



TRIMESTRIEL

N° 24

l'Authentique

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



MARQUES

Les microcars
français

MUSEE

La Fondation Berliet
et son Conservatoire

EVENEMENTS

Les grands rendez-vous
de la FFVE



BUGATTI

GENESE D'UNE SAGA DE PUR-SANGS

LOI ET REGLEMENTS

Publier sur internet des photos
d'un événement automobile

L 16034-24-F: 8,00 € - RD



PressAction

2024-2/4

SOMMAIRE

2024 - 2/4

N°24



42



52



62



20



54



72



14



74

3 · Editorial

Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 · Images d'Archives

François Cevert étoile filante

8 · Actualités

Les événements des véhicules de collection

10 · Loi et Réglements

Publier sur internet

12 · L'Humeur de...

Yann de Pontbriand

14 · Grand Prix ACF 1913

Double victoire de Peugeot en Picardie

20 · Microcars Français

Invitation à la liberté!

28 · Abonnements

Recevez *L'Authentique* chez vous

30 · Modèles Bugatti de GP

Genèse d'une saga de pur-sangs

38 · Le Bugatti Trust

Un Trust caritatif

39 · Evénements

Les rendez-vous de la FFVE

72 · Professionnel

L'Atelier de Paul

74 · Musée Berliet

La Fondation Berliet et son conservatoire

78 · La Vie de la FFVE

Les Nouveaux Adhérents

82 · Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

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

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

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

Editeur Délégué :
PressAction
Agence de Presse indépendante française
65, rue Marguerite de Rochechouart
75009 Paris
Tél : 01 45 00 01 60

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

Directeur Artistique :
Patrick Bénard pbenard@pressaction.fr

Secrétaire de Rédaction :
Nathalie Bourinet contact@pressaction.fr

Rédacteurs Permanents :
François Dauré contact@pressaction.fr
Laurent Ducastel contact@pressaction.fr

Traducteurs :
David Waldron
David Taylor

**Ont collaboré à ce numéro :
(textes et iconographie)**
Agence Austral, Agence Panoramic,
Archives Bugatti Trust, Archives
Départementales de la Somme, Archives
Famille Paul Armagnac, Archives FFVE,
Archives Ford, Archives Fouqueville
d'Orgebrune - Fonds Crombac, Archives
Granet-Tegler, Archives Jean-Louis
Blanc, Archives Marie-Louise Boissard
de Beaufort, Archives Mercedes-Benz,
Archives Pascal Rousselle, Archives
PressAction, Archives Wikimedia -
DR, Association Mémoire et Histoire
Régionale de la Locomotion, L'Aventure
Michelin, Atelier de Paul, Anna Bruchet,
Albert Delle, Julien Dubrulle, François
Granet, Jan de Lange, Maître Grégoire
Marchac, Philippe Morinière, Peter Auto-
Nicolas Bremaud & Götz Göppert, Yann
de Pontbriand, Fabrice Reithofer, Denise
Rousselle, Maximilien Rousselle, Pascal
Rousselle, Samuel Taguena, The Bugatti
Trust, Vespa Club de France, Collections
Privées diverses, auteurs des sujets,
photographes mentionnés spécialement
dans les sujets et DR.

Remerciements :
Antoine Demetz, Automobile Club de
France (ACF), Fédération Internationale
des Véhicules Anciens (Fiva), Fondation
Berliet, L'Aventure Michelin, L'Aventure
Peugeot Citroën DS, Renault Classic,
Service de Communication de Motignon,
The Henry Ford, Maître Grégoire Halpern.

Régie publicitaire :
PressAction
regiepub@pressaction.fr

Impression : Montereinha,
Distribution : MLP,
ISSN : en cours,
CPPAP : en cours,
Copyright : PressAction, Tous Droits
Réservés 2024.

Notre couverture :
Bugatti Type 35A dite «Course
Imitation» sortie en septembre 1926
et livrée à l'agent Courtet de Lyon
en Novembre 1926
Photo : Pascal Rousselle

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



8 Cylinder 17.8 H.P. (2 Litres) Grand Prix Type 35

17.8 H.P. TYPE 35 GRAND PRIX

Specification

ENGINE. 8 cylinder, cast in two sets of four and in line, bore 60 mm, stroke 88 mm, cooled by pump circulation, overhead valves, operated by overhead cam shaft, two inlet valves and one exhaust valve to each cylinder, three ball bearing crankshaft bearings, forced feed lubrication by pressure pump, twin solenoid carburettor pressure fed, ignition by magneto, variable advance

CLUTCH. Multiple (cast iron and steel) discs (Bugatti patent).

GEAR. Gate, right hand control, four forward speeds and reverse, direct drive on top.

BACK AXLE. Bevel drive, ratio 14 x 34.

STEERING. Worm and helical wheel, irreversible and adjustable with ball and socket connecting rods.

FRONT AXLE. Of circular section, with front springs passing through the axle.

SUSPENSION. Front springs semi-elliptic, rear elliptic enclosed at the rear end of chassis and extending forward to the rear axle, thus working under traction (Bugatti patent).

BRAKES. On all four wheels, operated by pedal, and rear brakes also operated by hand.



Même si cette photo est de faible qualité, nous avons choisi de la publier car elle est la seule connue présentant l'intérieur de la tente Bugatti lors du GP de Lyon



Photo d'usine du prototype du type 35 avec son radiateur étroit, ses pneus de faible section, sa carrosserie dépourvue pour plus d'efficacité

Ce qui n'était pas courant à l'époque, la Bugatti 35 a même fait l'objet d'un catalogue présentant ses caractéristiques à l'amateur. Ici une rare version anglaise.

BUGATTI 35 GRAND PRIX

GENÈSE D'UNE SAGA DE PUR-SANG

Archétype de la voiture de sport des Années 20 et 30, la Bugatti 35 et ses dérivées a marqué les esprits dès sa première apparition au Grand Prix de l'ACF de 1924. Elle ne cessera depuis de courir, de remporter des victoires. Retour sur cette saga extraordinaire.

PAR PASCAL ROUSSELLE, JULIEN DUBRULLE ET THE BUGATTI TRUST – PHOTOS : COURTESY OF THE BUGATTI TRUST, AUTEURS OU DROITS RÉSERVÉS

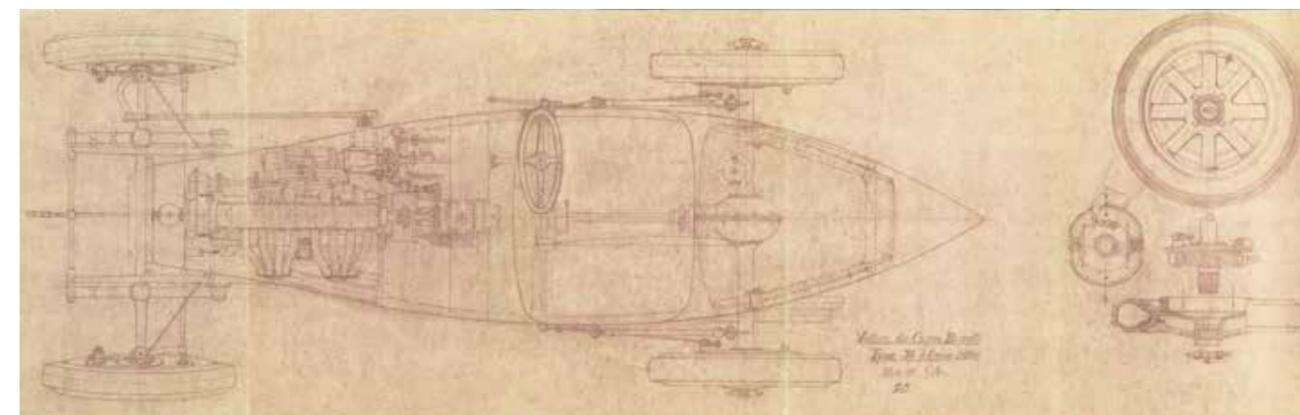


Grande première au Grand Prix de l'ACF de Lyon en 1924, l'équipe Bugatti au grand complet entoure le Patron et ses nouvelles voitures

Issu d'une famille d'artistes italiens, Ettore Isidoro Arco Bugatti est né à Milan le 15 septembre 1881. Tout naturellement, son père Carlo le destine à poursuivre la dynastie familiale d'artiste. Mais c'est sans compter sur la passion du jeune homme pour

la mécanique automobile naissante. Malgré ou grâce à ses chères études artistiques, Ettore Bugatti ne sera ni artiste, ni ingénieur mais un véritable génie autodidacte de la mécanique. Grâce à ses premières et différentes expériences, il acquiert une bonne connaissance de

la chose mécanique avant de créer sa propre entreprise à Dorsheim (aux portes de Molsheim) dès 1910 dans une Alsace encore allemande. Dès le début, il comprend que la compétition est le meilleur vecteur de communication de son entreprise d'autant plus



Dessin du châssis et de la carrosserie du type 35, Toutes les Grand Prix produites à Molsheim le seront sur ce dessin de base

si les résultats sont là : Le Mans, Gaillon, Le Mont Ventoux, Brescia ... seront les lieux de ses premiers exploits. Au sortir de la première guerre mondiale, la marque devient française et poursuit son essor avec une gamme complète qui séduit les sportsmen de l'époque avides de vitesse. Après les premiers exploits des type 13, apparaissent des voitures originales et aérodynamiques : la type 30 profilée du Grand Prix de l'ACF de 1922 à Strasbourg puis la type 32 tank du Grand Prix de l'ACF de 1923 à Tours.

NAISSANCE D'UNE LÉGENDE

Pour le Grand Prix de l'ACF à Lyon en Août 1924, Ettore Bugatti crée la surprise en installant un véritable campement dès la fin du mois de juillet pour héberger son écurie dans les meilleures conditions. Les voitures (cinq prévues pour la course et un mulot) sont arrivées de Molsheim par la route, l'une d'entre elles étant d'ailleurs pilotée par le Patron lui-même. Ce sont plus de 100.000 spectateurs qui assistent à cette nouvelle édition du Grand

Prix de l'ACF. Dès 8h30, les vingt voitures sont sur le départ. Après une lutte acharnée, c'est Campari sur Alfa Romeo qui remporte le Grand Prix à la moyenne de 114,29km/h devant Albert Divo sur Delage. La première Bugatti, celle de Chassagne termine à la 7^e place. Le Patron n'est évidemment pas satisfait par ce résultat. La cause est principalement imputée aux nouveaux pneumatiques qui équipent les nouvelles jantes en aluminium coulé. Une chose est certaine, Ettore Bugatti a frappé les esprits par les moyens mis en œuvre et ce n'est que le début d'une très

THE BUGATTI TRUST CÉLÉBRER L'HISTOIRE DE BUGATTI

Un Trust caritatif dont les objectifs sont de préserver et de mettre à disposition les œuvres d'Ettore Bugatti pour étude

En adhérant au Bugatti Trust, vous contribuez à :

- Préserver l'héritage de la marque Bugatti d'époque et les archives techniques et historiques de l'usine.
 - Rendre les archives accessibles à la communauté Bugatti et aux passionnés du monde entier.
 - Préserver l'héritage des artistes de la famille Bugatti dont Rembrandt, Carlo et Lidia.
 - Soutenir un programme actif de sensibilisation aux Sciences, Techniques, Ingénierie et Mathématiques en collaboration avec les écoles, les collèges et les universités du Royaume-Uni, ainsi qu'inspirer la prochaine génération d'ingénieurs et de designers.
- Pour 2024, un programme intense avec une exposition spéciale Bugatti Type 35 et le Centenaire de Lyon, de nouvelles conférences, de nouvelles vidéos et des développements numériques.



Fondé il y a plus de 35 ans, le Bugatti Trust est une organisation caritative enregistrée au Royaume-Uni, qui abrite 27 000 dessins techniques, plus de 10 000 photographies historiques et des milliers de documents historiques. Photo ci-dessus prise lors d'une récente visite de groupe.



Sponsorisée par le Bugatti Trust, l'équipe 'F1 in Schools' Chromium Racing admire l'une des Bugatti Type 35 survivantes de la course du Grand Prix d'Europe qui s'est tenue le 3 août il y a cent ans, et qui est maintenant exposée au Trust. Confiée par le National Motor Museum de Beaulieu, cette Bugatti très spéciale a été pilotée par Ernest Friderich en tant que voiture numéro 13.

Le Trust travaille avec des écoles et des universités à travers le Royaume-Uni et a récemment assisté à l'ouverture de l'espace Bugatti Trust Hyperstudio dans le nouveau bâtiment Delia Derbyshire de l'Université de Coventry.



Pour plus d'informations, veuillez nous contacter au Tél. : (44) 1242 677 201

info@bugatti-trust.co.uk
www.bugatti-trust.co.uk

Dernières nouvelles disponibles sur les médias sociaux et le site Web.
The Bugatti Trust, Prescott Hill,
Nr. Gotherington,
Prescott GL52 9RD UK REGISTERED
CHARITY No 298099



LES GRANDS EVENEMENTS DU VEHICULE DE COLLECTION

- 40 - 36^e Salon des Belles Champenoises
- 42 - La Ford Mustang a 60 ans
- 46 - Deuxième Montauban Vintage Festival
- 48 - Concours photos national
- 52 - Treizième BeForty Rallye
- 54 - La Traction fête ses 90 ans à Charade
- 58 - Vintage Revival Monthléry
- 62 - Cap à l'ouest pour les utilitaires
- 64 - Grand Prix de la Restauration
- 66 - D-Day: 80^e anniversaire
- 70 - Concours d'élégance à la Française



