ils se passionnent pour la mécanique. Les différentes recherches qu'ils font ensemble engendrent une réflexion à l'origine d'une de ces inventions, le micromètre : « Quand une mouche se pose sur un pont, le pont fléchit, mais nous ne savons pas mesurer cette flexion ». Le décès de son père le laisse avec sa mère et ses sœurs. C'est le travail d'une de ces sœurs qui lui permet de continuer ces études. Après un bac raté une première fois il est admis à l'École Centrale en 1902. Il y fait la connaissance de Maurice Goudard. Mus par la



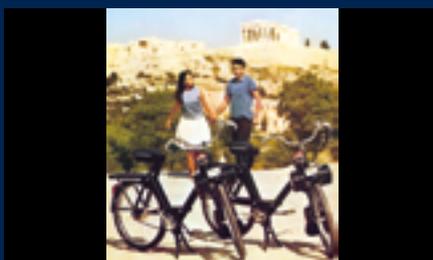
même passion, les études finies les deux hommes se lancent dans la fabrication de leur première invention, le radiateur centrifuge. C'est en 1910 que leur entreprise prend le nom de « Solex », plus simple que l'association de leurs deux noms.

1962



Sac publicitaire en papier vantant les mérites du nouveau S 2200, le moteur plus performant permet de monter les côtes sans (trop...) pédaler.

1966



Le S 3800 arrive en mars, avec un moteur plus puissant. Il évolue peu jusqu'en 1988, fin de production du modèle en France.

1966



A l'image d'André Citroën qui cherche à séduire les enfants, VéloSolex propose le F4, un S 3800 à l'échelle 2/3 muni d'un moteur factice.

» Il n'est pas rare que Pierre Petiot, responsable du service Après-Vente débarque sans prévenir dans une concession ou une agence, pour vérifier la propreté et l'agencement des lieux. Il s'assure aussi que les consignes prodiguées à travers de nombreuses notes techniques, soient bien respectées.

Un travail en commun puis un accord de préconisation avec le pétrolier BP donne naissance à la Solexine. Un mélange d'essence sans plomb et d'huile Energol distribuée en bidons de deux litres consignés, ou grâce à des volucompteurs pour les grandes villes, la Solexine inonde elle aussi les réservoirs de France et des Pays revendeurs.

LE VÉLOSOLEX REMPLACE LE VÉLOSOLEX

Après le 660, suivent les 1010 et 1400. En 1959, le 1700 adopte un embrayage centrifuge qui permet dorénavant au VéloSolex de ne pas caller lors d'arrêts aux feux rouges, le moteur reste au ralenti et il « repart sans pédaler ». Ce projet d'embrayage, Marcel Mennesson l'a depuis 1953, les carters moteur sont alors conçu pour recevoir cette nouvelle technologie, mais à quoi bon le réaliser tout de suite. C'est la sortie du VéloVap qui précipite les choses. Ce concurrent s'annonce plus performant et est muni d'un embrayage. VéloSolex installe donc son embrayage Compound à double effet. Et une fois de plus notre homme met en application un adage qui lui tiens à cœur : « *Misez sur la paresse, vous êtes sûr de gagner.* » Quant au S 2200 de 1961, c'est la nouvelle loi sur l'antiparasitage qui lui fait adopter un nouveau filtre à air en tôle noire recouvrant la bougie. L'ORTF commence à arriver dans de plus en plus nombreux foyers français. Rien de plus désagréable que de voir de la neige sur l'écran alors qu'un engin motorisé non antiparasité passe dans la rue, au pied de l'immeuble ! Alors que la plupart des concurrents adaptent un « antiparasite », la solution retenue par VéloSolex est des plus élégantes, aucune nouvelle pièce, mais simplement l'adaptation

La loi sur l'antiparasitage incite Solex à déplacer sa bougie sous le filtre à air du S 2200, pour les modèles antérieurs, l'utilisateur doit acheter un antiparasite.

de l'existant. Une adaptation qui permet de surcroît d'améliorer le rendement du moteur par un meilleur positionnement de la bougie dans la chambre de combustion. Dorénavant, le VéloSolex est « La bicyclette qui roule ... et monte... toute seule ». C'est ce modèle qui permet à VéloSolex de battre son record absolu de production avec 380 000 exemplaires fabriqués au cours de l'année 1964. Le S 3300 sort en cette fin d'année et il préfigure le futur S 3800 de mars 1966 qui en reprend le cadre désormais rectiligne et entièrement en tôle emboutie. Il reste au ca-

talogue pour vingt deux ans. Quand on parle VéloSolex on pense donc immanquablement à ce S 3800 intemporel. Mais n'oublions pas les nombreux modèles qui apparaîtront à ses côtés.

POUR LES LOISIRS

Depuis les débuts, il n'y a toujours qu'un seul et unique modèle noir qui remplace le précédent. Le minimaliste Micron sorti en janvier 1968 vient rompre cette monotonie et il est plus destiné aux loisirs. D'ailleurs c'est le premier VéloSolex fran-

1967



Prototype du Micron, modèle minimaliste vendu à partir de janvier 1968. Son succès reste mitigé à cause d'une législation contraignante.

1969



Le Flash, tentative pour sauver VéloSolex, sort trop tôt. Transmission par arbre, refroidissement par turbine et frein à disque sont trop en avance sur leur temps.

1970



Le Surf Racer de M Dudouyt, révolutionne le monde des loisirs. Il est produit à quelques cinq cents exemplaires dans les Landes.



Le radiateur centrifuge de «Goudard et Mennesson» équipe bon nombre de poids lourds et quelques 400 autobus parisiens.



Le service Après-Vente impose le matériel de maintenance aux concessionnaires. Le banc d'essai valide les réparations sans essai routier.

çais proposé en couleur : rouge et gris ou bleu et gris. Seul problème, son absence de pédales à cause de sa taille minimaliste ! Une absence qui le fait basculer en catégorie « VéloMOTEUR », ce qui s'accompagne de bien des désagréments, telle la nécessité d'avoir un permis... un comble pour un véhicule limité à 30 km/h. Les ventes ne suivront pas, et une bonne partie des quatre mille exemplaires produits finiront sur les pistes d'éducation de la Prévention Routière.

Sur les mêmes pistes d'initiation à la conduite, on retrouve également des voiturettes à moteur Solex. Ce sont des Bellier Formule 85 réalisés aux Sables d'Olonne. Les moteurs sont achetés à l'usine de Courbevoie, les coques en polyester sont réalisées dans les ateliers de cet ancien fabricant de batteries. Jacques Bellier réalise également le VéloTO, une voiturette conçue pour deux adultes et munie de deux pédales bien nécessaires pour aider le moteur Solex des tous premiers modèles. Le moteur a bien du mal à entraîner l'ensemble... Aussi le groupe propulseur est vite remplacé par un bloc Motobécane plus coupleux.

La lignée des automobiles Bellier est ainsi lancée, et perdue aujourd'hui, mais c'est une autre histoire...

D'autres inventeurs utilisent le moteur Solex. Comme Jean Paul Dudouyt, passionné de sport de glisse qui invente le principe du skateboard. Cela n'intéresse personne ! Ses brevets partent aux USA, d'où la planche à roulette reviendra comme « invention américaine ». Sur le même concept de caoutchouc déformable, Jean Paul réalise le Surf Racer. Un

véhicule ludique démuné de volant. Pour tourner ? On se penche tout simplement, la main droite régulant à l'aide d'une poignée, la vitesse de rotation du moteur Solex installé sur une unique roue arrière de Micron.

LA DIVERSIFICATION

Prévu pour mai 1968, le S 3800 de couleur, rouge ou bleu, aura finalement quelques mois de retard, le temps que la France soigne ses blessures. Suivrons en 1970, les 5000 à petites roues de 16 pouces visant la clientèle des jeunes. Bleu, blanc, orange ou jaune palma, cette touche de gaîté fait oublier l'austère, mais classique, noir des Années 50.

La diversité s'intensifie en 1969, provoquant par la même la chute de la société VéloSolex. Le Flash est innovant, mais n'est pas au point. Sa transmission par arbre, son moteur fixé devant le pédalier et refroidi par turbine déroutent autant que son frein à disque mécanique. Le réseau est trop habitué au traditionnel moteur à galet sur la roue avant. La nouvelle usine de Macon est créée initialement pour la production du Flash, appelé 6000 à partir de 1971. Le stock de pièces détachées est aussi géré dans la capitale du Maconnais. Mais les quelques cent dix mille Flash-6000 construits entraînent finalement les S 3800 et les 5000 à galet >>>



HORS DES FRONTIÈRES

Le VéloSolex, image incontournable de la France, a su s'exporter dans de nombreux pays. Il est produit sous licence également, par Hispano Suiza en Suisse, Orbéa en Espagne, mais surtout par Van Der Heem, à La Haye aux Pays Bas. Ce contrat de licence dure vingt ans, de 1948 à 1967, vingt années où le VéloSolex inonde le Bénélux depuis le plat pays, devenu ainsi la seconde patrie du VéloSolex. Les modèles réalisés sont proches des modèles français, même si bon nombre de détails permet de les différencier au premier coup d'œil. Selle

beaucoup plus large, porte bagage et boîte à outils spécifiques, jusqu'à de jolies couleurs originales, verte ou bleue, comme cet « Ami » néerlandais de 1963, destinée au marché belge. L'appellation « Oto » correspond à l'embrayage automatique équivalent à notre 2200 français.

1971



Le Solex irrémédiablement noir, prend un coup de jeune avec le 5000. Des roues plus petites appréciées des jeunes filles, et un nancier varié.

1973



À la suite d'accords avec des motoristes, le Solex Tenor voit le jour. Ici en version « S » sportive avec moteur Franco Morini.

1975



La Sides est davantage connue pour ses camions de pompiers. Elle réalise une petite série de triporteurs pour les chantiers navals de St Nazaire.



A partir de 1968, le S 3800 prend des couleurs. Le luxe bleu de 1969 a des garde-boue inox et des pneus à flancs blancs.



Environ 500 Trotilex sont produites entre 1999 et 2002. Un objet ludique agréable à conduire, réalisé avec un moteur hongrois.



Le Westhoek est une invention belge du début du 2^e siècle. Plus de béquille! C'est le cadre qui se pose au sol lorsque l'engin est replié.

» dans leur chute. Les accords commerciaux avec le motoriste italien, Franco Morini, puis le motoriste néerlandais Anker Laura donnent naissance à la série des Ténor, qui n'ont plus aucun gêne avec l'ancestral VéloSolex à galet. Le cyclomoteur est en perte de vitesse et les gens se déplacent en automobile. En 1975, tout s'arrête et après un chas-

sé-croisé complexe, entre Automobiles Renault, Gitane, Cycles Peugeot, c'est finalement le concurrent de toujours, Motobécane, qui prend le contrôle de VéloSolex. Les chaînes de fabrications sont rapatriées à St Quentin dans l'Aine. Motobécane continue à produire le S 3800 tout en épuisant les stocks de Ténor, et surtout 5000. Mais le monde des affaires est impitoyable et le cyclomoteur en chute de vitesse, côté vente.



Les bidons de Solexine sont consignés, aussi il est rare de retrouver aujourd'hui une des premières versions de couleur jaune.

Yamaha à son tour, reprend le contrôle du géant français. Le S 3800 continue sa discrète carrière sous la nouvelle marque MBK. Aux côtés des Mobylette, mais aussi des premiers scooters modernes, il fait bien vieillir le Solex. Toujours avec une vitesse figée à 30 km/h et une consommation d'un litre et demi aux cent kilomètres. Le 3800 reprend des couleurs en 1986, mais ce baroud d'honneur ne suffit pas à relancer les ventes, dont Yamaha n'a que faire. 3200 exemplaires en 1986 et 2700 en 1987. Le 7 novembre 1988 le consortium japonais met définitivement fin à la production du VéloSolex. Définitivement? Pas tout

à fait... En attendant, la soirée télévisuelle du 17 décembre, au profit des Restaus du Cœur, met un ultime coup de projecteur sur le VéloSolex. Les huit derniers modèles sont mis en vente aux enchères. Soixante-douze autres sont offerts par tirage au sort aux téléspectateurs. Chacun leur tour, des invités tels Nathalie Baye, Robert Hossein ou Mylène Farmer sont chargés de mener la vente d'un exemplaire. Jack Lang permettra d'atteindre l'enchère record d'un million de francs. Trente ans après, les Restaus du Cœur sont malheureusement toujours là, plus que jamais nécessaires!

DE LA HONGRIE À LA CHINE

MBK ayant arrêté la production, Dominique Chaumont rachète les chaînes de montage et les machines d'emboutissage. Tout est emballé sous vide dans des containers convoyés jusqu'au port du Havre. Dominique prévoit l'installation du matériel en Chine, mais les événements de Tian'anmen du printemps 1989 bloquent les containers en partance. Ils vont rester en perdition jusqu'à l'été 1992,

1976



Motobécane lance une campagne publicitaire dans la presse nationale. Les arguments font sourire mais ne déclenchent pas l'engouement du public.

1982



Le 3800 continue sa carrière chez Motobécane depuis 1976. Le voici en version allemande, avec un éclairage spécifique au guidon.

1990



Copie chinoise complètement illégale! Ces modèles Hong Du sont assemblés dans les ateliers de la «China Nanchang Aircraft Manufacturing Company».



Les Ets Bellier fabriquent plusieurs centaines de « Formule 85 » pour les enfants. Le moteur entraîne une cinquième roue reliée à l'essieu arrière.

date à laquelle un médecin hongrois, Alexandre Gathy Kiss rachète le tout pour le franc symbolique. Une usine s'installe à Berettyoujfalu proche de la frontière roumaine. Quelques modèles sont montés en 1993 et en août, cinq d'entre eux effectuent un voyage symbolique de Budapest à Paris. Le Solex revient en France... mais au-delà du message publicitaire, la production n'arrive pas à repartir, la faillite arrive suite à des accords d'exclusivités multiples et à l'usage illicite du nom «Solex». Les promesses ne seront pas tenues. La «nouvelle» usine est reprise en 1995 et, finalement une production finie par voir le jour jusqu'en 2003. De son côté Dominique Chaumont ayant tout perdu, relance une production parallèle en Chine et assemble des modèles «S4800» sous la marque «Black & Roll». La qualité fait cruellement défaut et les ventes sont sporadiques. La production hongroise permet à quelques entrepreneurs d'accéder à une motorisation bon marché. Jean Jacques Elissondo crée en 1999 la Trotilex, comme son nom l'indique, une trottinette à moteur Solex. Quelques cinq cent exemplaires ver-

ront le jour à Hasparen dans les Landes, les dernières séries étant assemblées directement en Hongrie. La même année Jacques Vanesland crée la société Altrapars et produit environ 350 Westhoek à Veurne en Belgique, un original modèle repliable à grosses roues provenant d'ULM. En juin 2004, Jean Pierre Bansard a la nostalgie du VéloSolex de sa jeunesse qu'il utilisait jadis pour se rendre sur les docks du port de Marseille. Ayant fait du chemin depuis, et au lieu de se racheter un

Solex, comme le feraient de nombreuses personnes, il acquiert tout simplement la marque ! Il sollicite le designer Pininfarina pour créer le nouveau Solex qui sera électrique. Le E-Solex avec moteur dans le moyeu de la roue arrière, est présenté au Mondial du 2 roues de 2005. Sa commercialisation débute deux ans plus tard. Un peu plus de cinq mille exemplaires réalisés en Chine voient le jour en un peu moins de dix années. Ce modèle de 450 watts nécessite une immatriculation en tant que cyclomoteur et oblige au port du casque et à la souscription d'une assurance. En 2013, Jean Pierre Bansard passe un accord de cession de marque avec l'un de ses revendeurs, le groupe Easy-Bike. Gregory Trébaol, son dirigeant, poursuit la commercialisation du E-Solex. Mais le 12 janvier 2017 la gamme se recentre sur le Vélo à Assistance Electrique et la production est relocalisée à St Lo, dans la Manche. Le Solex est redevenu français, même si un certain nombre d'équipements proviennent d'ailleurs. La catégorie VAE de 250 watts maximum et à assistance de pédalage coupée automatiquement au-delà de 25 km/h rend l'usage de ces nouveaux Solex beaucoup plus souple. Ce sont de simples vélos sans contraintes administratives. Malgré des difficultés financières et un redressement judiciaire à l'automne 2019, l'aventure «Solex» continue...

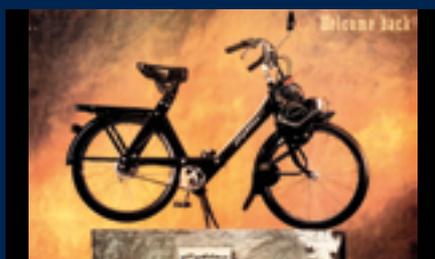
L'USINE DE COURBEVOIE

Si le moteur Solex est mis au point dans l'usine de fabrication des carburateurs, au pont de Neuilly, très vite, il devient nécessaire de trouver des locaux pour répondre aux ambitions de production de grande série. Dès 1946, Maurice Goudard et Marcel Mennesson prennent possession des anciens locaux du carrossier automobile Henri Labourdette, au 68 boulevard de Verdun à Courbevoie. Leur ami de toujours, Marc Birkigt fondateur d'Hispano Suiza, facilite la transaction, les terrains avoisinants lui



appartenant. La voie ferrée longeant l'usine sera un atout supplémentaire pour les approvisionnements et expéditions. L'usine n'aura de cesse de s'agrandir. D'autres unités verront le jour à Tour, Arras, Macon.

1993



Les chaînes de production du VéloSolex s'installent en Hongrie. Il s'appelle Cyklon, les droits d'utilisation du nom «Solex» n'étant pas encore acquis.

2007



Le E Solex dessiné par Pininfarina est produit à quelques cinq mille exemplaires. Le moteur électrique est dans le moyeu arrière.

2017



En janvier, la production des vélos à assistance électrique Solex est relocalisée en France, à St Lo. Modèle de présérie du haut de gamme «Dirt».

Classic Car Colors



A brand of
BASF – We create chemistry

L'excellence d'origine.

Glasurit Classic Car Colors

Redonner sa couleur d'origine et une brillance unique à une voiture ancienne ; c'est conserver toute sa valeur ! Classic Car Colors s'illustre depuis de nombreuses années dans la réparation de dommages mineurs ou de remises en peinture complètes dans cet univers. Votre carrossier Glasurit retrouve pour vous la couleur d'origine de votre véhicule, inspiré et soutenu par plus de 100 années d'expérience Glasurit et la plus grande base de données couleurs existante.

Entrez dans le monde dynamique d'une marque audacieuse sur www.glasurit.com.

classiccarcolors.com



Global Partner



78

LES GRANDS EVENEMENTS DU VÉHICULE DE COLLECTION

- 64 - 75^e Anniversaire de la Libération
- 68 - 36^e Festival Bugatti
- 70 - 8^e Balade des Hot Tube
- 72 - La Trans'Solex Atlantique
- 74 - 80^e Anniversaire du Circuit des Remparts
- 76 - 2^e Salon Auto Moto Classic de Strasbourg
- 78 - Journées Européennes du Patrimoine à Compiegègne
- 80 - 6^e Concours Saint-Jean-Cap-Ferrat Prestige
- 82 - 3^e Commémoration de la Course de Côte de Gaillon
- 84 - 19^e Salon Automédon
- 86 - 41^e Salon International Epoqu'Auto
- 90 - 22^e Salon Moto Légende



80



82



86





2019
ANNÉE
FRANCE

75^e ANNIVERSAIRE DE LA LIBÉRATION

UNE ANNÉE FORTE EN ÉMOTIONS

Il y a 75 ans, Américains, Anglais, Canadiens, Français... rendaient sa liberté à la France après quatre longues années de privations et d'humiliations. 2019 a donc été une année importante pour tous les amateurs de reconstitutions historiques d'autant que les vétérans de cette période ne sont plus légion.

PAR MVCG ET PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Il nous était difficile en cette fin d'année 2019 de ne pas revenir sur les manifestations qui ont permis aux plus jeunes de se souvenir qu'il y a 75 ans des millions de jeunes hommes se sont battus pour rendre au monde sa liberté. C'était d'autant plus important que les vétérans se font de plus en plus rares pour partager leurs expériences. Sur le territoire national, de nombreuses commémorations ont eu lieu

de juin jusqu'aux derniers jours de décembre, au gré des anniversaires des débarquements, des combats, des libérations... Ils se poursuivront en 2020 pour les 75 ans de la libération des dernières poches de résistance allemande. Après le compte-rendu des commémorations du D-Day dans le précédent numéro de l'Authentique, revenons sur quatre manifestations parmi les dizaines organisées en 2019 : sur les

traces du Général Patton en Bretagne, la libération de la région orléanaise, le débarquement de Cavalaire-sur-Mer et la libération du Pas-de-Calais. Comme partout en France, ces événements donnaient la possibilité aux participants collectionneurs, aux vétérans présents, aux autorités publiques et au grand public de partager souvenirs et émotions autour de cette période importante de notre histoire récente. ■



Au centre du dispositif statique à Haillicourt dans le Pas de Calais, reconstitution d'un aérodrome de campagne avec canon antiaérien, avion des forces Alliées et autres accessoires.

FÉDÉRATION FRANÇAISE M.V.C.G.

Mairie d'Isigny
14230 ISIGNY SUR MER
Tél. : 06 74 28 32 50
Site : www.mvcgfrance.org
Email : jean-yves.menard@cognac-menard.com

VÉHICULES MILITAIRES DE L'ARTOIS

180, rue du Québec
62700 BRUAY LA BUISSIÈRE
Tél. : 07 88 06 70 94
Site : www.vmartois.forumactif.fr
Email : vmartois62@gmail.com

26-11
JUILLET/AOÛT
BRETAGNE

SUR LES TRACES DE L'ARMÉE PATTON

Partie de Donville, près de Granville dans la Manche, la colonne s'est dirigée vers Brest pour commémorer la libération de la Bretagne par l'armée du Général Patton. C'est en présence d'Helen, la petite fille du général que se sont déroulées ces deux semaines en Bretagne où le public était nombreux et passionné. En fonction des

possibilités locales, les participants pouvaient tout à loisir présenter leurs véhicules, effectuer des démonstrations, des baptêmes de char, animer des bals de la libération, admirer des feux d'artifice... La colonne a ainsi parcouru les routes et chemins bretons au plus près du parcours de l'été 1944 : Saint-Martin-de-Bréhal, Avranches, Pontaubault et son célèbre pont sur la Sélune, Pontorson, Le Mont-Saint-Michel, Dinan,

Montcontour, Saint-Brieuc avant Brest, terme ultime de cette colonne du souvenir. Afin de terminer la semaine en beauté, retour sur Saint-Michel-en-Grève pour évoquer l'opération Author qui a permis en juillet/août 1944 de débarquer des renforts au plus près de la bataille pour la libération de Brest. Les collectionneurs locaux s'étaient joints aux manifestations augmentant ainsi l'impact des rassemblements.



Les nombreux véhicules présents se sont regroupés sur la plage de Saint-Michel-en-Grève pour une présentation à un public enthousiaste.



Photo du groupe au pied du Mont-Saint-Michel lors de la randonnée sur les traces du Général Patton.

16
AOÛT
ORLÉANS

LIBÉRATION DE LA RÉGION ORLÉANAISE

La ville d'Orléans s'était donné les moyens de faire les choses en grand. Le « camp de base » avait été établi dans les jardins du château de Chevilly (45). Lieu très agréable et où le public pouvait admirer les dioramas préparés par les différents clubs ayant répondu présents à l'invitation du MVCG Orléanais, aidé pour l'organisation par le groupe Liberty G.I.

Les communes environnantes avaient, elles aussi, réservé un accueil chaleureux aux participants. Le 16 Août dans la matinée, la ville d'Artenay accueillait la principale commémoration en présence d'une délégation Américaine venue directement de Stuttgart. Le 16 Août après-midi, l'ensemble des participants avec leurs véhicules se réunissaient place de Martoi à Orléans pour présenter les véhicules sous l'œil bienveillant de Jeanne d'Arc.

Il était 16h30 lorsque le convoi se mettait en place et prenait la direction de la place de La Victoire. Les autorités avaient permis aux collectionneurs de présenter leurs véhicules et participer aux commémorations officielles. Belle reconnaissance du travail accompli par les conservateurs depuis de nombreuses années pour défendre la mémoire de ceux qui se sont battus pour notre liberté. De très beaux souvenirs pour tous et une promesse, ne jamais oublier.



Halte dans la commune d'Ingré avant de prendre la direction d'Orléans. Chaque arrêt était une occasion d'échanger pour les collectionneurs et le public.



Présentation des véhicules place du Martoi à Orléans. L'exposition statique a attiré un public important dont de nombreux enfants.

15

AOUT

PROVENCE

ANNIVERSAIRE DU DÉBARQUEMENT

Certes, le débarquement en Provence initié pour soulager le front de Normandie n'a pas eu l'aura du premier mais il a permis de libérer la majeure partie de la région en une quinzaine de jours.

En complément de la cérémonie officielle à Saint-Raphaël en présence du Président de la République, les collectionneurs se sont re-

trouvés pendant cinq jours pour cette commémoration. Que ce soit à Saint-Rémy-de-Provence, Cavalaire, Saint-Tropez, sur les routes de Hyères à Cogolin en passant par le Lavandou, La Londe-Des-Maures, c'est avec un réel plaisir que les amateurs ont parcourus les routes empruntées par les libérateurs durant cet été 1944. Durant ces festivités, le public a pu assister à de nombreuses expositions des véhicules

d'époque et questionner les participants sur les conditions du débarquement, l'utilisation des véhicules, assister aux nombreuses démonstrations ou défilés dans les principales villes de la région sans oublier les cérémonies officielles avec les traditionnels discours et poses de gerbes. Chaque soirée a été l'occasion comme à l'époque d'un grand bal en tenue d'époque parfois suivi d'un feu d'artifice.



Lors du défilé dans les rues de Cavalaire, la reconstitution incluait les costumes d'époque pour ce GI au volant de sa jeep accompagné par un résistant local.



Sous un soleil de plomb et devant un public nombreux, le défilé des véhicules permettait de se remettre dans l'ambiance de la Libération.

30-1er

AOUT/SEPT

PAS-DE-CALAIS

LE PAS-DE-CALAIS LIBÉRÉ À HAILLICOURT

A l'initiative de l'association des Véhicules Militaires d'Artois qui organise l'événement depuis de nombreuses années dans la région, ce 75^e anniversaire de la libération du Pas-de-Calais revêtait un caractère particulier. Les amateurs s'étaient donnés

rendez-vous au pied des terrils sur la commune de Haillicourt pour la présentation statique des véhicules : chaque groupe ou association ayant à cœur de reconstituer une tranche de vie sous l'Occupation, à la Libération. Ici un camp militaire, une base aérienne, un hôpital de campagne, un bistrot, une cache de résistants...

Le public pouvait déambuler au milieu de tout cela et interroger les participants sur leur véhicule, l'histoire, la technique. Durant tout le week-end, les collectionneurs se sont régulièrement déplacés aux alentours pour assister aux commémorations officielles et présenter leurs véhicules à un public nombreux et conquis.



Rareté absolue que ce Sherman de dépannage imaginé pour dégager les véhicules lourds en panne sur les plages. A ses côtés, un half-track.



Au cœur du bassin minier, à Haillicourt, ces deux chars Sherman, autre symbole fort de la libération aux côtés de la célèbre Jeep.



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.





5 – 8
SEPTEMBRE

GRAND-EST

BUGATTI CÉLÈBRE SES 110 ANS À MOLSHEIM 36^e FESTIVAL BUGATTI

Pour clore en beauté le 110^e anniversaire de Bugatti, étaient rassemblées à Molsheim, sur les lieux de leur naissance, les autos d'hier en présence des productions de ces dernières années et des modèles de demain. Magistral !

PAR MAXIMILIEN ROUSSELLE, DÉLÉGUÉ JEUNESSE FFVE

Cette 36^e édition du Festival Bugatti de Molsheim, du 5 au 8 septembre dernier, revêtait un caractère tout particulier. 2019 marquait en effet les 110 ans du constructeur automobile, né à Molsheim en Alsace, et les 40 ans du Club des Enthousiastes Bugatti d'Alsace. Une occasion rêvée de se retrouver dans le berceau de la marque à l'ovale rouge, avec un déroulé approprié à ce double événement.

L'édition 2019 jetait un pont entre le passé et l'avenir. 73 véhicules historiques côtoyaient en effet plus d'une vingtaine de Bugatti modernes, Veyron et Chiron, venues d'Italie par la route. Arrivées de toute l'Europe, les participantes classiques matérialisaient, elles, les grands jalons de l'histoire de la marque : Brescia, Grand Prix Type 35, 37, 43 ou 59, tourisms avec les types 40, 46, 49, 57 (Ventoux, Galibier, Stelvio, Aravis, Atalante sans oublier

les répliques d'Atlantic), 101 (coach Guilloré ou coupé Antem),... Les très exclusives Type 41, les « Royales », avec le coupé chauffeur Binder et une nouvelle réplique du roadster Esders étaient également présentes.

Pendant trois jours, de vendredi à dimanche, les festivités se sont multipliées en divers lieux symboliques. Vendredi, une randonnée de 250 kilomètres menait les participants à la Cité de l'Automobile Collection Schlumpf à Mulhouse, considérée comme la plus grande collection de Bugatti au monde. Une exposition temporaire intitulée « Incomparables Bugatti » complétait cette étape incontournable. Au retour, au cimetière de Dorlisheim, avait lieu une cérémonie officielle auprès des sépultures de la famille Bugatti.

Samedi, le lieu de rassemblement avait été fixé au sein du parc de la société Bugatti Automobiles SAS à Dorlisheim, dans l'enceinte du château Saint-Jean, résidence de la famille Bugatti dans les Années 20 et 30. La jonction entre passé et présent s'y faisait, les joyaux du passé rencontrant les derniers modèles de la marque comme la Voiture Noire, la Chiron Sport 110 ans et la Centodieci, évocation moderne de la EB110.



Passant presque inaperçue au milieu des 73 véhicules participants à ce festival, cette Bugatti 55 cabriolet construite en 1932 arrivait tout droit de Suisse.

Propriétaires et invités prestigieux pouvaient dans le même temps visiter les ateliers où sont assemblés avec minutie et passion les modèles actuels et assister avec émotion au redémarrage d'un tricycle Bugatti datant du début du XX^e siècle. Après quelques vaines tentatives, entendre enfin la mélodie de son moteur enchantait l'assistance.

La journée se poursuivait par une balade de 200 kilomètres vers le sud de l'Alsace, entrecoupée d'un arrêt à Rouffach pour le déjeuner et la visite d'un producteur régional à Châtenois. L'incroyable cortège s'en revenait ensuite vers Bischoffsheim pour le dîner de gala en l'honneur de ce 110^e anniversaire.

Le dimanche était consacré aux présentations publiques, avec l'exposition des voitures au parc des Jésuites à Molsheim et la visite de l'exposition «BUGArtistes» à l'Hôtel de la Monnaie et à la Metzger.

Le programme conduisait ensuite les participants et leurs accompagnants et invités à la réception organisée par la municipalité, avant une présentation dynamique des Bugatti devant un public nombreux et passionné. La remise des Trophées Fondation Bugatti Lalique et l'attribution des Grands Prix par les partenaires de la manifestation ponctuaient cette manifestation de prestige dont participants et spectateurs se souviendront longtemps... ■



Difficile de parler de Bugatti sans évoquer les Grand Prix : Type 35 ou 51, une carrosserie semblable, moteur 8 cylindres mais 1 ou 2 arbres à cames: choix cornélien !



Parmi les nombreuses raretés de cette édition, cette Bugatti Type 101 carrossée par Guilloire en 1951 qui a attiré tous les regards durant ces trois jours de balade en Alsace.



LES ENTHOUSIASTES BUGATTI ALSACE

16, rue de la Commanderie
67120 MOLLSHEIM

Site : www.enthousiastes-bugatti-alsace.com



Hommage au passé avec cette Centodieci présentée en avant-première devant le château Saint-Jean à Dorlisheim, résidence de la famille Bugatti dans les années 20 et 30, aujourd'hui siège de la marque.



6-8
SEPTEMBRE
HAUTS-
DE-FRANCE

HORS DU TEMPS, LA 8^e BALADE DES HOT TUBE AGE MINIMUM REQUIS : 119 ANS

Réunion informelle de passionnés de véhicules construits avant 1900, le Hot Tube rassemble chaque année, en septembre, une bande de copains dont la seule motivation est de rouler ensemble au volant de ces sacrés monstres.

PAR ALBERT DELLILE

A une époque où les rassemblements et autres expositions réunissent des véhicules de plus en plus jeunes, où l'automobile ancienne fait débat, quoi de plus courageux que de sortir des garages et faire rouler sur route ouverte et en petits groupes, de vénérables ancêtres. C'est le concept du Hot Tube.

Lancé il y a huit ans par Pol Sonet, Thierry Baele et Guy Mahy, le rallye fait étape cette année dans la région de Saint-Omer dans les Hauts-de-France à l'initiative de Francis Descamps. Cette année, 17 véhicules construits avant 1900 étaient au départ et à l'arrivée de cette folle chevauchée de 85 kilomètres étalés sur deux jours : 3 Panhard et Levassor, sans doute la plus ancienne Opel encore en état de marche et datant de 1899 sans oublier les De Dion Bouton, Clement, Hurtu, Decauville et autre

Rochet Schneider... La majorité de ces automobiles est dans un état exceptionnel de conservation.

La procédure de démarrage est tout un cérémonial insolite. Lisez plutôt : faire chauffer de petits tubes au gaz ; dès qu'ils sont incandescents, tourner le moteur à la manivelle ; le mélange essence/air peut alors, à leur contact, s'enflammer et lancer le moteur. Comprenez-vous maintenant d'où vient le mot « chauffeur » !?

Le programme de ces journées était riche : découverte du marais de Saint-Omer/Clairmarais, visite de la ville et de ses monuments emblématiques, exposition publique devant des amateurs ou simples curieux nombreux, médusés de découvrir ces véhicules d'un autre âge. En 2020, le rallye retournera en Belgique pour les 120 ans des plus jeunes participantes. ■



Présentée depuis plusieurs années par un amateur bordelais, cette Rochet Schneider est dans un état de conservation exceptionnel.

Francis Descamps
Mail : mariedescamps62@gmail.com



ÉLIXIR DE LÉGENDE POUR VÉHICULES D'EXCEPTION.

Vos véhicules de légende méritent un entretien d'excellence. Découvrez nos gammes auto et moto, ainsi que nos produits dérivés sur motulclassic.com

RETROUVEZ NOTRE GAMME ET LE DISTRIBUTEUR
LE PLUS PROCHE SUR motul.com





7-12
SEPTEMBRE
 PAYS-DE-
 LA-LOIRE

TRANS'SOLEX ATLANTIQUE, 650 KM AU GUIDON DE SÒLEX! DE BREST À SAINT-HILAIRE-DE-RIEZ

Après une première édition en 2018 réussie, la Trans'Solex Atlantique était dédiée cette année à Pierre Desproges qui circulait dans Saint Gilles-Croix-de-Vie à Solex. Ses filles Marie et Perrine étaient les marraines de l'événement.

PAR CHRISTINE GAUDINEAU, LES VIEILLES SOUPAPES DE LA VIE

Fondée il y a 7 ans par Jack-Olivier Brayet et deux amis, l'association « Les Vieilles Soupapes de la Vie » de Givrand, en Vendée, regroupe 200 adhérents passionnés par tout ce qui roule. Au sein de l'association, Pascal Picandet dirige la section Solex. A l'origine de la première édition partie de Vendée vers Saint-Jean-de-Luz par la côte Atlantique, l'équipe rééditait l'aven-

ture cette année, avec l'ambition de couvrir la partie nord de la côte atlantique. Parti de Brest pour revenir à Saint-Hilaire-de-Riez, le convoi comptait 25 Solex, 3 minibus, 2 fourgons et 3 camping-cars qui assuraient l'assistance technique et l'intendance, ainsi que 2 motos de sécurité. Dans le groupe, dont l'âge variait de 26 à 74 ans, figuraient seulement deux femmes.

Pour tous les participants, les nombreuses activités proposées ont laissé des souvenirs impérissables : passages des ponts de la Trinité-sur-mer et de Saint-Nazaire, petites routes qui sillonnent la côte sud de la Bretagne, visite du « Hangar de Jean » à Penmarch et sa fabuleuse collection de deux roues, rencontre et circuit sur la presqu'île avec l'association « Solex Quiberon » permettant



Cette balade a permis de redistribuer 615 euros à la S.N.S.M. grâce aux kilomètres parcourus.



Dans chaque ville étape, ici à Sarzeau, la municipalité réserve un accueil chaleureux au groupe.

d'échanger avec d'autres passionnés. Les étapes d'environ 100 km par jour ont permis de découvrir Crozon, Audierne, Larmor-Plage, Sarzeau et Saint-Michel-Chef. L'arrivée en Vendée avec le passage du Gois où supporters, amis et familles attendaient le convoi, a été un grand moment d'émotion.

Si le beau temps a accompagné majoritairement la joyeuse expédition pendant ces six jours, des trombes d'eau lors de la deuxième étape ont contraint l'organisateur à interrompre le parcours sur une petite portion de trajet. Quelques pauses dans la journée, dont le repas de midi en plein air et des arrêts dans des hébergements de groupe pour la nuit, ont permis aux braves de récupérer. Le public, nombreux tout le long de la route, a été surpris et admiratif devant cette performance. L'accueil des municipalités dans les villes étapes a été une reconnaissance pour les participants. Le livre de Perrine Desproges dédicacé ainsi que des produits locaux vendéens ont été offerts à chaque mairie.

Aucune crevaison n'est à déplorer tout au long de ce périple. Seules quelques pannes rapidement traitées sur place ou lors des haltes ont pimenté ce joli parcours. Le soir, à l'arrivée à l'étape, les mécanos s'affairaient cependant parfois fort tard pour remettre en condition les Solex. Les mulets de remplacement permettaient si nécessaire de continuer la route dans la journée sans retarder le convoi.

Après un périple de 615 kilomètres en six jours à une vitesse moyenne de 26 km/h, le relief vallonné de la Bretagne a bien sollicité les machines et les jambes des pilotes qui ont dû pédaler pour accompagner les mécaniques.

A l'issue de la randonnée, un chèque de 615 euros a été remis à la S.N.S.M. (société nationale de sauvetage en mer), soit 1 euro par kilomètre couvert. Les participants aux éditions 2018 et 2019 ont ainsi parcouru toute la côte atlantique en Solex, soit plus de 1200 km ! ■



Difficile de réaliser un tel périple sans petites pannes. Si elles ne sont pas résolues de suite, un mulet est prêté au malheureux chauffeur jusqu'au soir où les mécanos s'activent pour réparer.



Accompagné par l'association «Solex Quiberon» à partir de Plouharmel, le groupe sera ainsi guidé par les petites routes de la presqu'île jusqu'à la pointe de Beg er Lan.



Pause déjeuner sur le site du château Turpault. Organisée par «Solex Quiberon» avec l'équipe d'intendance de la Trans'Solex, elle est toujours appréciée des participants.



LES VIEILLES SOUPAPES DE LA VIE

24, rue du Rocher
85800 GIVRAND

Mail : viellissoupapesdelavie@orange.fr
Facebook : Trans'Solex Atlantique



13-15
SEPTEMBRE
NOUVELLE
AQUITAINE

80^e ANNIVERSAIRE DU CIRCUIT DES REMPARTS ÉLÉGANCE À TOUS LES ÉTAGES

Alors que le Circuit des Remparts, créé il y a 80 ans au cœur d'Angoulême, battait son plein, les membres du jury du Concours d'État orchestré par la FFVE tentaient de trouver du calme pour désigner les plus belles voitures soumises à leur examen...

PAR ROBERT LOUIS BREZOUT-FERNANDEZ, ADMINISTRATEUR FFVE - PHOTOGRAPHIES : CIRCUIT DES REMPARTS / AGENCE AUSTRAL

Angoulême et son célèbre Circuit des Remparts offrent le cadre idéal à plusieurs manifestations. L'attraction principale étant bien entendu les démonstrations de véhicules à caractère sportif sur le circuit, tracé au cœur de la cité, inchangé depuis 1939. Il y a aussi le rallye dans les environs, le samedi toute la journée, le Concours d'Élégance du vendredi soir devant un parterre de 2500 spectateurs.

Pour la FFVE, le Circuit des Remparts sert désormais de cadre à un Concours d'État et de Restauration Automobile qui se déroule sur la journée du samedi. Laurent Hériou, Directeur Général de la FFVE, Yves Claval et Fabrice Reithofer, Délégués Régionaux, étaient aussi de la fête pour représenter la Fédération tout au long du week-end. Le Concours d'État et de Restauration Automobile de la FFVE suit évidemment les règles strictes

décrites dans le Manuel d'Examen des Véhicules Restaurés, disponible sur le site de la FFVE. Un jury composé de membres de la FFVE : Daniel Paléni et Michel Piat, accompagnés par Messieurs Patrice Coutant, de l'Atelier de la Belle Époque, Aimé Gire, restaurateur automobile et Stéphane Rochereau responsable d'un garage automobile sous la houlette de Robert Louis Brezout-Fernandez, responsable des dits concours à la FFVE avait à juger 9 voitures réparties en deux grandes catégories : les « Avant 1960 » et les « Après 1960 ». Les jurés composés de trois binômes avaient à examiner, qui le moteur et le châssis, qui la carrosserie et les accessoires, qui l'intérieur de la voiture et son tableau de bord ; le même binôme examinant toujours la même partie de chaque voiture.

Les neuf voitures proposées étaient, dans la catégorie « Avant 1960 », une Amilcar CGSS de 1926, un Skiff Labourdette Panhard de 1922, une Delage D6 / 70 de 1935 carrossée en coach par Letourneur et Marchand, une Jaguar SS 90 de 1935 et une Talbot T23 cabriolet Chapron de 1939, et dans la catégorie « Après 1960 », deux Facel Vega,



La Talbot T23 carrossée par Henri Chapron en cabriolet Mylord en 1939 a remporté le 1^{er} Prix dans la catégorie des « Avant 1960 ».

(une Facellia F2 de 1961 et une Facel II de 1964), une Jaguar Type E Coupé Série 1 de 1964 et enfin une Dino 246 GT de 1972. De 14 heures à 17 heures, les véhicules abrités d'un ardent soleil par des barnums blancs se laissaient docilement examiner par les membres du jury, une vingtaine de minutes étant nécessaire pour chacune d'elles. Au fur et à mesure de la remise des feuilles d'examen, l'assesseur, Monsieur Guy Equille, effectuait les calculs. Les résultats pouvaient être rapidement connus et, à 18 heures, on procédait à la remise des coupes en présence de Monsieur le maire d'Angoulême et des principaux patenaires et responsables de la manifestation.

Le Grand Prix d'Excellence FFVE est revenu à la Facel Vega FV II avec 82,75 points sur 100. Le 1^{er} Prix « Voitures avant 1960 » a été attribué à la Talbot T23 avec 77,25 points sur 100 et le 1^{er} Prix « Voitures après 1960 » a été décerné à la Jaguar type E avec 81,25 points sur 100. Le « Coup de Cœur du Jury » est quant à lui allé à la Delage D6-70 qui a recueilli 59,5 points.

Cette opération à Angoulême a permis de souligner les points à améliorer dans le manuel d'Examen des Véhicules Restaurés : comment juger de l'éclat d'un vernis sur les boiseries, quelle est la temporalité des recouvrements protecteurs des châssis et des soubassements des carrosseries ? Que tous ceux qui ont contribué à la réussite de ce week-end soient ici remerciés. La FFVE sera encore présente en 2020 pour une fête de l'automobile encore plus belle ! ■



ASSOCIATION CIRCUIT DES REMPARTS

BP 90247

16007 ANGOULEME

Tél. : 05 45 94 31 90

Site : www.circuitdesremparts.com

Mail : contact@circuitdesremparts.com



Ce coach Delage D6-70 Coach carrossé par Letourneur et Marchand en 1935 à été le « Coup de Cœur » du jury.



Cette Facel Vega FV II de 1961 a remporté le Grand Prix d'Excellence de la FFVE grâce à sa restauration de grande qualité.



Cette Jaguar Type E, Série 1 de 1964 à la discrète robe gris métallisé a remporté le 1^{er} Prix dans la catégorie « Après 1960 ».



13-15
SEPTEMBRE

LANGUEDOC ROUSSILLON
- MIDI PYRÉNÉES

ENGOUEMENT CONFIRMÉ À TOULOUSE SUCCÈS D'AUTO-MOTO CLASSIC

Lancé en 2018, le salon Auto-Moto Classic de Toulouse a enregistré pour sa deuxième édition une hausse de fréquentation significative de 20 % et un chiffre record de visiteurs satisfaits : 98 % ! Rendez-vous est déjà pris en 2020, au tout nouveau Meett.

PAR ADRIEN LELION - PHOTOGRAPHIES : YVON GASCOIN, ADMINISTRATEUR FFVE

La thématique de la seconde édition du salon Auto-Moto Classic de Toulouse a fait la part belle aux véhicules symboles des trente glorieuses avec l'exposition intitulée : « Ces années-là ! 50's - 60's ». Conçue avec le soutien du club Midi Rétro Auto et située au cœur du hall 6 du parc des expositions

de Toulouse, elle se déclinait par le biais de quatre plateaux aux intitulés évocateurs : « Les Belles américaines », « Les Populaires », « Les remarquables Tourisme et Sport » et « Les motos », qui replongeaient le visiteur dans l'ambiance des Années 50 et le boom économique d'alors qui profitait à l'automobile,

devenue un achat prioritaire et un moyen de reconnaissance sociale. Pour la moto, il s'agissait aussi d'une période charnière. D'objet de locomotion, elle devenait un objet de loisir. Les Années 60 étaient éclatantes avec les chromes étincelants des Cadillac, Buick ou autres Pontiac présentées.

Cette édition 2019 célébrait évidemment deux anniversaires notables de l'année : les 100 ans de Citroën et les 60 ans de la Mini. Ces deux événements ont complété la programmation du salon Auto-Moto Classic, avec deux expositions exceptionnelles.

Comme pour témoigner du volume pris par cette deuxième édition, il est important de signaler la présence d'une centaine d'exposants et de 40 clubs, rassemblés autour de 450 véhicules présentés sur une surface totale de 15 000 m².

Pour prolonger passion et histoire de l'automobile et de la moto, de nombreuses animations ont permis aux visiteurs experts comme au grand public de découvrir ou redécouvrir des pièces



Au cœur de l'exposition « Ces années-là ! 50's - 60's » le plateau des américaines avec ces Cadillac et autres Chevrolet affichant des chromes étincelants.

marquantes comme les camions de pompiers d'antan, les véhicules militaires de la Seconde Guerre mondiale et les bus toulousains. Pour la mise en pratique, des simulateurs de conduite étaient proposés, pour l'aspect plus ludique encore, des circuits de modèle réduits ont ravi petits et grands.

Au cœur du hall 6, entourée des clubs, la FFVE avait installé son traditionnel espace d'accueil et d'information à destination du public comme des exposants. Les administrateurs et délégués régionaux présents ont fait montre d'enthousiasme et d'écoute afin de satisfaire les multiples sollicitations et de répondre à toutes les questions sur les sujets d'actualité.

Comme bien souvent désormais dans les salons, une vente aux enchères a été organisée, permettant la vente de 20 des 25 véhicules présentés sous l'œil avisé et intéressé des collectionneurs comme des curieux.

Une animation sensation-émotion avait également été intégrée au programme du salon, avec la 13^e édition de «Fée-Rarissime». Ses organisateurs et animateurs disposaient d'une quarantaine de Ferrari destinées non seulement à l'exposition mais aussi à des baptêmes de quelques minutes en passager contre cinquante euros. Presque mille personnes se sont laissées séduire avec générosité, permettant aux organisateurs de ce 13^e «Fée-Rarissime», dont c'est la raison d'agir, de reverser l'intégralité de la belle somme collectée à l'association Hôpital Sourire.

Après cette deuxième année réussie, la troisième édition d'Auto-Moto Classic est déjà programmée : elle se tiendra du 11 au 13 septembre 2020, au Meett, le tout nouveau parc des expositions toulousain. ■



Les 5A de Carcassonne avaient choisi une Renault Primaquatre cabriolet et une Simca 1000 pour occuper leur stand et annoncer leur prochain Tour de l'Aude.



Parmi toutes les autos françaises présentes sur les différents plateaux, remarquons ces rares Simca Présidence ou Renault Frégate Cabriolet.



TOULOUSE ÉVÉNEMENTS

Rond-Point Michel Bénech
CS 44128
31030 TOULOUSE Cedex 4
Tél. : 05 62 25 45 45
Site : www.automoto-classic.com



Cette René Gillet G1 de 1934 attelée suivie d'une Vincent immaculée ouvrent avec panache un plateau de motocyclettes présentant de belles machines variées accueillies avec plaisir par les amateurs du genre.



21-22
SEPTEMBRE
HAUTS-
DE-FRANCE

JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE À COMPIÈGNE

HONNEUR AUX HISPANO-SUIZA

Après Delahaye en 2018, le Palais de Compiègne, avec le soutien du Club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza a réuni dans la cour d'honneur une trentaine de voitures de la marque espagnole à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine.

PAR DENISE ROUSSELLE - PHOTOGRAPHIES : PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

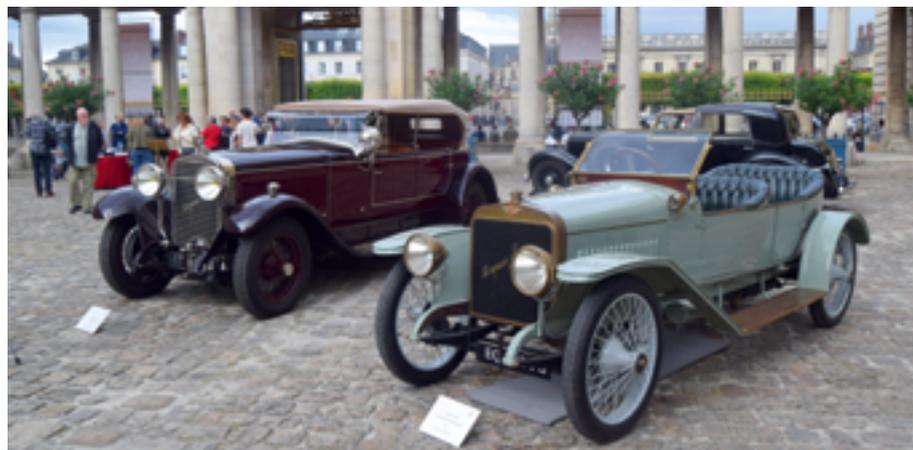
La scénographie a ravi les quelques 5 000 spectateurs qui ont pu admirer dans la cour d'honneur du château de Compiègne, les trente véhicules de la marque Hispano-Suiza, réunies à l'initiative de Modeste Tréhin, président du Club des Anciennes Automobiles Hispano-Suiza. Au cœur du dispositif, un châssis nu s'exposait aux côtés d'un moteur six cylindres du même modèle H6 régulièrement mis en

route pour le plus grand bonheur des visiteurs. La présentation des voitures en arc de cercle permettait d'avoir dès l'entrée, une vue d'ensemble assez extraordinaire et facilitait ainsi la circulation du public. De l'Alphonse XIII d'avant 1914 jusqu'aux dernières J12 à moteur V12, les principaux modèles de la marque à la cingogonne étaient présentés sous diverses carrosseries, torpédo, berline, coupé,

coupé chauffeur, cabriolet, réalisées par les plus grands créateurs de l'époque tel Franay, Kellner, Fernandez et Darin, Letourneur et Marchand...

Ces Journées Européennes du Patrimoine permettaient également de fêter le 100^e anniversaire de la présentation publique au salon de Paris du modèle iconique : la H6 dont le châssis bien né servira à toutes les productions de l'usine de Bois-Colombes.

Cet événement offrait l'opportunité de redécouvrir les collections du Musée de la Voiture et du Tourisme qui nécessite quelques travaux. Gageons que le duo formé par Rodolphe Rapetti et Richard Keller va permettre de faire avancer les projets de sa future mise en valeur dans un nouvel écrin au sein du château. ■



Trois des principaux modèles de la marque de Colombes : Hispano H6B carrossée par Million Guiet, Hispano Alphonse XIII de 1913 cachant partiellement une J12 coupé chauffeur par Franay de 1936.

CLUB DES ANCIENNES AUTOMOBILES HISPANO SUIZA

9, rue du Belvédère
 78750 MAREIL MARLY
 Tél. : 01 39 58 22 76
 Mail : jean.badre@orange.fr
 Palais de Compiègne
 Site : <https://chateaudecompiègne.fr>

**AVANT-PREMIÈRE
MONDIALE**

Optic 2000

**50
ANS**

Une nouvelle vision de la vie



PRUDENSEE
LES LUNETTES CONNECTÉES

**POUR AIDER À PRÉVENIR
L'ENDORMISSEMENT
AU VOLANT**

En exclusivité chez Optic 2000, les lunettes connectées et intelligentes PRUDENSEE mesurent et analysent votre niveau d'attention via des capteurs infrarouges, accéléromètre et gyroscope, et vous alertent en cas de baisse de vigilance.



Buzzer sonore

LEDs

Capteurs de clignements de paupières et de micro-chutes de tête

Une innovation



optic2000.com

PRUDENSEE : une collection de montures connectées fabriquées par ELLCIE HEALTHY disponibles en exclusivité dans les points de vente Optic 2000 jusqu'au 30 septembre 2019. Les montures PRUDENSEE aident à prévenir l'endormissement via des capteurs qui enregistrent les signes d'endormissement et en informent le porteur via des signaux (LEDs et buzzer). Les montures PRUDENSEE, vendues avec un système de chargement, doivent être chargées, activées, et nécessitent d'installer l'application Driver by Ellcie Healthy sur votre smartphone (à partir des versions IOS 10 et Android 7). Application disponible sur Google Play et Apple Store ; voir conditions et modalités sur le site <http://ellcie-healthy.com/notice-dutilisation>. Elles peuvent être équipées de verres correcteurs ou non, solaires ou non. Produit strictement réservé aux plus de 18 ans. Les montures PRUDENSEE ne sauraient garantir l'absence d'endormissement, et leur utilisation au volant ne dispense pas leur porteur des précautions d'usage et du respect de la réglementation applicable à la sécurité routière, notamment l'usage du téléphone au volant. Les montures et verres correcteurs constituent des dispositifs médicaux qui sont des produits de santé réglementés revêtus, conformément à la réglementation, du marquage CE sur les produits ou le document d'accompagnement. Demandez conseil à votre opticien. Photos non contractuelles. Avril 2019 SIREN 326 980 018 - RCS Nanterre.



21-22
SEPTEMBRE

PROVENCE-ALPES-
CÔTE D'AZUR

SAINT-JEAN-CAP-FERRAT PRESTIGE ÉLÉGANCE SUR LA CÔTE D'AZUR

Cette sixième édition annuelle dédiée aux autos et motos d'exception a attiré sur le port de Saint-Jean-Cap-Ferrat passionnés et collectionneurs venus admirer des véhicules en provenance de Suisse, Italie, Belgique et France.

PAR EMMANUEL WAHLEN

Malgré une météo capricieuse fin septembre, les organisateurs de la 6^e édition de Saint-Jean-Cap-Ferrat Prestige ont trouvé la parade pour accueillir machines et spectateurs : des chapiteaux abritaient les véhicules exposés, vingt-trois autos et trente motos, comme le public

venu nombreux sur les quais du port ce week-end du 21 et 22 septembre. Marraine de cet événement alliant prestige et historique, l'actrice Ingrid Chauvin, héroïne de nombreuses œuvres télévisuelles, a pris son rôle très à cœur, parcourant les allées pour observer les autos et motos présentées, pour tester

même ses favorites. Le programme de ces deux journées consacrées aux passionnés de véhicules anciens comme aux amateurs d'esthétique, s'articulait autour de parades dans les rues, d'un village d'exposition et d'un rendez-vous majeur : le concours d'élégance.

Son jury se composait de Patrick Rollet, président de la FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), Régis Deweer, délégué régional de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque), Patrick Leparc, vice-président du collège motocyclettes de la FFVE, Patrick Delage, directeur de la Carrosserie de Touraine et descendant du constructeur éponyme, Gery Mestre, président de la commission historique de l'Automobile Club de Monaco, Jean-Louis Mauro de l'Automobile Club de Monaco et de Frédéric Dubois, référent national Véhicule de Collection chez Experveo.

Les concours étaient animés par les directeurs d'Arcturial Motorcars et supervisés par le président du club Passion Automobiles, Pierre Asso. Les véhicules



1^{er} prix dans la catégorie Moderne. Cette Lancia Stratos Stradale de 1974 a été récompensée par le jury.

concourant étaient présentés par catégorie, devant un public connaisseur. Après les délibérations du jury, la remise des Prix a été très suivie. Dans les catégories autos, le prix de la Catégorie « Années Folles » a été décerné à l'Excelsior torpédo de 1924, constructeur belge fournisseur officiel de la cour royale belge, celui de la Catégorie « Age d'Or » à la BMW 327/28 cabriolet de 1937 et celui de la Catégorie « Modernes » à la Lancia Stratos Stradale de 1974. Le Grand Prix spécial du jury est quant à lui revenu aux trois Abarth 207A dessinées par Mario Boano, tandis que le Grand Prix Excellence a été attribué à l'Osca 1600 GT carrossée par Zagato en 1964.

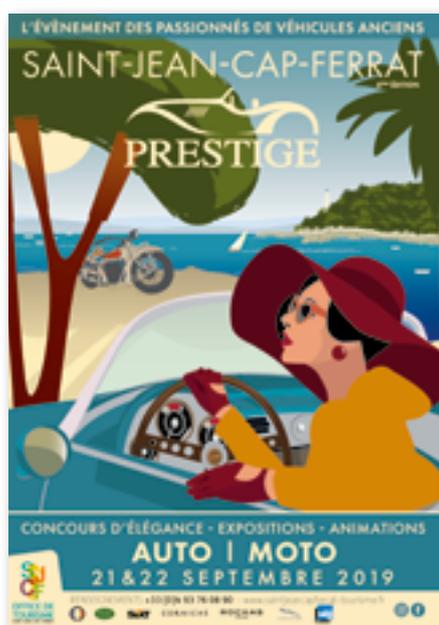
Pour les deux roues, le prix de la Catégorie Moto récompensait la Terrot 500, celui de la Catégorie Scooter revenait au Simard, celui de la Catégorie Side-Car au Terrot 350. Le Grand Prix Spécial du Jury saluait l'AJS 350 de course tandis que le Grand Prix d'Excellence distinguait l'AJS n° 31. Ce palmarès a attiré les spectateurs qui, de la jetée du vieux port jusqu'au quai Virgile Allari, disposait d'un village, avec des animations nombreuses et variées. Parmi les différents stands, ont particulièrement été appréciés les simulateurs de conduite, le boulodrome éphémère et les expositions d'artistes et de mode. Des balades en voitures de sport étaient bien sûr également proposées. Après ce bel engouement, Jean-François Dieterich, maire de Saint-Jean-Cap-Ferrat, a déjà annoncé la 7^e édition en septembre 2020, promettant quelques surprises ! ■



Première sortie et première victoire en concours d'élégance pour ce rare coupé Osca 1600 GT carrossé par Zagato en 1964.



Ingrid Chauvin, actrice et marraine de l'événement, a pris son rôle à cœur, testant les différents véhicules, en particulier les motos.



BUREAU D'INFORMATION TOURISTIQUE DE SAINT-JEAN-CAP-FERRAT

5, avenue Denis Séméria
06230 SAINT-JEAN-CAP-FERRAT
Tél. : 04 93 76 08 90

Site : www.saintjeancapferrat-tourisme.fr



A l'instar de ce side Terrot 350 vainqueur de sa catégorie, les motocyclettes ont leur place au sein du concours d'élégance de Saint-Jean-Cap-Ferrat.



28-29
SEPTEMBRE
NORMANDIE

COURSE DE CÔTE DE GAILLON 3^e COMMÉMORATION 120 ANS APRÈS, LES MÊMES !

Considérée comme la 2^e plus ancienne course de côte du monde, l'épreuve de Gaillon a fêté dignement ses 120 ans cette année à l'initiative du Lions Club de Vernon épaulé par le club des Teuf-Teufs, l'un des plus anciens clubs de collectionneurs en France.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Après une 1^{ère} édition rétrospective en 1999 pour son centenaire, une 2^e édition en 2009, la 3^e édition commémorative de la Course de Côte de Gaillon s'est déroulée fin septembre sur les lieux mêmes qui l'ont vu naître il y a 120 ans (voir l'article historique dans l'Authentique N°7). Durant 30 ans,

de 1899 à 1929, plus de 400 marques d'autos et de motos se sont élancées à l'assaut de la rampe de Sainte-Barbe-sur-Gaillon : 1,1 km incliné à 10% suivi d'une pente de 200 mètres inclinée à 6%. Pour cette nouvelle édition, une soixantaine d'équipages se sont retrouvés dès le vendredi soir à Vernon.

Le samedi matin, après la traditionnelle mise en route des moteurs -tout un art lorsque l'on parle d'autos largement centenaires comme la spectaculaire Fiat S76 de 1911 à moteur 4 cylindres de 28 litres de cylindrée et échappement libre, les équipages se sont élancés sur les routes en direction du centre-ville de Vernon. C'est là qu'avait lieu la reconstitution du paysage (les vérifications techniques) qui se déroulait à l'époque à la gare de marchandises. La journée se poursuivait par un repas pris dans la cour du château de Gaillon qui domine la ville, sous un soleil omniprésent. Exposés dans la cour monumentale, les véhicules offraient un spectacle exceptionnel !

Le programme de l'après-midi faisait la part belle aux activités culturelles avec la visite à Giverny du musée de Mécanique Naturelle, puis du musée des Impressionnistes et des Jardins Claude Monet avant le retour à Vernon.

La journée du dimanche était donc, elle, consacrée à la rétrospective de l'épreuve sur la rampe Sainte-Barbe. La Départementale 6015 avait été



Parmi les nombreuses pièces exceptionnelles présentes à Gaillon pour cet anniversaire, cette Delage type X de 1911 venue par la route.

évidemment fermée à la circulation dès 8 heures du matin pour laisser les organisateurs finaliser les derniers préparatifs. Pendant que le public se massait sur les bas-côtés malgré quelques épisodes pluvieux, les véhicules quittaient Vernon pour se positionner au bas de la célèbre pente.

Deux montées étaient au programme des participants, une le matin et une dans l'après-midi. Les concurrents se présentaient deux par deux au pied de la côte sur la ligne de départ, sans esprit de compétition.

Dans la mesure du possible, les véhicules avaient été regroupés par époque et par cylindrée. Le public pouvait alors apprécier les différentes solutions techniques. On retrouvait parmi les concurrents, les véhicules déjà cités mais aussi des ancêtres tels une Louvet de 1912 ou la reconstitution de la Darracq V8, détentrice du record de la montée à 144km/h ici-même en 1906, sans oublier les cyclecars (Salmson, Amilcar et autres Alcyon). Le club Sizaire avait quant à lui réussi à réunir exceptionnellement cinq voitures de 1909 à 1928.

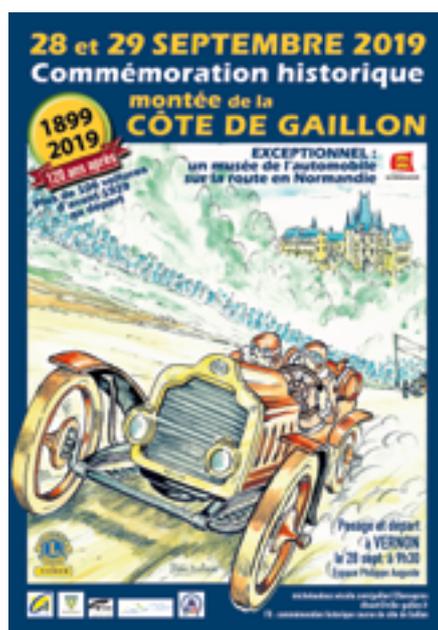
À écouter les participants et les organisateurs, il est à déplorer que les contraintes administratives telles que le port d'un casque homologué et l'obligation de respecter les règles techniques et de sécurité (RTS), aient fait fuir un certain nombre de concurrents pré-engagés. Le sujet paraît préoccupant si l'on veut continuer à pouvoir admirer ces témoins du passé et du patrimoine dans des manifestations publiques de cette importance. ■



Les deux extrêmes : Fiat S76 de 1911, à droite, surnommée « la Bête de Turin », motorisée par un 4 cylindres de 28 litres et Elfe Laboratoire, monoplace de 1921 à moteur 1100cc.



Hommage aux nombreux motocyclistes ayant participé à Gaillon de 1899 à 1929, quelques motocyclettes s'étaient jointes à la manifestation dont cette Excelsior à moteur 2 cylindres en V.



Le Club Sizaire avait choisi Gaillon pour sa sortie annuelle. Ici une berline 4RI de 1925 aux côtés de 2 Amilcar CC et C6 à moteur 6 cylindres.

LIONS CLUB VERNON

Site : <https://lions-vernon.myassoc.org>



© Patrick Le Parc

11-12
OCTOBRE
ILE-DE-FRANCE

AUTOMÉDON, LE DEUXIÈME GRAND SALON PARISIEN

LA BELLE FÊTE POPULAIRE

Chaque année, mi-octobre, les amateurs se retrouvent au parc des expositions de Paris-Le Bourget pour le Salon Automédon, considéré comme le 2^e salon de véhicules d'époque de la région parisienne. Citroën était à l'honneur.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Pour cette 19^e édition, Yves Levasseur, l'organisateur, avait choisi comme thématique principale le sujet d'actualité de cette année 2019 : les 100 ans de Citroën. Certes, cet anniversaire a été multi traité et pourtant l'approche choisie ici a été différente.

Tout d'abord, une balade dans Paris à la recherche des lieux de mémoire de la marque (usine, concessions, habitation de la famille) a été organisée pour une quarantaine de véhicules d'avant-guerre de la marque aux chevrons et, par ailleurs, les thèmes sur les différents

plateaux au sein de l'exposition ont été choisis avec circonspection avec la présentation du nuancier d'époque des Traction aux couleurs irisées (conformément au teintier d'origine) ou le plateau DS avec des modèles hors-série : Cabriolet, coupé et autre 23 Lorraine blindée réalisée par Chapron...

En parcourant les allées, l'amateur ou le visiteur (ils étaient 15 000 cette année) pouvait tout à loisir découvrir les stands des clubs de marque ou multimarque qui avaient fait l'effort d'une belle décoration leur permettant de concourir pour l'Enjoliveur d'OR qui revint cette année au Club Simca France. La FFVE avait choisi, elle, de faire la part belle aux véhicules plus récents avec une Volkswagen Sirocco (arborant fièrement le A de son jeune chauffeur propriétaire), une Yamaha FJ1100 et une Alfa Romeo légèrement plus ancienne.

Automédon ne serait pas ce qu'il est sans son plateau de belles américaines aux chromes étincelants et aux dimensions hors du commun pour nous Européens. Cadillac, Chrysler, Buick... rivalisaient de



Grâce à sa présentation de qualité, le Club Simca France a obtenu l'Enjoliveur d'OR qui récompense les belles animations.

par leurs dimensions et leurs couleurs acidulées. Quelques hot-rod s'étaient joints à la fête, c'est aussi une particularité d'Automédon : mélanger tous les genres afin de satisfaire le plus grand nombre.

De son côté, l'Opel Classic Club avait choisi de présenter quelques modèles qui se sont illustrés sur les circuits ou en rallye. Quelques bons souvenirs revenaient en découvrant le plateau ainsi réuni.

Les motos n'étaient pas été oubliées avec deux belles expositions, l'une sur la marque Laverda et l'autre sur les motos des pilotes français en course.

Parmi les autres animations, on notait la bourse d'échanges (intérieure et extérieure). La concurrence d'internet ne facilite pas le métier des marchands à l'ancienne mais ils sont toujours là pour le plus grand plaisir des chineurs à la recherche de la dernière pièce manquante. Quelques autos à vendre ont trouvé place au fond du hall avec des prix en adéquation avec le marché actuel.

La configuration des lieux fait que les collectionneurs régionaux ont la possibilité de participer à cet événement au volant de leur ancienne, ce qui lui donne une dimension supplémentaire. Près de 3 000 véhicules, de la 4 CV à la Ferrari 250 cabriolet, se sont ainsi retrouvés sur place. Les organisateurs avaient réservé chaque allée du parking à une marque ou un pays. Il était difficile d'y trouver une place sans avoir réservé, mais cela donnait aux visiteurs la possibilité de découvrir ce qui les intéresse le plus : des voitures de collection qui roulent ! Rendez-vous en 2020 pour la 20^e édition. ■



Le musée Motobécane de Saint-Quentin présentait à Automédon ses activités et exposait cette belle Motobécane B5 de 1930.



Présent lors de la balade dans Paris, ce rare camion Citroën P45 à moteur 6 cylindres était venu du Puy de Dôme.



AUTOMÉDON

12, rue de Chartres
91400 ORSAY

Tél. : 01 64 46 52 22

Site : <http://www.automedon.fr>



Les Années 50 et 60 ou la démesure américaine représentée par ces Buick, Cadillac et Chrysler Impérial Crown.



8-10
NOVEMBRE
RHÔNE ALPES

TOUJOURS PLUS HAUT, TOUJOURS PLUS FORT! 41^e SALON EPOQU'AUTO À LYON

Avec une surface en augmentation de 66 000m², le salon lyonnais confirme son statut international dans le milieu du véhicule historique. Au programme cette année : Citroën, Delage, Maserati et les motos Gnome et Rhône sans compter les nouvelles animations.

PAR PASCAL ROUSSELLE, ADMINISTRATEUR FFVE

Difficile de rendre compte de cette 41^e édition du salon Epoqu'Auto de Lyon tant il a évolué depuis la précédente édition. Cette année, 70 000 aficionados, soit 3% de plus qu'en 2018, ont franchi les portes du

parc des expositions du sud de Lyon. La principale nouveauté, et non des moindres car elle a permis de développer encore le salon, est l'augmentation de 12 000 m² de la surface d'exposition la portant à 66 000 m² dans quatre halls.

Cette nouvelle disposition a permis d'élargir les allées, fluidifiant les déplacements lors des périodes de plus forte affluence. De nouveaux plateaux ont fait leur apparition tel celui de 800 m² consacré aux utilitaires ; une belle occasion de découvrir de rares modèles tel le tracteur Somua JL17 de 1954 carrossé par Cottard ou cet autocar Rochet Schneider de 1928 propulsé au gazobois et en cours de restauration.

SORTIES DE GRANGES !

Pour la première fois, la Place des Lumières qui distribue les différents halls était investie par le salon, facilitant la circulation entre les différents bâtiments. Belle initiative que de présenter une petite sélection des véhicules annoncés pour les thèmes de l'année dans ce grand espace : un premier plateau présentait quelques véhicules en état sortie de grange avec force de détails permettant de s'imaginer en amateur d'urbex à la découverte d'une cache secrète. Trois



Spectaculaire restauration par les ateliers de Renault Classic pour cette unique Riffart Renault tank 4CV de 1956. Espérons que cette ancienne pensionnaire du Musée de Briare puisse reprendre la piste prochainement.



Laquelle choisir : Citroën C6GCL Roadster de 1931 ou Citroën Rosalie cabriolet 1933. Evolution discrète des modèles phares de la marque au début des Années 30.



Le club V8 Forever a choisi Cadillac comme thème cette année avec ce cabriolet V8 carrosserie Fisher de 1929 ou ce coupé de ville série 62 de 1959.

plateaux regroupaient chacun quelques véhicules des marques stars de cette édition : Citroën pour clore en beauté cette année du centenaire avec une présentation isolée d'une des deux SM Présidentielle prêtée pour l'occasion, Delage : la belle voiture Française et Maserati pour les 105 ans d'élégance sportive. Afin de répartir équitablement les visiteurs entre les quatre halls, les clubs venus en grand nombre et les marchands étaient répartis sur toute la surface tandis que les expositions à thème trônaient au cœur de tous les halls.

HOLLYWOOD À LYON

Le hall 4 accueillait l'exposition dédiée aux 105 ans de la marque Maserati avec, au centre, quelques modèles de course (8CM, 4CLT ...) amenés par le Musée National de l'Automobile, Collection Schlumpf. Le reste du plateau était constitué par la quasi-totalité des GT mythiques de Modène tandis que quelques motos réalisées par la marque s'exposaient dans le hall 6 dédié aux motocyclettes avec un plateau exceptionnel consacré aux 100 ans de la marque Gnome & Rhône.

Avant de rejoindre le hall 5, un petit regard sur la 11^e rétrospective organisée par Auto-diva. Cette année, la marque Crosslé, toujours en activité : la spécialité du constructeur d'Hollywood (en Irlande du Nord) tourne autour des monoplaces et autres barquettes de course.

Invitée d'honneur en cette année du centenaire, la marque Citroën revenait sur son glorieux passé avec deux expositions. La première au centre du hall 6, regroupait les principaux modèles de production : Type A, B, C, Rosalie, Traction, 2CV, DS, Ami, SM... sans oublier les modèles hors-série et les prototypes. La deuxième exposition, située dans l'allée principale et permettant l'accès au hall 7, regroupait les voitures sportives de la marque depuis l'autochenille jusqu'aux dernières WRC. »



Pour célébrer les 100 ans de Gnome et Rhône, la FFVE avait choisi de présenter cette ABC de 1922 aux solutions techniques innovantes.



LES LIEUX DE L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

Epoqu'Auto a été l'occasion pour Jean-Louis Blanc, Président de la FFVE, et son équipe de lancer l'opération Les Lieux de l'Histoire de l'Automobile. L'idée de cette opération qui s'étalera sur plusieurs années est de recenser et identifier tous les lieux qui en France ont marqué l'histoire de l'Automobile en les répertoriant

sur le futur site de la FFVE et en y apposant un totem expliquant l'histoire du lieu. Le premier de ces totems a été symboliquement remis aux responsables de la Fondation Berliet en présence du public et de la presse samedi à 18 heures. Une cérémonie officielle sera faite au printemps sur le site Berliet à Venissieux.



La Fondation Berliet a opté pour un thème original : les véhicules utilitaires de chantier et de nettoyage : camion benne, arroseuse, dépanneuse... Même coloris et pourtant quelle évolution esthétique et technique pour ces deux poids lourds!

» Les marques du groupe PSA ainsi que les clubs les représentant se retrouvaient elles, autour de l'Aventure Peugeot Citroën DS au fond du hall 6 avec une mention spéciale pour la TrACTION Universelle et ses deux Citroën 15-6 carrossée par Splendilux. Le hall 7 nouvellement affecté au salon lyonnais accueillait les clubs des marques disparues, le plateau Youngtimer et sa rétrospective consacrée aux coupés 4 places des Années 90 : BMW 850, Renault Avantime et autre Toyota Supra. Les clubs représentant les productions de la marque Renault se retrouvaient sous le même toit autour du

constructeur avec, comme thème central, les sportives de la marque. Terminons ce tour d'horizon par l'exceptionnelle réunion de véhicules de la marque de prestige française Delage. Une trentaine d'autos des origines aux dernières années de production permettait au visiteur non initié de découvrir de beaux châssis habillés par les plus grands faiseurs de l'époque : D1 par Kelsch, D6 par Figoni Falaschi ou Letourneur et Marchand, sans oublier les majestueuses D8 carrossées par Chapron. La compétition n'était pas oubliée avec les rarissimes 3 litres à moteur 6 cylindres. Un seul petit regret, la quantité

et la qualité des véhicules réunis aurait mérité plus d'espace. Le fond du hall 6 était dévolu à la vente aux enchères orchestrée par l'étude de Maître Osenat, habituée des lieux. Au final, 80 % des lots se sont vendus à des tarifs laissant espérer aux véritables amateurs un retour à la raison et un éloignement des spéculateurs. Tendances à suivre dans les prochains mois.

Pour 2020, le rendez-vous est déjà pris ici même du 6 au 8 novembre. Les premiers thèmes à l'honneur sont déjà connus : Simca, Bentley et les 3 roues. Le plus dur sera d'attendre ! ■



Grande première à Epoqu'Auto, un plateau poids lourd où l'on retrouvait ce rarissime Somua JL17 150 cv tracteur carrossé par Cottard en 1954.



LES AMATEURS D'AUTOMOBILES ANCIENNES

9, rue Vauban
69000 LYON
Tél. : 04 72 12 14 95
Mail : epoqauto@les3a.com
Site : <http://www.epoqauto.com>

SALON
Lille **AUTO**
Héritage

17, 18, 19
avril 2020

Lille
Grand Palais
Première édition

L'Automobile de collection. Passionnément !

lilleautoheritage.com



Lille Grand Palais
1 Boulevard des Cités-Unies
59777 Euralille-Lille, France

UNE PRODUCTION AVEC LE SOUTIEN DE





22-24
NOVEMBRE

ILE-DE-
FRANCE

SALON MOTO LÉGENDE À VINCENNES

50 ANS DE LA HONDA CB750

Pour clore l'année motocycltiste de belle manière, rien de tel qu'un salon national autour d'un thème fédérateur qui permet aux clubs, collectionneurs et professionnels de se retrouver pour faire le bilan de l'année écoulée et préparer la nouvelle année.

D'APRÈS JEAN-LOUIS CHAUVET, PRÉSIDENT GAVAP MOTOS

Pour cette 22^e édition du Salon Moto Légende dans le parc floral de Vincennes, les organisateurs ont permis à 30 000 visiteurs de communier autour de leur passion des motocyclettes anciennes, prestige,

youngtimers ou modernes, grâce à la présence de plus de 500 machines exposées sur près de 400 stands de clubs ou professionnels.

Cette année, deux expositions phares animaient ce salon incontournable pour

tout amateur de 2 roues. La première consacrée à la Honda CB750 présentait tous les modèles commercialisés en France entre 1969 et 1979, des modèles jamais importés, des modèles transformés et des modèles



Présente au milieu des stands des clubs, la FFVE exposait deux belles motocyclettes : MAICO 400cc de 1955 et TRIUMPH 750cc des Années 70.



Deuxième plateau vedette de cette édition de 2019 : les 70 ans de la marque Motobécane avec une belle exposition orchestrée par le club éponyme.

racing, sans oublier la CB750 de pré-production (1 des 4 exemplaires) présentée en mars 1969 au Pré-Catelan et de retour en France pour la première fois depuis 50 ans.

La deuxième exposition, orchestrée par le Motobécane Club de France, proposait une belle rétrospective dédiée à la Mobylette.

80 CLUBS PRÉSENTS !

« 70 ans de la Mobylette, la galerie de l'évolution ». Du côté des associations, les 80 clubs avaient répondu à l'appel avec passion pour présenter leurs activités et les plus belles motos de leurs adhérents. Une occasion de se retrouver, recruter de nouveaux adhérents et préparer l'avenir. Coordonné par la FFVE, le concours des clubs les invitait à se surpasser dans leur présentation : qualité du stand, de l'accueil et des modèles exposés. Le village des exposants, fort de 300 enseignes, était sans aucun doute le plus important des espaces marchands couverts de Paris. Un village à explorer à la loupe pour trouver des deux-roues mais aussi les pièces, accessoires et services indispensables à la pratique et à la restauration de sa moto de collection.

Ce salon reste aussi l'occasion pour les éditeurs d'organiser de belles séances de dédicaces dont les amateurs sont toujours friands. La prochaine édition est déjà dans les starting-blocs pour novembre 2020. ■



Au centre de l'exposition consacrée aux 50 ans de la Honda CB750, ce bel exemplaire de pré-production datant de 1969.



© Alizée Glavieux

Le salon Moto Légende est une belle occasion pour les organisateurs, les éditeurs et autres marchands de pièces détachées et services de présenter leurs activités.



EDITIONS LVE – SALON MOTO LÉGENDE

BP 40419

77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Tél. : 01 60 39 69 69

Site : <http://www.salon-moto-legende.fr>



L'ACO AIDE UN JEUNE COLLECTIONNEUR

C'est à l'occasion d'une rencontre entre les dirigeants de la FFVE et Mr Pierre Fillon, Président de l'ACO que ce dernier a émis l'idée de participer financièrement à la remise en état d'un véhicule historique par l'intermédiaire de la FFVE. Après réflexion et étude, il a été retenu le projet de Mr Pierre Bruneteau, jeune motocycliste du GAVAP souhaitant remettre en état sa René Gillet de 1936 pour participer au prochain Tour de France des motos anciennes en 2020. C'est à l'occasion du salon Moto Légende que Patrick Le Parc, Vice-Président en charge des motocyclettes à la FFVE a remis à Pierre le chèque de 3 000 euros qui va lui permettre de poursuivre la restauration de

sa moto. Il pourra ainsi participer à la balade en août 2020 en tant que plus jeune pilote. Le chèque avait été symboliquement remis à la FFVE la veille par Fabrice Bourrigaud, directeur culture et patrimoine et du musée ACO au Mans. Une belle initiative à saluer ! L'équipe du bureau du GAVAP moto et tous ses membres remercient chaleureusement l'ACO pour son initiative et la FFVE pour sa confiance et vous donnent rendez-vous le 22 août 2020 pour le concours d'élégance des motos de 1920 à 1960 avec l'expertise de la FFVE à l'occasion du prologue de la 16^e édition du Tour de France des motos anciennes qui partira de Flixecourt près d'Amiens.

ABONNEZ-VOUS

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

DEUX FORMULES

. 1 an (4 numéros)

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

. 2 ans (8 numéros + 1 hors-série)

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

POUR VOUS ABONNER, 2 POSSIBILITÉS :

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

ou

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

ABONNEMENTS ET ANCIENS NUMÉROS

Tarifs valables pour la France. Nous consulter pour l'étranger.

ABONNEMENT

DEUX FORMULES : (merci de cocher la formule choisie)

- 1 an (4 numéros) : 28 euros
(frais d'expédition offerts ; économie = 6€)
- 2 ans (8 numéros + 1 hors-série) : 56 euros
(frais d'expédition + 1 hors-série offerts ; économie = 21€)

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

. Civilité : Mlle Mme M.

. Prénom :

. Nom :

. Adresse :

. Ville :

. Code postal :

. Email :

. Téléphone :

IMPORTANT :

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

à : le :

Signature :

ANCIENS NUMÉROS

(merci de cocher le n° choisi)



N°1 : 10 €
frais de port inclus



N°2 : 10 €
frais de port inclus



N°3 : 10 €
frais de port inclus



N°4 : 10 €
frais de port inclus



N°5 : 10 €
frais de port inclus



N°6 : 10 €
frais de port inclus



N°7 : 10 €
frais de port inclus



N°8 : 10 €
frais de port inclus

Merci de nous renvoyer cette fiche d'abonnement et d'anciens numéros (à copier ou à découper) sous enveloppe accompagnée de votre règlement par chèque à l'ordre de Alcyon Media à l'adresse du journal :

L'Authentique
Alcyon-Media
14, rue du Capitaine Ménard
75015 Paris

Votre Service Abonnements et Anciens Numéros
authentique-abo@alcyon-media.com



AU CŒUR DE LA CORREZE RETROMOBIL CLUB DE TULLE

Créé en 1979 à Tulle autour de Michel Héritier, son premier président, et de quelques amateurs éclairés, le club s'est adapté au fil des années passant de véhicules « retapés » à restaurés en préparant l'avenir et la transmission aux jeunes générations.

ADAPTATION ALBERT DELILLE - PHOTOGRAPHIES FOURNIES PAR LE CLUB OU DROITS RESERVES

Le Rétromobil Club de Tulle est né à la fin des Années 70, d'envies et de passion pour les amateurs de véhicules anciens et du besoin de se retrouver pour en parler, pour les « retaper », comme l'on disait alors. Mais la passion est souvent, sinon contagieuse,

du moins très communicative et la dizaine de membres fondateurs a, par des renforts réguliers, étoffé ses effectifs au fil de quarante années d'activités. Le Club compte aujourd'hui 110 adhérents, de toutes origines sociales, demeurant principalement dans un rayon de quelques

kilomètres autour de Tulle. Le parc de véhicules, d'une grande diversité technique et qualitative (du simple vélo à l'engin agricole en passant par la voiture, le camion,...), est difficilement quantifiable sans une connaissance approfondie des réserves détenues par les adhérents. L'équipe dirigeante est constituée de sept personnes épaulées par une dizaine de bénévoles actifs.

FIER DE SON AUTONOMIE FINANCIÈRE

L'association se caractérise par un profond niveau d'entraide et d'importants partages de compétences entre les membres. Mécaniciens, carrossiers, électriciens et des représentants d'autres corps de métiers, en activités ou retraités, sont nombreux à montrer et transmettre leur savoir-faire. D'autres font partager des connaissances théoriques et historiques, très appréciables dans la recherche ou l'identification d'éléments parfois insolites. Outre ses cotisations annuelles (40 euros), les ressources du club proviennent des activités qu'il organise, notamment une bourse d'échanges de



La qualité de sa restauration a permis à cette Radior à moteur 125cc de 1955 d'être présentée dans les locaux du Conseil Général de la Corrèze.



En 2009, pour les 30 ans du club, le Conseil Général de Corrèze a permis l'exposition des véhicules du club en son sein et ce pendant 3 semaines : une belle vitrine pour la défense du patrimoine roulant.

pièces automobiles établie depuis plus de 30 ans. Mais le club tient aussi stand sur d'autres événements pour vendre des pièces détachées en provenance de récupération ou d'achat de stocks anciens de vieux garages ou de particuliers. Le club a aussi développé une activité de récupération de véhicules auprès des particuliers. Il démonte ce qui présente un intérêt et revend le reste à un récupérateur agréé. Il propose parfois aussi à la vente, prioritairement à ses adhérents, des véhicules récupérés chez des particuliers.

L'autonomie financière du Rétromobil Club de Tulle est l'une de ses fiertés. Il ne reçoit aucune subvention pour ses activités, ce qui nécessite une gestion rigoureuse mais permet d'être maître de ses choix. Cela l'oblige à faire preuve d'une perpétuelle créativité.

L'anniversaire des 30 ans du club a ainsi été célébré en 2009 en reconstituant pendant trois semaines dans les locaux du Conseil Général de la Corrèze, l'ambiance d'un ancien garage couplé à une exposition de véhicules du début du XX^e siècle. En 2018, avec le Pôle Accordéons, Musée National installé à Tulle, le club a participé à la restauration du triporteur Lambretta, ex-manufacture Maugein, pour une présentation de celui-ci lors du 30^e anniversaire des Nuits de Nacre à Tulle. Le projet a obtenu le 1^{er} prix de la fondation Motul. C'est la première fois qu'une association participait officiellement à ce genre de travaux sur un objet du patrimoine.

Pour son 40^e anniversaire, célébré tout au long de l'année 2019, le club a proposé diverses manifestations et s'est

associé à différents événements : Nuits de Nacre en promenant un orchestre dans un Citroën 29U, présentation d'une Hotchkiss lors de l'exposition « Voitures de Présidents », rétrospective célébrant les 140 ans du peintre et illustrateur d'Ernest Montaut au musée Jacques Chirac à Sarrazac, présence lors du salon Epoqu'Auto, animations en coopération avec l'ADRT limousin (Agence de Développement et de Réservation Touristique) et le Domaine

des Monédières spécialisés dans l'accueil de groupes d'amateurs automobiles, projection du documentaire Autopolis suivie d'une conférence en collaboration avec Jean-Louis Loubet...

Le Rétromobil Club est installé depuis une quinzaine d'année dans d'anciens locaux industriels, propriété de la ville de Tulle. Le Club y met à disposition de ses adhérents une salle de réunion, un club house et, pour l'entretien des véhicules, un ►►



OBJECTIFS DU RÉTROMOBIL CLUB DE TULLE

Le Club veut développer ses actions de conservation et de mise en valeur du patrimoine, faire découvrir sa belle région et doper sa notoriété, si possible en partenariat avec une entreprise spécialisée dans la communication et l'image.

A terme, l'association veut devenir un acteur incontournable de son secteur (ou au moins consultatif) à trois niveaux :

- départemental, en poursuivant avec l'ADRT de la Corrèze et tous les acteurs locaux du tourisme et de l'automobile des accueils de manifestation ;

- national, en intensifiant ses relations avec la FFVE afin d'organiser et d'accueillir des rallyes et de devenir un club de référence en termes de prestations ;

- international, en voyageant loin de ses bases. Comme il l'a déjà fait en mai 2017 et juin 2018 en organisant deux déplacements en véhicules anciens au Portugal, il a en projet une participation à une nouvelle manifestation internationale dans un pays européen proche. Plus loin ? Pourquoi pas ! Suite à son accueil du rallye Bugatti, le Rétromobil Club de Tulle a reçu une invitation à se rendre en Australie !

» atelier qui s'équipe au fur et à mesure. Le dernier investissement de 5000 euros étant un pont élévateur, évidemment entièrement auto financé. A disposition également des membres, un véhicule et une remorque pour le transport de voitures, un fourgon magasin pour les pièces détachées, une Simca 9 de 1951 pour les adhérents démunis de véhicules, et depuis peu une petite semi-remorque aux couleurs de l'association pour se rendre sur les différentes manifestations et y avoir un camp de base. Grâce à des locations de locaux du domaine privé, le Club dispose également de 35 places de stationnement qui permettent aux membres qui le souhaitent d'y abriter leurs véhicules.

UN CLUB TRÈS OUVERT SUR L'EXTÉRIEUR

Au fil des années, l'association est également devenue propriétaire de véhicules de collection, notamment d'anciens véhicules de pompiers, maintenus dans la mesure du possible en fonctionnement pour être présentés lors de manifestations. Leur restauration évolue en fonction de la disponibilité des membres. Ainsi, l'une des Jeep du Club vient-elle de recevoir un moteur neuf reconditionné par un jeune adhérent et une camionnette Renault AE de 1930 a pu redémarrer après changement de son joint de culasse. Sur un plan pédagogique, le Rétromobil Club propose aux adhérents et aux personnes extérieures désireuses d'acquérir des notions de mécanique, des cours de formation animés par un enseignant de la filière professionnelle. Actuellement interrompue, l'activité redémarrera quand



Les adhérents du club sont éclectiques, les utilitaires font aussi partie de leur passion à l'image de cet UNIC M9A2 de 1931.

le nombre de participants le permettra. Pour s'ouvrir vers le grand public, et au-delà des actions patrimoniales traditionnelles (salon, manifestations classiques,...), le Club a participé à maintes reprises au Téléthon en proposant diverses animations dont une tombola qui permettait de gagner un youngtimer. Il s'est également engagé dans des opérations d'accueil de clubs extérieurs de passage en Corrèze, et plus spécialement à Tulle. La participation depuis 4 ans aux Journées du Patrimoine à travers une opération « portes ouvertes » est devenu un moment très attendu, par les membres comme par le public. Parmi les dernières actions du Club, l'accueil à Tulle le soir de l'inauguration du Festival des Nuits de Nacre (consacré à l'accordéon), d'une quarantaine d'équipages du rallye international Bugatti

Brescia (onze nationalités représentées), en collaboration avec Tourisme Corrèze et l'ADRT de la Corrèze, a été générateur d'importantes retombées. Cent vingt personnes ont partagé un repas à l'abri d'un chapiteau mis à disposition par les jeunes agriculteurs de la Corrèze -l'entraide entre associations facilite l'organisation d'événements. Plus d'un millier de visiteurs, amateurs passionnés ou simples curieux, avaient répondu présents. ■

RETROMOBIL CLUB DE TULLE CORREZE

Neupont – ZI de la Solane
BP 95
19003 TULLE Cedex
Tél. : 05 55 20 39 99
Mail : retromobiltulle@gmail.com
Site : www.retromobilclubtulle.com



Pour l'inauguration de l'exposition sur les voitures de Présidents au musée Jacques Chirac à Sarrazin, le club était présent avec quelques voitures emblématiques.



tirages originaux auto & moto

tirages édités en séries limitées (5 à 30 exemplaires maximum)

format : 20x30 à 50x70, formats spécifiques sur demande

tirage livré avec son encadrement (noir ou bois naturel)

chaque tirage est numéroté et signé

à partir de 130,00 euros ttc (+ frais de port)



> **Ayrton Senna** - 1991 - Hockenheim - essais privés McLaren (photo Bruno des Gayets)

(Tirage sur Dibond 52x80 - 5 exemplaires au total - signé par l'auteur - encadrement caisse américaine - 750,00 € TTC + frais de port)



< **John Surtees** - 1967 - Honda RA300

US Grand Prix - Watkins Glen

(collection privée)

(Tirage sur papier 30x30 - 15 exemplaires au total

- cadre noir - 120,00 € TTC + frais de port)



> **Bruce McLaren** - 1966 - Indianapolis 500

(collection privée)

(Tirage sur papier 30x40 - 15 exemplaires au total

- cadre noir - 140,00 € TTC + frais de port)

bruno des gayets

photographe

- paris -

06 62 65 24 00

bdg@nikoja.com

www.brunodesgayets.fr

présent à
Rétromobile 2020
du 5 au 10 février
allée des
artistes
1J017



LE MUSÉE AUTOMOBILE DE CIRÉ-D'AUNIS NOUVEAU VENU EN CHARENTE-MARITIME

Passionné depuis trente ans, Gilles Gaudissard restaure des voitures anciennes. Face à l'importance de sa collection, il vient de décider de la présenter au public dans le cadre d'anciens ateliers situés à Ciré-d'Aunis, en Charente-Maritime.

PAR GILLES GAUDISSARD, MUSÉE DE CIRÉ-D'AUNIS

Situé à Ciré-d'Aunis en Charente-Maritime, à 14 kilomètres au nord de Rochefort-sur-Mer, ce joli musée traditionnel qui porte le nom de la commune compte 62 voitures anciennes (de 1912 à 1973), représentant 34 marques dont 27 françaises, ainsi qu'une dizaine de motos, 150 plaques émaillées et quelques pompes à essence des années 1920 à 1950, mais aussi la reconstitution d'un petit garage régional. Ouvert depuis mai 2019, il est issu

d'une collection privée, créée par Gilles Gaudissard au fil des années, et s'expose sur une surface de 1000 m², avec une mise en valeur des marques françaises. Le musée est affilié à la Fédération Française des Véhicules d'Époque sous le numéro MUI569.

Tout commence en 1991, lorsque Gilles Gaudissard achète une TrACTION à l'état d'épave et entreprend sa restauration qui durera deux ans. C'est une révélation : la passion est née. Depuis,

d'autres projets ont été concrétisés et la collection s'est étoffée. Car une fois restaurée, il n'est pas question de se défaire de quelque pièce que ce soit. Il y a quelques mois, afin de partager cette passion de l'automobile et en particulier celle pour les véhicules d'avant-guerre, Gilles Gaudissard a décidé d'ouvrir un musée. La plupart des véhicules présentés ont été remis en état par le maître des lieux, avant de participer à de nombreuses mani-



Ambiance des années 30 pour cette reconstitution d'un garage campagnard au cœur du musée : plaques, bidons, outils, pompes à essence, tout y est.



Hotchkiss, Panhard, Georges Irat, Talbot les marques françaises sont bien représentées au milieu des Rolls Royce, BMW...



Présentée à l'occasion du rallye des Avions de la Route, Club YCAR, en octobre, cette Bédélia est bien connue des aficionados.



Hall dédié aux véhicules d'après-guerre : les Ford Mustang, Citroën Traction et autre Peugeot 203 ou Salmson s'exposent sur fond de plaques émaillées.

festations régionales. Certaines voitures sont conservées dans « leur jus » ce qui permet de mesurer le travail à effectuer pour une restauration. En effet, certaines demandent des années de travail. Le temps d'écumer bourses automobiles et petites annonces afin de trouver les pièces tant recherchées. Ces voitures représentent des marques connues et encore contemporaines, mais aussi certaines beaucoup plus confidentielles, disparues depuis de nombreuses années.

LE SAVOIR-FAIRE FRANÇAIS

L'un des objectifs du musée est la mise en valeur des marques françaises et du savoir-faire des ouvriers et des ingénieurs de l'époque qui mérite d'être souligné. Outre les automobiles, le musée expose une dizaine de motos, des pompes à essence et plus de 150 plaques émaillées. La reconstitution d'un ancien garage permet de se replonger dans l'ambiance

du début du XX^e siècle, et de découvrir les objets et outils d'autrefois. Les visites au musée sont souvent l'occasion de rencontres et d'échanges intéressants et agréables, moments de partages d'astuces, de conseils. Un espace de convivialité a été aménagé afin de favoriser les discussions au terme des visites.

Aujourd'hui, Gilles Gaudissard nourrit de nouvelles ambitions : construire des locaux afin d'accueillir et présenter davantage de véhicules dans un espace permettant de mieux les mettre en valeur, avec une surface multipliée par trois. Un atelier de restauration, un lieu d'accueil et de convivialité sont aussi prévus. Ce projet est en bonne voie et le musée restera positionné sur la commune de Ciré-d'Aunis. Une as-

sociation permettant de regrouper des adhérents passionnés qui pourront venir se documenter, bénéficier de certaines installations techniques, ainsi que de conseils ou exposer un véhicule s'ils le souhaitent, est envisagée.



Profitant d'un espace adapté, le musée peut recevoir les clubs en balade dans les environs.

MUSÉE AUTOMOBILE DE CIRÉ D'AUNIS

18, rue de Rochefort
17290 CIRÉ-D'AUNIS
Tél. : 06 64 86 81 08
Mail : museedeciredaunis@gmail.com
Site : www.museeautomobiledeciredaunis.com

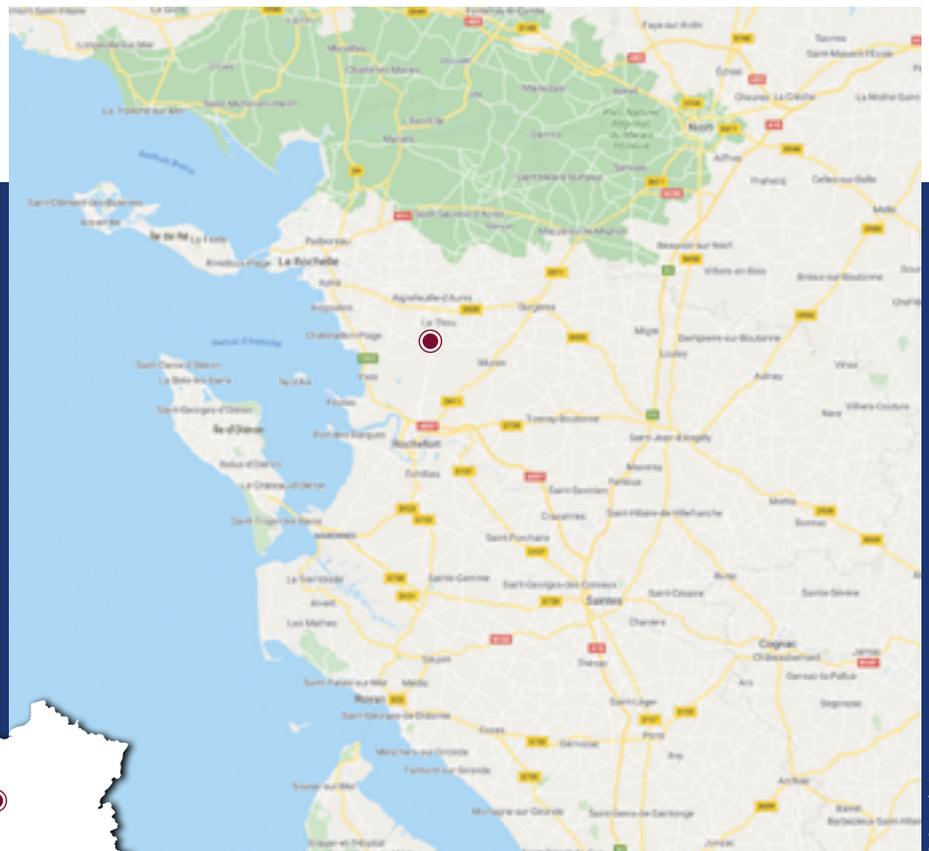


Ouvert de mai à fin septembre de 14 h à 18 h 30, sauf le mardi. Il est accessible aux personnes à mobilité réduite. La visite guidée dure environ 1 h 30.

Pour les groupes de plus de 15 personnes, le Musée est ouvert sur rendez-vous, tout au long de l'année.

Tarifs

Plus de douze ans : huit euros
Moins de douze ans : gratuit



© Google Maps



CHARM'HÔTEL

DES PASSIONNÉS QUI VOUS ACCUEILLENENT !

Tous les professionnels adhérents à la FFVE ne sont pas liés au monde des véhicules de collection mais fournissent des services aux collectionneurs et clubs à l'instar des 17 établissements Charm'Hotel qui ont signé la charte FFVE de l'hébergement garantissant un accueil et des prestations adaptés à nos véhicules.

PAR MILDRED DECROIX - PHOTOGRAPHIES CHARM'HÔTEL

Vous recherchez un lieu idéal pour pratiquer votre activité favorite et découvrir les secrets de nombre de régions ? Ne cherchez plus : pour une halte, une étape ou un séjour, les établissements du groupe Charm'Hotel seront ravis de vous recevoir !

Charm'Hotel, c'est une longue histoire ! En 2020, partagez avec vous nos 35 ans d'expertise Groupes ! Nous sommes des hôteliers-restaurateurs réunis par le goût de l'authenticité et la passion d'un métier. Les 17 établissements du groupe Charm'Hotel ont signé la charte FFVE de l'hébergement garantissant un service adapté aux collectionneurs et un soutien logistique en cas de petits soucis mécaniques. Dans 17 Régions de France, nos hôtels à taille humaine sont des lieux où l'on cultive l'art de vivre.

En solo, entre amis ou en club, nous vous apportons un service privilégié : un subtil mélange de tradition et de grand confort, l'alliance de l'authenticité et de la modernité, des espaces détente et bien-être, des

tables réputées de qualité pour découvrir la gastronomie de différentes régions.

Votre particularité est de partir en vacances avec anciennes ? Eh bien, partez, roulez comme vous le souhaitez ! Nous nous adaptons à vos envies : mix tourisme, itinéraires agréables, sportifs ou insolites, routes mythiques, surprenantes, belles, sportives, touristiques... Au retour de vos sorties, nous vous réservons des parkings ou garages sécurisés, pour que vos précieuses passent une nuit aussi sereine que la vôtre.

A chaque région, son Charm'Hotel ! Quand vous aurez découvert l'un d'entre eux, vous saurez ce que vous trouverez chez les 16 autres. Charm'Hotel c'est un peu comme une famille : nous partageons les mêmes valeurs, savoir-être et savoir-faire. Nous vous réservons tous un accueil personnalisé, chaleureux et attentionné et un service professionnel. Voici un petit tour de France où la détente et la convivialité vous attendent dans un environnement de charme.



Charm
HOTEL

CHARM'HÔTEL

Tél. : 06 77 88 93 78

Mail : commercial@charmhotel.fr

Site : www.charmhotel.fr

LA LAUZETANE

ALPES PROVENCE
www.hotellauzetane.fr

Situé au Lauzet, entre Gap et Barcelonnette, à proximité de la route Napoléon et de la route des Grandes Alpes, sept cols entourent l'établissement, tandis que le lac de Serre-Ponçon se situe à 8 Km. Chaque année, l'hôtel reçoit plus de 1000 motards et de nombreux rallyes automobiles.

Chaque organisateur a l'opportunité de vivre un séjour qui rime avec oxygène, détente et évasion. Le parking peut recevoir jusqu'à 40 voitures de collection et plus de 50 motos. L'hôtel à dimension humaine, à l'accueil chaleureux et convivial, compte 68 chambres. Une cuisine de spécialités ou en formule buffet international vous est proposée. Et vous profiterez de moments de détente au bar ou en terrasse côté lac, à la piscine et au jacuzzi.



Au Bois le Sire, dans le centre du village d'Orbey, au cœur du parc naturel du ballon des Vosges, est idéalement situé pour découvrir la région Alsace, sa route des vins et le massif des Vosges. Il est ainsi à 10 minutes de la route des vins, de la route des crêtes, de Kaysersberg, à 30 minutes de Colmar...

Pavillons motel très calmes en rez-de-chaussée, parking privé près des chambres, garages individuels, restau-

AU BOIS LE SIRE

ALSACE
www.bois-le-sire.fr

ration de qualité dans un cadre chaleureux, tous les ingrédients d'un séjour réussi sont là. Pour la détente, piscine couverte, jacuzzi, espace forme, hammam et sauna sont à votre disposition. Des massages bien-être sont possibles sur réservation.

GRAND HOTEL DES BAINS

ARDÈCHE
www.hotel-des-bains.com

Le Grand Hôtel Des Bains est situé dans un écrin de verdure au cœur de la station thermale de Vals-Les-Bains en Ardèche méridionale. L'établissement dispose de 65 chambres, un restaurant de cuisine traditionnelle et gastronomique, une ter-

rasse bar et une terrasse restaurant, trois piscines dont une semi couverte chauffée. Sa situation géographique permet de profiter à proximité de belles balades en deux ou quatre roues, des road books sur demande sont à la réception. Les « patrons » sont motards ! Venez rouler sur les routes mythiques du Rallye Monte Carlo. La devise des lieux est : « le plaisir de recevoir ». Cinquième génération d'hôtelier, l'équipe mettra tout en œuvre afin que votre séjour soit une réussite.



Terre de motards et rallye voitures, voilà l'Auvergne. Evadez-vous pour des randonnées « Plaisir » au cœur de paysages d'une rare beauté : un écrin de petites routes panoramiques, sinueuses et tranquilles, des revêtements de rêve, un terrain encore vierge, dédié au plaisir du pilotage entre virolos et adrénaline. Laissez le charme

LE PARIOU

AUVERGNE
www.hotel-pariou.com

agir au gré de « la Gordon Bennett », du circuit de Charade et du musée Voxan. A disposition : roadbooks (avec des boucles spécifiques). Parking sécurisé.

BREIZ ARMOR

BRETAGNE
www.breiz-armor.fr

Face à l'océan, goûtez le calme et le bonheur d'un séjour en Bretagne... L'équipe de l'hôtel Breiz Armor vous invite à faire une pause en Pays Bigouden, face à la

baie d'Audierne et la plage de Penhors. Des routes entre Pointes du Raz et de Penmar'ch, le long des plages et côtes rocheuses, pour une découverte iodée du patrimoine. Vous trouverez ici 36 chambres de grand confort, toutes ouvertes sur la mer et le jardin. Bar, salons, terrasse, jacuzzi, sauna pour votre détente.



HOTEL DE FRANCE

CENTRE-VAL DE LOIRE

www.hoteldefrance-contres.com

Cette région au charme naturel a su flatter les rois de France et vous dévoile la magnificence de l'époque de la Renaissance. Vous pourrez découvrir la beauté légè-

re des châteaux de la Loire. Situé au centre de ce site prestigieux, l'Hôtel de France 3* vous accueille dans un cadre agréable et reposant. Bar, terrasse extérieure et piscine chauffée vous raviront. Vous profiterez de l'ambiance de son restaurant pour déguster une cuisine gastronomique et évolutive du terroir.



AUBERGE DE LA XAINTRIE

CORRÈZE

www.aubergedelaxaintrie.fr

Entre Dordogne et Maronne, la Xaintrie est un plateau entaillé de gorges profondes formées par le cours d'eau de trois rivières. Venez-y séjourner et parcourir les circuits touristiques en 2 ou 4 roues. La Corrèze, mais aussi le Cantal, le Lot et la Dordogne vous dévoileront des points de vue spectaculaires. Les 28 chambres allient le rustique et le contemporain, pour vous garantir un accueil confortable et

chaleureux, et vous aurez le plaisir de profiter de l'espace piscine-jacuzzi-sauna-hammam. Vous vous régalez d'une cuisine du terroir, raffinée et copieuse !

LE SERVOTEL

CÔTE-D'AZUR

www.servella.fr

Idéalement situé au cœur du pays niçois, vous découvrirez les gorges de Daluis, du Cians, de la Tinée, de la Vésubie, les vallées du Var, de l'Esteron et des cols

renommés comme le Turini, spéciale du Rallye Monte Carlo. Le Restaurant vous fera découvrir la gastronomie régionale. Le Bar de l'hôtel, la piscine et l'espace plage/terrasse vous assurent repos et relaxation au retour de vos sorties. Parking privé et gratuit et emplacements gratuits pour motos au garage.



LA BRECHE DE ROLAND

HAUTES-PYRÉNÉES

www.pyrenees-hotel-breche.com

Etape cocooning et gourmande, l'hôtel La Brèche de Roland saura vous accueillir chaleureusement. Dans un petit village montagnard pyrénéen, vous profiterez de l'atmosphère d'antan de ce lieu historique. Après une journée sur les routes pittoresques et enchanteuses de ces belles Pyrénées, au fil desquelles vous bénéficierez d'un panorama à couper le souffle, vous vous ressourcerez à l'hôtel

et y savourerez produits du terroir et spécialités : mouton AOP « Barèges Gavarnie », jambon noir de Bigorre, sans oublier la traditionnelle Garbure.

L'EQUIPE

HAUTE-SAVOIE

www.hotelequipe.fr

L'hôtel restaurant est situé au pied de la télécabine du Pleney, au centre du domaine des Portes du Soleil. Esprit de famille sportif et savoyard, l'Equipe vous fera passer des

moments dynamiques inoubliables. Profitez, lors de votre retour de balade, de la piscine couverte. Jacuzzi, hammam, sauna et salle de sports seront à votre disposition pour vous détendre. Vous recherchez l'authenticité, le terroir et les traditions ? Nous vous proposons un accueil chaleureux personnalisé et une cuisine gourmande.



LE BOIS DORMANT

JURA

www.bois-dormant.com

Situation privilégiée dans un parc arboré, l'hôtel Le Bois Dormant vous invite à découvrir le confort de ses 40 chambres, le charme de ses terrasses ombragées et les bienfaits de l'espace relaxation. Profitez de la terrasse suspendue et du patio pour des moments de détente. Deux cadres, deux ambiances mais comme

valeurs communes la chaleur de l'accueil de Monsieur Sclafer et de son équipe, un service attentif et une restauration de qualité.



Le Mercure Occitan vous accueille à Castres au cœur du triangle d'Or Albi, Toulouse et Carcassonne. Vous profiterez de 62 chambres d'un grand confort, d'un jardin fleuri, d'une piscine chauffée, d'un sauna et d'un restaurant labélisé « Maître Restaurateur ». En 2 ou 4 roues, découvrez l'Occitanie et ses trésors à travers des

L'OCCITAN

MIDI-PYRÉNÉES

www.mercure.com

paysages hétéroclites et pittoresques ! Des forêts denses de la Montagne Noire aux rocs légendaires du Sidobre... Vous allez aimer l'Occitanie !

EDEN PARK

NORMANDIE

www.edenparkhotel.com

Bienvenue en Normandie, là où il fait bon vivre ! Riche d'histoire, de culture et de terroir, la Normandie s'offre à vous le temps d'un séjour. Au cœur du Pays d'Auge sur

les rives du lac de Pont-L'Évêque, l'établissement Eden Park (50 chambres, un salon convivial, un bar, une terrasse) vous accueille dans un cadre authentique, calme et chaleureux. Le restaurant avec vue panoramique sur le lac vous propose une cuisine traditionnelle et régionale élaborée avec des produits de saison.



Bienvenue au Pays Basque ! Venez découvrir une région riche de sa culture, ses paysages et ses traditions. L'établissement se situe dans un petit village au cœur du Pays Basque. Les 36 chambres ont tout le confort nécessaire. Nous mettons tout en œuvre afin de rendre votre séjour inoubliable en vous apportant un service

ESKUALDUNA

PAYS-BASQUE

www.chezkatina.com

personnalisé ainsi qu'une cuisine du terroir avec les spécialités de la région tel le gâteau Basque fait maison, l'Axoa, la piperade. N'attendez plus, venez...

NOTRE DAME DE LUMIERES

PROVENCE LUBERON

www.notredamedelumieres.com

Au cœur du Luberon, l'hôtellerie est installée dans un ancien couvent du XVII^e siècle. Entièrement rénovée, elle se compose

de 54 chambres. Une cuisine provençale vous est proposée, ainsi que des petits déjeuners en buffet. La piscine extérieure est chauffée. Les prestations comprennent demi-pension ou la pension. Possibilité de réserver une salle privative pour les repas et l'organisation de soirées. Le parking de l'hôtel est fermé, sous surveillance. Vous pouvez y ranger vos véhicules en toute sécurité.



Le Mas des Arcades est idéalement situé pour pratiquer de belles balades à 2 ou 4 roues. Le pic du Canigou, montagne sacrée des Catalans, domine avec majesté toute la plaine du Roussillon. Les nombreux petits villages et les belles routes du versant nord sont un paradis pour le tourisme à moto mais aussi une belle occasion de découvrir la vie des gens d'ici entre mer et montagne. Profitez des 61 chambres

LE MAS DES ARCADES

PYRÉNÉES-ORIENTALES

www.hotel-mas-arcades.fr

spacieuses et confortables et du restaurant aux notes Catalanes pour vous rassasier. A votre disposition, piscine, jacuzzi, salons, jardins et terrasses.

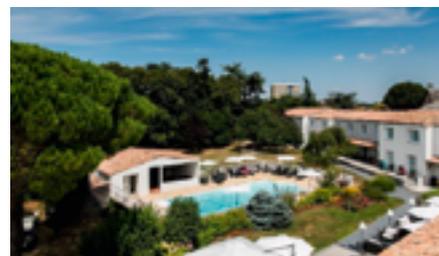
LE RABELAIS

VENDÉE

www.le-rabelais.com

La Vendée vous accueille à l'hôtel Restaurant SPA Le Rabelais, idéal pour les collectionneurs et passionnés de 2 et 4 roues, à proximité du pôle automobile de Fontenay-le-Comte. Le Rabelais est

ouvert toute l'année, vous séjournerez au calme, dans un cadre fleuri avec piscine extérieure chauffée en saison. Le chef vous fera déguster une cuisine inventive avec des produits locaux. Le garage privatif, fermé, équipé de bornes électriques, permettra de sécuriser vos véhicules. A votre service pour vous conseiller dans vos parcours lors de votre prochain séjour.





ILS REJOIGNENT LA FFVE



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

CLUBS MULTIMARQUES

Automobiles

n° 1618
TACOS CLUB TARNAIS
Le Mas de Millie App 3
10 bis, avenue Georges Sabo
91500 LAVAUUR
Rosine SUSIGAN
Tél. : 06 87 16 65 32
Mail : susigan.rosine@orange.fr

Automobiles

n° 1621
AS 01
4, place des Combattants
01140 SAINT-ETIENNE-SUR-CHALARONNE
Robert CHAUDET
Tél. : 06 83 54 59 17
Mail : clomudegy@gmail.com

Automobiles

n° 1623
A.M.A.C
Mairie
7, rue Principale
36140 CROZON-SUR-VAURE
Nicolas BIDEAUX
Tél. : 06 15 16 34 13
Mail : bureau.amac@laposte.net

Automobiles

n° 1624
A2VE
5, lotissement de La Roche des Chenes
88160 LE MENIL
Didier BRASME
Tél. : 03 29 25 96 01
Mail : didier.brame@wanadoo.fr

Automobiles

n° 1625
ASSOCIATION SANGUINET
VÉHICULES D'ANTAN
507, rue de l'Orée
40460 SANGUINET
Claude BOISSON
Tél. : 05 58 09 57 80
Mail : sva40460@gmail.com

Automobiles

n° 1626
ASSOCIATION PATRIMOINE
ET HISTOIRE EN FRANCE
12, rue Bernard Lassere
31400 TOULOUSE
Laurent FRIRY
Mail : secrtaire.phaf@gmail.com

Automobiles

n° 1627
ARTIST'AUTO
55, rue Clément Ader
93110 ROSNY-SOUS-BOIS
Yahn JANOU
Tél. : 06 72 15 65 68
Mail : contact@yahnjanou.com

Motocyclettes

n° 1619
VESPA & VAN CLUB DES GLACIERS
Immeuble les Trolles
Route du Lavachet
73320 TIGNES
Bonnie LECOMTE
Tél. : 06 26 81 51 41
Mail : bonnie73@hotmail.fr

CLUBS DE MARQUE

Automobiles

n° 1620
LES AMIS DE PEUGEOT 01
13, avenue de la Matte
11220 VILLETRITOUIS
Jean-Luc GILIBERT
Tél. : 06 58 09 77 99
Mail : president@lesamisdespeugeot01.fr

Automobiles

n° 1628
BROKENSPORT
5, Guen Leo
22200 PLOUISY
François ASSELBORN
Tél. : 06 16 13 70 90
Mail : contact@brokensport.fr

PROFESSIONNELS

Achat, Vente, Négoce

n° 9589
CLASICOS LACOSTE
32, chemin de la Procession
33680 LE PORGE
Elodie LACOSTE
Tél. : 06 18 61 28 45
Mail : elolacoste@wanadoo.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9590
LE P'TIT MONDE DE PAPA
11, chemin de Pétanne
26800 MONTISON
Pierre-Charles BARBATO
Tél. : 06 51 73 91 22
Mail : leptitgaragedepapa@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9591
GARAGE SCHILLINGER
46, rue du Général de Gaulle
67250 SURBOURG
Denis SCHILLINGER
Tél. : 03 88 80 42 63
Mail : garage.schillinger@orange.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9592
LAND CLASSIC CARS
11, rue Barrault
41190 LANDES-LE-GAULOIS
Jean-Wilfried MICHEL
Tél. : 06 12 67 25 44
Mail : jwm@live.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9594
OLD CARS GARAGE
860, rue Marcel Lheureux
62162 SAINT-OMER-CAPELLE
Benjamin RITAINE
Tél. : 06 79 64 30 22
Mail : oldcarsgarage@orange.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9596
MEXIMPORT
3, rue de l'Eglise
64140 LONS
Stéphane DUARTE
Tél. : 06 47 17 39 62
Mail : meximport@orange.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9597
SARNO AND SON COMPANY
177, rue du coût
40150 ANGRESSE
Marvin SARNOWSKI
Tél. : 06 52 24 00 13
Mail : contact@koolandthecars.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9607
GASCONY MOTORS
Capitou
32190 CAZAUX-D'ANGLES
Philippe GAVARRET
Tél. : 06 08 32 28 42
Mail : gascony.motors@orange.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9609
AB CARS VINTAGE
21, rue de Suresnes
92420 VAUCRESSON
Eric CHOFFEL
Tél. : 07 68 83 09 59
Mail : abcarsvintage@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9625
G SYSTEMS
19, route de Goyrans
31120 LACROIX-FALGARDE
Gilles STECKLER
Tél. : 06 16 40 13 05
Mail : gilles.steckler@wanadoo.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9626
EUROPEAN VINTAGE CARS
Pont Mouton
56680 PLOUHINEC
Johan LUCAS
Tél. : 06 45 04 14 79
Mail : europeanvintagecars.contact@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9628
BRET-OIL
10, rue Guy de Combaud
71240 SENNECEY-LE-GRAND
Franck CHOVELON
Tél. : 06 18 47 95 20
Mail : contact@hotmail.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9632
L'ATELIER US
71, rue Aristide Briand
Lotissement E6
77124 VILLENNOY
Stéphanie DUCHAUSOY
Tél. : 06 42 69 42 78
Mail : atelier.us77@gmail.com

Achat, Vente, Négoce

n° 9633
CLASSIC CAR SPIRIT
1, rue Leconte
92270 BOIS-COLOMBES
Nathalie LEGUEM
Tél. : 06 30 40 26 76
Mail : nleguem@classiccarspirit.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9634
SPIRIT OF CARS
6, impasse de l'Artisanat
24430 MARSAC-SUR-L'ISLE
Eric BEFFARA
Tél. : 06 76 00 9048
Mail : ericbeffara_eb@yahoo.fr

Achat, Vente, Négoce

n° 9640
COURBATERE CHRISTIAN
2-3, impasse de l'École
87300 PEYRAT-DE-BELLAC
Christian COURBATERE
Tél. : 06 26 78 05 48
Mail : courbatjacques@gmail.com

Expert Automobile

n° 9617
NETTELET EXPERTISES
5, rue Capitaine Madon
51100 REIMS
David NETTELET
Tél. : 03 26 06 60 55
Mail : d.nettelet@nettelet-expertises.fr

Expert Automobile

n° 9637
PERITIA EXPERTISES
34, rue Roger Salengro
62217 ARCHICOURT
Jean-Pierre D'AURIZIO
Tél. : 03 91 91 50 50
Mail : contact@peritia-expertises.com

**Mécanique Générale**

n° 9593
LSC MOTOR
17, avenue d'Albi
12380 SAINT-SERNIN-SUR-FRANCE
Sébastien CHAMPION
Tél. : 06 84 12 15 86
Mail : sebastien@monatelierretro.com

Mécanique Générale

n° 9595
ATELIER RP
60, rue du Gray
76133 EPOUVILLE
Rodolphe POIRE
Tél. : 02 35 20 57 02
Mail : atelier.rp76@orange.fr

Mécanique Générale

n° 9608
ROUTE 66 AUTO CENTER
Rue des Barillettes
73230 SAINT-ALBAN-LEYSSE
Patrick PERRET
Tél. : 06 14 14 55 15
Mail : route66.autocenter@orange.fr

Mécanique Générale

n° 9621
GARAGE DES MONEGHETTI
11, rue Jean Jaurès
06240 BEAUSOLEIL
Jérôme DE SALVADOR
Tél. : 06 10 67 12 20
Mail : contact@orangedes-moneghetti.com

Mécanique Générale

n° 9624
LACROIX FILS
49, route de Saint Thomas
74500 EVIAN-LES-BAINS
Richard LACROIX
Tél. : 06 18 28 98 10
Mail : lacroix74500@gmail.com

Mécanique Générale

n° 9629
DEPAN MOTO
2, rue du Rapporteur
95310 SAINT-OUEN-L'AUMONE
Ralph DUDET
Tél. : 02 47 95 80 04
Mail : contact@depanmoto.fr

Organisation événementiel

n° 9599
HOTEL SERVOTEL
1976, boulevard du Mercantour
06670 CASTAGNIERS
Pascal SERVILLA
Tél. : 04 93 08 22 00
Mail : hotel@servilla.fr

Organisation événementiel

n° 9600
LE MAS DES ARCADES
Hôtel Le Mas des Arcades
66000 PERPIGNAN
David FOUET
Tél. : 06 22 09 30 94
Mail : contact@hotel-mas-des-arcades.fr

Organisation événementiel

n° 9601
Hôtel Restaurant Le Rabelais
19, rue de l'Ouillette
85200 FONTENAY-LE-COMTE
Frédéric BEUCHILLOT
Tél. : 02 51 69 86 20
Mail : accueil@le-rabelais.com

Organisation événementiel

n° 9602
GRAND HOTEL DES BAINS
3, Bois Vert
07600 VALS-LES-BAIN
Olivier CAMINALE
Tél. : 04 75 37 42 13
Mail : olivier.caminale@wanadoo.fr

Organisation événementiel

n° 9603
HOTEL LE PARIOU
18, avenue Kennedy
63500 ISSOIRE
Véronique HANS
Tél. : 04 73 55 90 37
Mail : info@hotel-pariou.com

Organisation événementiel

n° 9604
AU BOIS LE SIRE
20, rue Charles de Gaulle
68370 ORBEY
Isabelle SAULNIER
Tél. : 03 89 71 25 25
Mail : boislesire@bois-le-sire.fr

Organisation événementiel

n° 9605
HOTEL ESKUALDUNA
Route de la Gare
64780 SAINT-MARTIN-D'ARROSA
Eliane LAGOURGUE
Tél. : 05 59 37 71 72
Mail : chezkatina@wanadoo.fr

Organisation événementiel

n° 9610
HOTEL LE BOIS DORMANT
443, route de Pontarlier
39300 CHAMPEGNOLE
Elie SCLAFER
Tél. : 03 84 52 66 66
Mail : hotel@bois-dormant.com

Organisation événementiel

n° 9611
HOTELLERIE NOTRE DAME DE LUMIERES
58, rue de Lumières
84220 GOULT
Sylvain VINOT
Tél. : 04 90 72 22 18
Mail : hotellerie@notredame-delumieres.com

Organisation événementiel

n° 9612
HOTEL L'EQUIPE
733, avenue de Joux Plane
74110 MORZINE
Annabel BEARD
Tél. : 04 50 79 11 43

Organisation événementiel

n° 9613
HOTEL RESTAURANT LA LAUZETANE
Le Bord du lac
04340 LE-LAUZET-UBAYE
Jimmy CHAMPALOU
Tél. : 04 92 85 55 00
Mail : contact@hotellauzetane.fr

Organisation événementiel

n° 9614
EDEN PARK
Lac du Pont l'Éveque
RD48 - Base de loisirs
14130 PONT-LEVEQUE
Valérie HADDAD
Tél. : 02 31 64 64 00
Mail : info@edenparkhotel.com

Organisation événementiel

n° 9615
AUBERGE DE LA XAINTRIE
25, rue de la Xaintrie
19220 SAINT-PRIVAT
Daniel CHASSAGNE
Tél. : 06 77 20 36 26
Mail : info@aubergedelaxaintrie.fr

Organisation événementiel

n° 9616
HOTEL DE FRANCE
37-39, rue Pierre Henri Mauger
41700 CONTRES
Jean-Claude METIVIER
Tél. : 02 54 79 50 14
Mail : info@hoteldefrance-contres.fr

Organisation événementiel

n° 9620
HOTEL RESTAURANT L'OCCITAN
201, avenue Charles de Gaulle
81100 CASTRES
Séverine FRAYSSE
Tél. : 05 63 35 34 20
Mail : severine@hotel-occitan.com

Organisation événementiel

n° 9622
BIARRITZ CLASSIC CARS ROAD
21 ter, avenue Edouard VII
Résidence Victoria Surf
64200 BIARRITZ
François ANDRIEU
Tél. : 06 09 51 92 59
Mail : francois.andrieu@biarrizt-classiccars.com

Organisation événementiel

n° 9631
HAPPY & SECURE
BP 47
13961 MARTIGUES CEDEX
Stéphane BOUISOU
Tél. : 06 35 12 28 51
Mail : stephane@autau.fr

Parkings, Garages, Gardiennage

n° 9641
SPEED GARAGE FAMILY
1920, chemin Départemental 11
59470 ERINGHEM
Brian BACQUET
Tél. : 07 50 89 77 25
Mail : speedgaragefamily@outlook.fr

Restauration

n° 9627
AERGOM
20, rue du 1^{er} Mai
71500 LOUHANS
Alain DECUIGNIERES
Tél. : 03 85 74 35 10
Mail : contact@aergom.com

Restauration

n° 9636
SEMBLAT DOMINIQUE
9, rue Saint Jean
89290 VINCELLES
Dominique SEMBLAT
Tél. : 03 86 42 55 73
Mail : atelier.semblat@wanadoo.fr

Services divers, Internet

n° 9623
TACOTROC.COM
87, rue du Fontenoy
59100 ROUBAIX
Pascal PLANCKE
Tél. : 06 78 11 25 58
Mail : contact@tacotroc.com

Services divers, Internet

n° 9630
LASER CAR
18 ter, rue Madeleine Michéris
92200 NEUILLY-SUR-SEINE
Jean-François D'ANCONA
Tél. : 06 77 26 39 50
Mail : jf@dancona.fr

Services divers, Internet

n° 9638
MECANICUS
44, rue des Vinaigriers
75010 PARIS
Quentin LEBLOND
Tél. : 06 13 57 36 03
Mail : quentin@mecanicus.com

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

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





ORGANISATION DE LA FÉDÉRATION LES STRUCTURES DE LA FFVE



LE BUREAU



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



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



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



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



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



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



Hubert Habermusch
En charge des Profession-
nels, Métiers, Formations
hubert.habermusch@ffve.org



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

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION - Les Administrateurs Titulaires

Collège Marques

Etienne Anglade (*Club Delahaye*)
Arnaud Blanc
(*Les Doyennes de Panhard & Levasor*)
Jean-Louis Blanc (*Amicale Facel Vega*)
Jean-Michel Charpentier (*Les Amis de Delage*)
Jean-Marc Dubost (*Club AC France*)
Bernadette Mesplet (*Club DS-ID Côte Basque*)
Céline Poussard (*La Traction Universelle*)

Collège Multimarkes

Michel Clin (*Association des Boucles de Loire*)
Pierre-Jean Desfossé (*Club Les Teuf Teuf*)
Régis Deweer (*Passion Automobiles 06*)
Yvon Gascoïn
(*Trophée Historique des Régions de France*)
Alain Guillaume (*Les 3A de Lyon*)
Pascal Rousselle (*Ravera / 6A - Raucca*)
Christian Simonetti (*Les 4A de Grenoble*)

Collège Motocyclistes

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

Collège Musées

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

Collège Utilitaires,

Militaires et Agricoles

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

Collège Professionnels

Hubert Habermusch (*HH Services*)
Olivier Gompertz (*Backstage Services*)

- Les Administrateurs Suppléants

Collège Marques

Michel Blanchard (*Club Bugatti*)
Mathieu Gras (*Amicale Salmson*)
Jean Lampriere (*Club Vedette France*)
Michel Lemoine (*Club Peugeot 403 Cabriolet*)
Pierre Maquet (*Les Amis de Rolland-Pilain*)
Michel Piot (*Club Georges Irat*)
Philippe Thomas (*Fordenco Club France*)

Collège Multimarkes

Bernard Faucher
(*La Traction de Haute Auvergne*)
Xavier Nicod (*Club Auto Legend*)
Daniel Paléni (*ACAC de Bar-sur-Aube*)
Patrick Rollet (*Automobiles et Patrimoine du
Pays de Fougères*)

Pierre Skrotzky (*AOC Beaune*)

Guy Taton (*Club des Anciennes de L'Automobile Club du Loiret*)

Collège Motocyclistes

Rémi Billet (*Vespa Club de France*)
Roland Carlier
(*Fédération des Clubs Motocyclistes de La
Police Nationale*)
Jean-Paul Veaudequin
(*Retro Enduro Club de France*)

Collège Musées

Francis Dellerie (*Musée des Brigades de IAA*)
Richard Keller (*ACF/Amalf*)

Collège Utilitaires,

Militaires et Agricoles

Philippe Beaussier (*Car Histo Bus*)
Alain Quemener (*FFMVCG*)
Jean-Pierre Saulet (*Carnion Club de France*)

Collège Professionnels

Stéphane Pavot (*Étude Osenat*)

LES DÉLÉGUÉS RÉGIONAUX

Coordinateur des délégués régionaux

Champagne - Ardennes

Daniel Paléni daniel.paleni@ffve.org

Alsace - Lorraine - Franche-Comté

Fabrice Reithofer fabrice.reithofer@ffve.org

Antilles

Philippe Dorvilma
philippe.dorvilma@ffve.org

Aquitaine

Francis Etienne francis.etienne@ffve.org

Auvergne

Bernard Faucher bernard.faucher@ffve.org

Bourgogne

Pierre Skrotzky pierre.skrotzky@ffve.org

Bretagne

François Ravary francois.ravary@ffve.org

Centre

Guy Taton guy.taton@ffve.org

Corse

Félix Giallolacci felix.giallolacci@ffve.org

Île-de-France

Maxime Lépiessier
maxime.lepiessier@ffve.org

Jean-Paul Le Buzith
jean-paul.lebuzith@ffve.org

Île-de-La-Réunion

Jacques Cosserat jacques.cosserat@ffve.org

Languedoc - Roussillon

Yvon Gascoïn yvon.gascoin@ffve.org

Limousin

Yves Claval yves.claval@ffve.org

Maine

Francis Piquera francis.piquera@ffve.org

Midi-Pyrénées

Pierre Wehner pierre.wehner@ffve.org

Nord - Artois - Picardie

Pascal Rousselle pascal.rousselle@ffve.org

Normandie

Bernard Postaire
bernard.postaire@ffve.org

Nouvelle-Calédonie

Jean-Claude Carobolante
jean-claude.carobolante@ffve.org

Provence - Alpes - Côte-d'Azur

Régis Deweer
regis.deweer@ffve.org

Rhône-Alpes

Christian Simonetti
christian.simonetti@ffve.org

LES MEMBRES COOPTÉS

Concours d'état et d'élégance

Robert-Louis Brezout-Fernandez

Relations institutionnelles et administratives

Jean-Pierre Condemine

Dossier Unesco

Guillaume Kozubski

Ouverture sur la Jeunesse

Maximilien Rousselle

Carte d'identité Fiva

Jean-François Ruchaud

LES COMMISSAIRES TECHNIQUES

Pour trouver le plus proche

de chez vous, contactez :

Jean-François Ruchaud
jean-francois.ruchaud@ffve.org

LES COORDINATEURS RÉGIONAUX

Pour organiser vos manifestations,
contactez-les à travers le vice-président
en charge de cette activité :

Yvon Gascoïn yvon.gascoin@ffve.org

PRÉSIDENTS D'HONNEUR

Anciens Présidents de la FFVE

Robert Panhard 1991-1994

Claude Delagneau 1994-2013

LES MEMBRES D'HONNEUR

Membre Fondateur de la FCMF

Philippe Looten

Membre Fondateur de la FFVE

Adrien Maeght

Ancien Président de la Fiva

Michel de Thomasson

Ancien Vice-Président

en charge des utilitaires

Jean-Claude Accio

Ancien membre coopté en charge

des affaires administratives

Louis Lamiré

LES PARTENAIRES OFFICIELS DE LA FÉDÉRATION



ICC carene
assurances



MOTUL



L'ÉQUIPE ADMINISTRATIVE DE LA FFVE

Directeur général : Laurent Hériou (laurent.heriou@ffve.org)

Cadre administratif : Emmanuel Cohedali (emmanuel.cohedali@ffve.org)

Secrétariat : Alexandra Boterel, Sophie Coudrel, Patricia Etori,
Fanny Filmotte, Nathalie Lainé, Charmaine Lalaquit, Macha Leder,
Suzie Martins (secretariat@ffve.org).

Trident

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



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

SHOWROOM MASERATI - NANTES

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

CONCESSION TRIDENT - LA ROCHE SUR YON

76, rue de la Croisée - Bouupuy 3 - Mouilleron le Caprif
85000 LA ROCHE SUR YON
TEL 02 51 24 43 85 - www.groupe-trident.com

Road-trips Ecosse, Irlande, Pays de Galles



Avec le code FFVE, bénéficiez d'une réduction de 5 % - offre valable pour les abonnés du magazine l'Authentique et adhérents de la FFVE. Valide 1 an à partir de ce numéro.