



TRIMESTRIEL
N° 25

l'Authentique

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



MARQUES

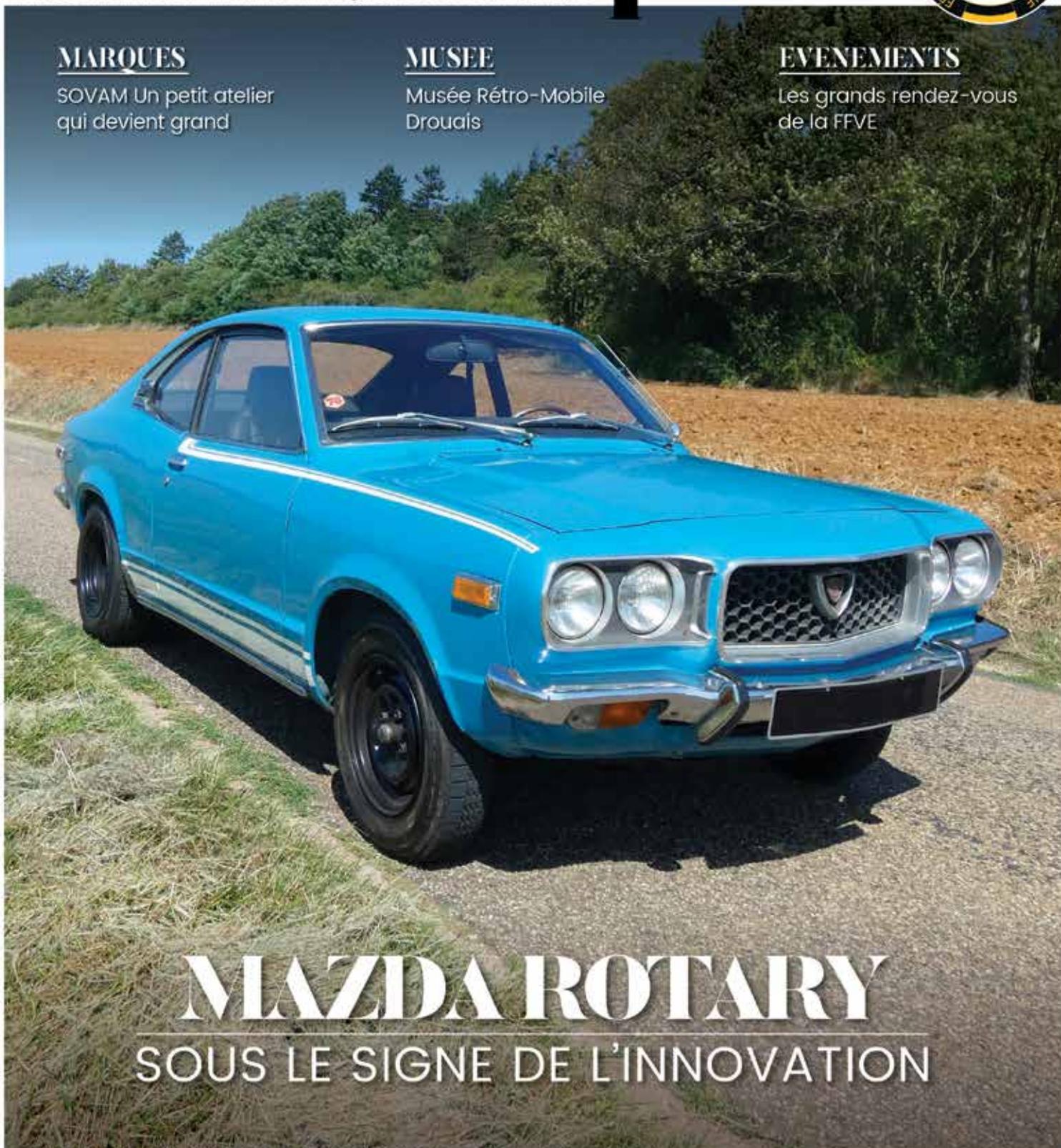
SOVAM Un petit atelier qui devient grand

MUSEE

Musée Rétro-Mobile Drouais

EVENEMENTS

Les grands rendez-vous de la FFVE



MAZDA ROTARY

SOUS LE SIGNE DE L'INNOVATION

LOI ET REGLEMENTS

Organiser un événement de véhicules anciens : quelles règles ?

L 16034 - 25 - F: 8,00 € - RD



PressAction

2024-3/4

SOMMAIRE

2025 - 3/4

N° 25



44



52



56



10



22



62



32



68

3 - Editorial

Le mot du Président Jean-Louis Blanc

6 - Images d'Archives

L'écurie Delage de 1911

8 - Actualités

Les événements des véhicules de collection

10 - Villes et Villages d'accueil

Un programme qui marche !

12 - Loi et Réglements

Organiser un événement de véhicules anciens

16 - Lectures

La bibliothèque de *L'Authentique*

18 - Abonnements

Recevez *L'Authentique* chez vous

20 - L'Humeur de...

Hugues de Chaunac

22 - Histoire des Marques

SOVAM, un petit atelier qui devient grand

30 - Club SOVAM

Invitation à la liberté !

32 - Mazda Rotary

Sous le signe de l'innovation

43 - Evénements

Les rendez-vous de la FFVE

68 - Musée de Dreux

Musée rétro-mobile Drouais

72 - La Vie de la FFVE

Les Nouveaux Adhérents

74 - Organigramme FFVE

Vos représentants nationaux et régionaux

L'Authentique est le magazine trimestriel de la FFVE.
95 - 40068
92075 Boulogne-Billancourt Cedex
www.ffve.org

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

Président du Comité Editorial :
Pascal Rousselet
pascal.rousselet@ffve.org

Editeur Délégué :
PressAction
Agence de Presse indépendante
Française
65, rue Marguerite de Richelieu
75009 Paris
Tel : 01 45 00 01 60

Directeur de la Rédaction :
François Oranet
fran@ffve.org

Directeur Artistique :
Patrick Bénard
pb@ffve.org

Secrétaire de Rédaction :
Nathalie Bourret
nathalie@ffve.org

Rédacteurs Permanents :
François Dauvé
francois.dauve@ffve.org
Laurent Ducasse
laurent.ducasse@ffve.org

Traducteurs :
David Waldron
David Taylor

Ont collaboré à ce numéro :
(Textes et iconographie)
Agence Panoramic, Archives FFVE,
Archives Ford, Archives Fouquetville,
d'Orignyville - Fonds Drumbois, Archives
Oranet - Roger, Archives Jean-Louis
Blanc, Archives Marie-Louise Bousard
de Beaufort, Archives Pascal Rousselet,
Archives Oranet, Archives PressAction,
Archives Wasméda - DR François
Oranet, Jean de Lange, Mable Grégoire
Marchac, Peter Auto-Hoccolat, Bremond
& Dada, Dappert, Denise Rousselet.

Collection Photos diverses, albums
des sujets photographiques mobilisés
spécialement dans les sujets et DR.

Collection Photos diverses, albums
des sujets photographiques mobilisés
spécialement dans les sujets et DR.

Collection Photos diverses, albums
des sujets photographiques mobilisés
spécialement dans les sujets et DR.

Remerciements :
Antoine Demets, Automobile Club de
France (ACF), Fédération Internationale
des Véhicules Anciens (FIVA), Fondation
Berliet, L'Aventure Michels, L'Aventure
Pugnot, Clavier DS, Renault Classic,
Service de Communication de Mubignon,
The Henry Ford, Mable Grégoire Halperin.

Règle publicitaire
PressAction
reg@ffve.org

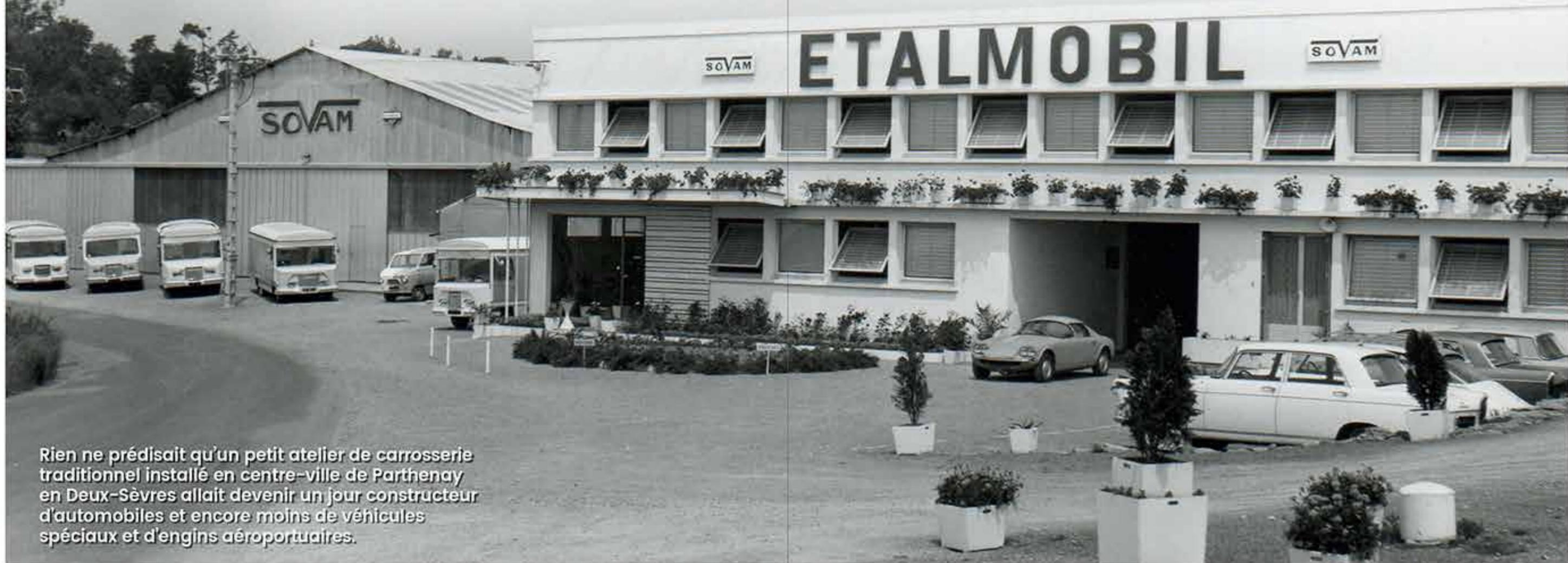
Impression : Marmelino
Distribution : MJP 2025 - en cours
CPPAP - en cours
Copyright - PressAction, Tous Droits
Réservés 2024.

Notre couverture
MAZDA RX3 Coupé de Lise 1971
Photo : Marmelino Rousselet

Collection Photos diverses, albums
des sujets photographiques mobilisés
spécialement dans les sujets et DR.

SOVAM

UN PETIT ATELIER QUI DEVIENT GRAND



Rien ne prédisait qu'un petit atelier de carrosserie traditionnel installé en centre-ville de Parthenay en Deux-Sèvres allait devenir un jour constructeur d'automobiles et encore moins de véhicules spéciaux et d'engins aéroportuaires.

PAR PHILIPPE BERNEUX – CLUB DES AUTOMOBILES SOVAM, PHOTOS CLUB DES AUTOMOBILES SOVAM ET DEUX-SÈVRES AUTO MÉMOIRE

Tout commence en 1930 lorsque Robert MORIN crée un atelier de carrosserie automobile au 9 rue du Bourg-Belais en plein centre de la ville de Parthenay en Deux-Sèvres. En 1931, naît son fils André, qui très vite montre un intérêt pour la carrosserie et le travail manuel. Naturellement, il devient apprenti au garage tout en suivant des cours de dessin ainsi qu'une formation chez les Compagnons à Bordeaux où il étudiera notamment le développé des ailes. Aussitôt, il met en pratique ce qu'il a

appris et transforme en 1949 une Traction Avant Citroën en remodelant la partie avant avec des ailes enveloppantes en s'inspirant des magnifiques Delahaye de Fignon et Falaschi. C'est une véritable prouesse pour ses 18 ans ! Il poursuit ensuite son envie de création avec la réalisation d'une maquette de carrosserie de véhicule de sport. Un client garagiste à Vausseroux dénommé Paul FLEURY qui fait réparer ses véhicules à la carrosserie MORIN repère la fameuse maquette. Très vite, ils tombent d'accord

sur un tarif et André se met au travail pour adapter la forme de cette carrosserie sur un châssis aluminium d'une Panhard accidentée fournie par le garagiste. En 1955, la voiture est terminée et défile dans les rues de la ville lors de la Cavalcade de Parthenay.

PRÉMIÈRES DE L'UTILITAIRE ADAPTÉ

Entre temps, la carrosserie s'est intéressée aux Citroën HY qui ont commencé leur carrière en 1948 et propose des trans- ➤

1930



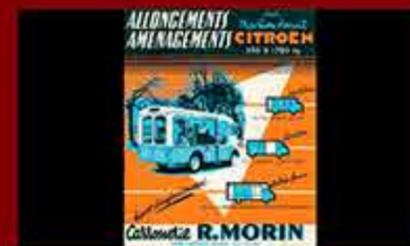
Robert MORIN pose fièrement au volant de son automobile de marque Amilcar dont il a réalisé entièrement la carrosserie dans son atelier.

1949



Pour ses 18 ans le jeune André MORIN modernise la carrosserie d'une Citroën Traction Avant en créant des ailes et une face avant totalement nouvelles.

1960



Premier document publicitaire pour les aménagements et allongements des Citroën HY qui conservent leur aspect d'origine.



Celle par qui toute l'aventure Rotary a commencé chez Mazda : le coupé COSMO 110 présenté à Tokyo en 1964



Lancée en 1969, la R100, joli coupé dessiné par Giugiaro sera la seule Mazda rotary à traction avant.

MAZDA ROTARY

SOUS LE SIGNE DE L'INNOVATION

En développant la licence des moteurs rotatifs Wankel, le constructeur japonais Mazda a été le seul à produire en série pendant 50 ans des voitures utilisant cette technologique d'avant-garde et à gagner les 24 heures du Mans.

PAR MAXIMILIEN ROUSSELLE, DÉLÉGUÉ JEUNESSE FFVE - PHOTOS : AUTEUR OU ARCHIVES MAZDA

Créée en 1920 à Hiroshima, la firme japonaise Toyo Kogyo Ltd se consacre tout d'abord au traitement du liège avant de se lancer dans la fabrication de machines-outils. Dès 1931, elle produit sous la marque Mazda des utilitaires originaux à trois roues (deux à l'arrière et une à l'avant) permettant de transporter des charges importantes : jusque vingt quintaux.

LENTE RECONSTRUCTION :

Totalement détruite par la bombe atomique d'Août 1945, l'usine ne sera reconstruite qu'au milieu des Années 50. Après avoir expérimenté quelques prototypes de voitures depuis 1940, c'est tout naturellement que Mazda se positionne sur le marché des voitures particulières alors émergeant au pays du Soleil Levant aux côtés de ses fabrications d'utilitaires. Mais ce n'est réellement qu'en 1960 que la



Dessinée par Bertone, la berline Luce à moteur 1000 ou 1500 cc sera la première voiture de la marque proposée à l'exportation

marque fait son entrée dans le monde des firmes automobiles avec son premier modèle : la R360, un petit coupé deux places au moteur à deux cylindres en V de 356 cc placé à l'arrière. Il développe la puissance de 18cv pour une consommation de trois litres aux 100 km. Il sera commercialisé essentiellement sur le marché intérieur jusqu'en 1969. Dès 1962, la gamme Mazda s'élargit avec la P360, une quatre places à moteur arrière quatre cylindres de 358 cc pour une puissance de 20 ch à 6800 tr/min. Elle est ensuite fabriquée en berline quatre portes sous la dénomination Carol. Alors qu'elle est au troisième rang des producteurs automobiles japonais derrière Toyota et Nissan, Mazda lance la 600 à moteur 586 cc, La Familia, un petit break à quatre places et trois portes de 782 cc pour une vitesse max de 105 km/h et la Luce, une berline moderne carrossée par Bertone munie de quatre portes que l'on pouvait équiper d'un moteur 1000 cc ou 1500 cc. Elle représentera les premiers modèles de la marque vendus à l'exportation.

LICENCE WANKEL :

Dès 1961, Toyo Kogyo, NSU et Félix Wankel se rapprochent en vue de l'acquisition à grands frais du savoir-faire de la marque allemande et de la licence de ce dernier concernant le moteur à pistons rotatifs : une technologie prometteuse qui enthousiasme Kenichi Yamamoto, ingénieur en chef de Mazda. C'est ainsi qu'au salon de Tokyo de 1964 est présentée en avant-première la Cosmo : un coupé à la ligne effilée et futuriste équipé d'un moteur rotatif à deux rotors. Elle est à l'époque la seule voiture de production à être ainsi équipée, NSU ne proposant alors que son Spider Wankel avec son moteur mono-rotor. Selon certaines sources, Mazda se serait lancé dans l'aventure du moteur rotatif pour contrer les taxations plus élevées pour les cylindrées supérieures à 1000 cc au Japon.

Il faudra attendre deux longues années pleines de mises au point, d'essais longue durée, longue distance afin d'atteindre le niveau de qualité et de fiabilité du moteur exigé par la firme japonaise. Pendant ce temps, la production des voitures et des utilitaires à moteur « classiques » se poursuit et se développe à Hiroshima. La Cosmo entre en commercialisation en 1967. Elle sera équipée d'un moteur à deux rotors de 2* 491 cc développant 110 ch DIN à 7000 tr/min pour un couple maximum de 13,3 mkg à 5500 tr/min. Selon le constructeur, elle était capable d'atteindre 185 km/h. Elle arbore une proue évoquant Alfa Roméo avec ses phares sous globe et sa calandre barrée tandis que sa poupe a des allures de Ford Thunderbird avec son pare-chocs coupant en deux les feux arrière, sa lunette enveloppante ➤



Catalogue publicitaire allemand vantant les mérites de la nouvelle production japonaise : la R100 un petit coupé à moteur à pistons rotatifs

ABONNEMENTS ET ANCIENS NUMEROS

Tarifs valables pour la France. Frais de port inclus.
Nous consulter pour l'étranger.

ABONNEMENT

DEUX FORMULES : (merci de cocher la formule choisie)

un an (quatre numéros) : ~~40 euros~~ 32 euros
(frais d'expéditions offerts; économie = 8 euros)

deux ans (huit numéros) : ~~80 euros~~ 54 euros
(un numéro offert + frais d'expéditions offerts = 24 euros d'économie)

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 PressAction à utiliser les informations qu'il contient pour les besoins de la promotion du magazine.

à : le :

Signature :

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

L'Authentique

BP 36311

75421 PARIS CEDEX 09

Votre Service Abonnements et Anciens Numéros
abo-authentique@pressaction.fr

ANCIENS NUMEROS



n°1: 11€ n°2: 11€ n°3: 11€ n°4: 11€



n°5: 11€ n°6: 11€ n°7: 11€ n°8: 11€



n°9: 11€ n°10: 11€ n°11: 11€ n°12: 11€



n°13: 11€ n°14: 11€ n°15: 11€ n°16: 11€



n°17: 11€ n°18: 11€ n°19: 11€ n°20: 11€



n°21: 11€ n°22: 11€ n°23: 11€ n°24: 11€

(merci de cocher le ou les numéros choisis)



50

LES GRANDS EVENEMENTS DU VEHICULE DE COLLECTION

44 - Avignon Motor Festival

48 - Conduite accompagnée

50 - Fêter Henri Pescarolo et ses voitures !

52 - 2^e 24 heures de La Pelle à Marsilly

54 - 7^e Salon Auto-Moto Classic de Toulouse

56 - 22^e Salon Auto-Moto rétro à Rouen

58 - 7^e Chantilly Arts et Élégance Richard Mille

62 - Journées Européennes du Patrimoine

66 - JEP au Creusot



48



54



58



66



15
J U I N
OCCITANIE

CONDUITE ACCOMPAGNÉE EN AVANT 1934 PREMIÈRE EXPÉRIENCE À SUIVRE

Transmettre le goût des anciennes passe par plusieurs initiatives au sein de la communauté des collectionneurs. La conduite accompagnée est un bon moyen de mettre le pied à l'étrier surtout quand les jeunes en sont à l'origine. Exemple à suivre !

PAR PHILIPPE LASSON, PRÉSIDENT DE TRACTIONS SANS FRONTIÈRES



Trouvant l'idée intéressante, le service communication de la FFVE a créé ce magnet en taille XXL pour l'événement

Le Samedi 15 Juin, l'Association des Amis et Amateurs d'Automobiles Anciennes («les A»), a proposé une 1^{ère} BALADE des Avant-1934 dans la région de Montauban. Quelle belle idée !

Les rallyes dédiés aux très anciens véhicules ne sont pas légion et les troupes dont la chevelure a blanchi se préoccupent du futur proche: comment amener les plus jeunes à s'intéresser à nos autos ?

C'est également une interrogation prégnante au sein de la Fédération Française des Véhicules d'Epoque.

Une situation particulière a rapproché «les A» et la FFVE: deux jeunes en formation de Conduite Accompagnée ont manifesté leur désir de participer en conduisant l'un un Cabriolet Renault Vivastella de 1934 magnifiquement restauré et l'autre une C6F de 1931 pratiquement dans son jus. Ce sont des voitures de famille appartenant aux papys. La FFVE a répondu «présente» et a élaboré de superbes magnets avec un slogan bien sympathique «Conduite Accompagnée...en avant...guerre!»

Ainsi, 2 jeunes sans permis au volant de voitures nonagénaires ont parcouru la



Mathis et Ethan sont fiers de poser aux côtés de leur monture d'un jour arborant le logo «conduite accompagnée en avant-guerre»



MUSÉE RÉTRO-MOBILE DROUAIS

Dreux, à quelques encablures à l'ouest de Paris est connue mondialement pour sa chapelle royale. Elle abrite aussi depuis bientôt cinquante ans le musée du Rétro Mobile Club Drouais: petite collection qui mérite le détour en famille ou entre amis.

PAR PASCAL ROUSSELLE

Difficile lorsque l'on est de passage à Dreux de ne pas penser à l'Automobile, la ville ayant un passé industriel important. Facel Véga, Bellanger, Vetra, La Perle pour les véhicules mais aussi Floquet Monopole, Rosi ou Renault pour les pièces détachées y ont élu domicile au fil des années. De quoi envisager quelques plaques Lieux de l'histoire Automobile (LHA) de la FFVE.

C'est ainsi qu'en 1975, Johanny DUTERTRE crée avec quelques amis l'association Rétro Mobile Club Drouais qui sera le support à la création du musée du même nom situé à Dreux en 1978.

Le musée est aujourd'hui abrité dans les locaux des anciens abattoirs de la ville construits de 1898 à la fin de 1902. Ils cessent leurs activités en 1991. Propriété de la ville, le bâtiment principal à l'architecture locale en pierres est mis à disposition de l'association pour y gérer son musée ouvert au public les premiers dimanches de chaque mois ou sur rendez-vous. Le site abrite également les services techniques de la ville, un parking gratuit sur place »



Une des pièces maitresses de cette collection: une Renault JM carrossée en coupé chauffeur datant de 1921

