

Bulletin n ° 47
Décembre 2012



ECHO DU KLAXON

2012



CRR, 6 rue Paul Doumer
76410 St AUBIN LES ELBEUF
02 35 78 25 54 – 02 35 70 55 28

SECURITEST

CONTROLE TECHNIQUE AUTOMOBILE



CLEON



votre avantage club :



votre contact : *Didier Beuvin*

AGER DIAGNOSTIC

ZAC CD7

rue Raymond

Souday 76410 Cléon

Tél : **02 35 77 11 75**





Assemblée générale du 02 décembre 2012

Rapport moral

Chers amis

Voilà encore une saison qui se termine, et si 2011 aura été l'année anniversaire de notre club, 2012 est pour moi le dixième anniversaire d'appartenance à la Calandre. Je peux même dire 10 ans au service du groupe car, après une première année comme simple membre, souhaitant être actif au sein du club, je suis devenu d'entrée le vice président de notre ami Erick, puis à la suite de son départ vers d'autres horizons, nommé président, je termine cette année mon deuxième mandats à la tête de notre association.

En accord avec les membres de notre conseil d'administration, je vous présente maintenant le bilan de la saison qui s'achève et nos prévisions pour l'année à venir.

En 2011, notre bilan financier était négatif car nous avons fait le choix d'investir 60 % de notre budget dans le coût total de notre anniversaire. En 2012, Je peux de nouveau annoncer un bilan légèrement positif, malgré la perte de notre sponsor principal Jardiland. Cet équilibre a été rendu possible grâce à notre participation à quelques expositions statiques, que nous avons accepté en contrepartie d'une rémunération pour le club. Nos prestations ayant été très appréciées lors de ces événements, nous pourrions être de nouveau sollicité pour 2013. Dans la conjoncture actuelle, trouver des sponsors devient de plus en plus difficile, mais il conviendra de continuer à rechercher de nouveaux partenaires, pour équilibrer nos comptes.

Côté effectifs, la situation semble stabilisée autour d'une soixantaine de membres. Nous avons enregistré 7 démissions et radié 2 adhérents qui ne se sont pas manifestés, pour seulement 1 adhésion nouvelle et un retour. Nous clôturons donc la saison avec 59 membres inscrits. 2013, est plutôt encourageant car nous avons déjà 3 inscriptions fermes et 6 potentielles à confirmer.

Comme l'an passé, la saison 2012 nous aura apporté, des instants de plaisir et de bonheur mais aussi ses moments de tristesse. Je ne peux m'empêcher d'évoquer et d'avoir une pensée amicale pour notre amie Marie, malheureusement partie trop vite au début de cette année et également pour Lionel, notre ancien président, qui s'est tant donné et dévoué pour ce club, où il avait plaisir à retrouver tous ses amis.

Une saison assez riche en propositions diverses et variées. Ce ne sont pas moins de 11 sorties, 7 expositions et 2 réunions mensuelles qui se sont inscrites à notre calendrier.

Dans le respect des possibilités de chacun, il y avait au menu, des sorties traditionnelles comme le pot au feu, le dégomme avec une initiation bowling, Le moulin de L'Arbalète, trois piques niques avec visites insolites. Notons également une sortie très appréciée de trois jours en Somme, allant des hortillonnages d'Amiens, au circuit du souvenir de 1914-1918 en passant par le petit train de la Haute Somme, preuve qu'un idéal peut réunir des hommes autour d'une même passion. Je n'oublie pas bien sûr, notre sortie au long court vers la Bretagne. Des sites historiques comme Combourg, Fort La Latte, l'île de Bréhat, la côte de granit rose avec une expédition inoubliable en mer à travers les 7 îles, réserve d'oiseaux multiples où nous avons même rencontré les phoques. Enfin je citerai encore notre rallye surprise sur 2 jours avec ses inconditionnels, et qui commence à faire de plus en plus d'adeptes.

Une fois encore, notre présence au salon de Rouen a été très remarquée. La qualité de présentation de nos voitures, notre présence permanente pour les échanges avec les visiteurs nous confère une notoriété reconnue par tous et la preuve d'un club sérieux, vivant et très dynamique.

Si nous parlons présence justement, il est vrai que le taux de participation n'évolue guère et reste aux alentours de 30 % en moyenne. J'entend parfois dire « Ce sont toujours les mêmes », mais je répondrai, heureusement que ce petit noyau d'irréductibles, que je remercie au passage pour son adhésion à nos propositions, reste fidèle à la Calandre, à ses organisateurs et permette ainsi de demeurer un club vivant.

Avant de conclure, je souhaiterai également remercier très sincèrement tous les membres du conseil d'administration, pour leur travail au service de notre club ces six dernières années. J'ai pu apprécier leur disponibilité, leur dynamisme au sein du groupe, et leur dévouement sans compter, pour l'organisation de nouveaux projets, toujours attractifs et variés.

Cette année est donc, selon nos statuts, une année d'élection pour un nouveau conseil d'administration. J'aurai pu mettre un terme à mes fonctions et rentrer dans le rang comme un simple adhérent, mais les nouveaux candidats, « brillants par leur absence », nous avons le devoir moral d'assurer la pérennité de notre association pour que la Calandre Rétro Rouennaise demeure une référence et une valeur sûre, en matière de voitures de collection sur l'agglomération de Rouen.

Si nous continuons donc la route ensemble, je vous propose de lever le voile sur quelques sorties et changements de la saison 2013. En respectant vos souhaits, recueillis à travers notre sondage ou suite à vos commentaires lors de nos sorties, ce sont déjà 10 sorties qui sont inscrites au programme de cette nouvelle saison. Le calendrier 2013 n'étant pas très favorable, il n'y aura malheureusement, pas de sortie de trois jours, mais deux ballades au long court, la Bourgogne en mai, Albi, Carcassonne et les châteaux Cathares en septembre.

Bien sûr nous aurons également les sorties traditionnelles, le pot au feu, le dégomme avec une initiation au golf, le rallye surprise sur deux jours et nos piques niques champêtres. Un calendrier non exhaustif qui viendra certainement s'enrichir de demandes nouvelles.

Pour les changements, nous proposerons une fiche de pré-inscription par trimestre, des expositions statiques avec une rémunération négociée au minimum pour le club, et pour les participants si possible. Dans le cadre de l'organisation de nos sorties, nous ne pouvons actuellement négocier des prix qu'avec un minimum de participants engagés. En exemple, pour une visite de musée ou de château, un groupe c'est au minimum 20 personnes. Dans les restaurants, le repas, boisson comprise, est plus facilement négociable si l'on annonce notre venue avec un groupe d'au moins 30 personnes. En conséquence, nous serons obligé d'annuler les sorties inférieures à 20 membres. La conjoncture restant difficile, pour la préparation de certaine sortie importante et à titre exceptionnel, des factures de carburant devront être remboursée par le club, aux organisateurs concernés.

Pour terminer, sachez que nous restons à votre écoute pour vous satisfaire au mieux de nos possibilités.

Nous comptons également sur votre engagement pour nous aider à concrétiser des projets qui vous intéressent et nous assurer de votre soutien par votre présence massive. Nous mettons tout en œuvre pour vous assurer des sorties et une organisation de qualité.

La calandre c'est vous, c'est donc tous ensemble que nous ferons de notre association, par nos actions, et notre participation, un club vivant et dynamique, ou chacun trouve sa place avec le plaisir de se retrouver entre amis.

Je suis donc impatient de vous retrouver dès le mois de janvier, j'espère, plus déterminé que jamais à participer à de nouvelles aventures et continuer à partager ensemble notre passion commune de la voiture ancienne .

A bientôt, et bonnes fêtes de fins d'année à tous

Francis CROCHEMORE

BUGATTI 41

type

ROYALE ROADSTER
"ESDERS"
chassis n° 4111 1032
carrosserie Jean Bugatti



Vanderc

ASSEMBLEE GENERALE ORDINAIRE DU 02 DECEMBRE 2012

PROCES-VERBAL

La séance est ouverte à 10h15 dans une salle municipale rue de Freneuse à Saint Aubin les Elbeuf en présence de 37 membres sur un total de 59 adhérents ; de plus, le nombre de pouvoirs est de 9 ce qui donne 46 membres présents ou représentés ; le quorum de 50% est atteint.

Conformément à l'ordre du jour, les questions suivantes sont abordées :

Le Président donne le bilan de la saison 2012 et lit son rapport moral qui est approuvé à l'unanimité.

Le Trésorier donne lecture du bilan de l'exercice financier pour la période de Novembre 2011 à Novembre 2012 qui fait ressortir les chiffres suivants :

Recettes : 36709 € Dépenses : 35880 € Solde positif de 829€ Le compte de résultat 2012 fait apparaître un solde créditeur de 9665€ Le rapport financier est approuvé à l'unanimité.

Il est procédé ensuite à l'élection des membres du Conseil d'Administration pour une période de 3 ans conformément aux statuts. Les candidats sont :

BACHELET Jean, , CONDADZIAN Pascal, CROCHEMORE Francis, FONTAINE René, BOTTE Dominique, LEFEBVRE Dominique, et THOMAS Frédéric.

Le dépouillement du vote a donné 37 suffrages exprimés, ont obtenus :

BACHELET Jean : 37 voix
CONDADZIAN Pascal : 37 voix
CROCHEMORE Francis : 37 voix
FONTAINE René : 37 voix
BOTTE Dominique : 36 voix
LEFEBVRE Dominique : 37 voix
THOMAS Frédéric : 37 voix

Le nouveau Conseil d'Administration a désigné les personnes suivantes pour composer le bureau :

Président : CROCHEMORE Francis
Vice-Président : CONDADZIAN Pascal
Trésorier : THOMAS Frédéric
Secrétaire : BACHELET Jean

Le Président élu a donné les indications suivantes :

La cotisation pour l'année 2013 reste fixée à 55€ comme pour l'année 2012

Le projet de calendrier 2013 a été projeté sur écran et commenté; il sera remis aux membres avec le bulletin de fin d'année.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12h00.

Le secrétaire,
Jean BACHELET

BILAN SAISON 2012

PARTICIPATIONS

2011

2012

Nombre d'adhérents

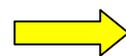


67

59



Moyenne par sortie



31%

28 %



(20)

(17)

Aucune participation



12,5 %

20 %



(8)

(12)

11
SORTIES

Pot au feu	46	Rallye surprise	15
Conservat. citroen	17	PN Vallée Bresle	15
Rallye surprise	16	PN St Victor	15
Degommage	22	PN Fleury la Forêt	16
Sortie Somme	14	Interclub	16
Sortie Bretagne	11		

7
EXPOS

JPO chataigneraie	22	Salon Rouen	15
La Boiseraie	15	Franqueville	15
Mauquenchie	11	Le Trait	10
Ande	10		

CHALLENGE

Marcel
CANVILLE

Jean Paul
LEFEBVRE

Patrice
BONY

Laurent
TERNISIEN



2 entrées salon Rétromobile offertes

Evolution du permis de conduire A partir de janvier 2013

D'ici quasiment un an, les permis roses en papier cartonné disparaîtront au profit du nouveau permis de conduire à puce, qui entrera en vigueur en janvier 2013. Il devra être renouvelé sans examen sur le même mode que les passeports.

Le nouveau permis de conduire à puce entrera en vigueur en janvier 2013. De la taille d'une carte de crédit, tous les automobilistes vont petit à petit en être dotés.

Un permis de la forme d'une carte bancaire

Le nouveau document, qui aura la forme d'une carte de paiement, contiendra les empreintes digitales du conducteur, ainsi qu'une puce qui permettra de régler les amendes routières par internet ou se connecter sur le site du ministère de l'Intérieur pour, par exemple, consulter son solde de points de façon plus rapide et commode qu'actuellement.



Un changement qui répond à un souci d'harmonisation

Ces mesures, détaillées dans un décret publié jeudi au Journal Officiel, découlent d'une réglementation européenne de décembre 2006 sur l'harmonisation du permis de conduire.

L'arrivée de ce permis répond à un triple objectif: lutter contre la fraude documentaire, garantir la libre circulation des personnes et améliorer la sécurité routière. Grâce à ce dispositif, en cas de contrôle, la police pourra, à l'aide de lecteurs placés dans ses véhicules, s'assurer que le document présenté n'est pas falsifié.

De la même façon, elle aura accès à l'historique du conducteur qui ne devrait plus pouvoir échapper au paiement des PV, y compris dans un autre pays de l'Union que celui dont il est ressortissant

Un permis à renouveler de la même manière qu'un passeport.

C'est le gros changement. Ce nouveau permis devra être renouvelé, tous les quinze ans sans examen, sur le même principe que les passeports. Les permis de conduire de catégories C (poids lourd) et D (transports en commun) devront en revanche être renouvelés tous les cinq ans.

Ce renouvellement du permis permettra d'actualiser la photo d'identité et l'adresse de son titulaire. L'automobiliste devra s'acquitter au minimum des frais d'envoi du nouveau permis, a indiqué le ministère, qui affirme n'avoir pas encore décidé si le document lui-même serait facturé.

Jusqu'à 2033 pour l'adopter

Les titulaires d'un permis de conduire antérieur au 19 janvier 2013 devront alors l'échanger contre son semblable à puce avant 2033. Plus de 40 millions de permis roses, sans date de péremption, sont actuellement en circulation en France et seront concernés.



Du nouveau pour les deux roues

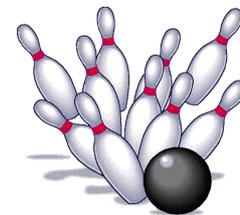
Dans le cadre de cette harmonisation européenne, le décret rappelle que le permis moto va également subir quelques modifications à partir de janvier 2013.

Si le permis A1 pour les motos jusqu'à 125 cm³ restera accessible à partir de 16 ans, un permis intermédiaire fera son apparition, le permis A2, pour les motos entre 125 et 600 cm³, accessible à partir de 18 ans.

Après deux ans, le titulaire de ce permis pourra accéder au permis A (toutes motos), sous réserve d'une formation de sept heures. Le jeune motard sera donc «bridé» pendant deux années. Le permis A, sans limite de cylindrée, sera alors directement accessible à partir de l'âge de 24 ans.

Dernière nouveauté, cette fois pour les scooters: une nouvelle catégorie de permis sera créée à partir de 2013 pour conduire un cyclomoteur de 50cm³ : le permis AM. Pour le décrocher, il faudra alors avoir 14 ans, avoir réussi une épreuve de code de la route et suivi une formation de sept heures dans une école de conduite.

DEGOMMAGE



INITIATION BOWLING

Le 25 mars, lancement de la saison 2012, avec le traditionnel dégomme.

Ce n'est pas moins de 26 voitures qui se présentent, les une après les autres sur le parking de la « Grange » à Bois guillaume.

Voilà notre nouveau lieu de rassemblement, suite aux travaux qui nous interdisent maintenant l'accès au parking du Bowlingrin.

Après les retrouvailles de cette nouvelle année, et la distribution du road book, les voitures toutes plus rutilantes les une que les autres, s'élancent en ordre de marche pour une petite ballade dans notre belle campagne normande en direction d'Yvetot.



Arrivée au bowling, après le stationnement de nos voitures, dans l'espace réservé, annonce de la composition des équipes par notre ami Frédéric, à l'initiative de cette sortie, puis séance d'échange de chaussure pour accéder aux pistes.



Une première partie avant le repas pour prendre ses marques, puis pause déjeuner très sympathique au sein même du bowling.

L'après midi, reprise de la partie, très disputée, mais dans une ambiance des plus cordiale. Remise des récompenses pour les trois meilleurs résultats, mais l'essentiel n'est il pas de participé !

Chacun a pu ensuite reprendre le chemin du retour, heureux et satisfait d'avoir passer une bonne journée.



Francis

Du Paléolithique au XXIème siècle

Du Paléolithique au XXIème siècle

Balade en Picardie

DU 7 AU 9 AVRIL 2012

Le 7 avril, 14 véhicules prennent la direction d'Amiens pour trois jours de découverte de la Picardie, si proche de nous et pourtant méconnue.



La visite des Hortillonnages à Amiens constitue la première étape de notre séjour. Une heure de promenade au fil de l'eau à bord d'un « batieu », bateau à fond plat typique des Hortillonnages, nous offre une entrée en matière dépayssante. Nous découvrons ces jardins flottants au cœur d'Amiens, havres de calme et de nature. Avec au détour d'un canal de superbes points de vue sur la cathédrale.

L'après-midi, nous gagnons Péronne par la vallée de la Somme et nous prenons nos quartiers pour deux nuits à l'hôtel Campanile.



En prélude à la journée du lendemain, consacrée au circuit du Souvenir de la 1^{ère} guerre mondiale, la plupart d'entre nous termineront la journée par la découverte de Péronne et la visite de son Historial de la Grande Guerre.

Le dimanche 8 avril, jour de Pâques, nous réserve un réveil vivifiant! La température est particulièrement froide pour un mois d'avril. Nos anciennes n'en ont cure et nous emmènent vaillamment à Bray sur Somme pour une heure de balade à bord du P'tit train de la Haute- Somme.



Cette ligne de chemin de fer fut construite par les armées française et britannique en 1916 pour la bataille de la Somme, puis utilisée pour les besoins de la reconstruction avant d'acheminer betteraves et sucre pour la Sucrierie Centrale de Dompierre. Elle est exploitée depuis 1971 par une association.



C'est grâce à ces bénévoles passionnés que nous avons visité le musée des Chemins de fer à voie étroite et emprunté cette ligne qui parcourt le fond de la vallée de la Somme, le long des étangs, s'engouffre dans un tunnel puis chemine à travers prés et bois pour accéder au plateau picard par un « Z », système de voie en paliers que l'on rencontre dans les régions de haute montagne.

L'après-midi est consacré à quelques lieux du Circuit du Souvenir.

Le Mémorial franco-britannique de Thiepval à l'architecture impressionnante (45 mètres de haut) porte sur ses piliers les noms de 73367 disparus britanniques et sud-africains sans sépulture connue.

Toujours à Thiepval, la Tour d'Ulster est à la fois un monument irlandais pour la Bataille de la Somme et un mémorial à tous les soldats de l'Ulster morts pendant la Grande Guerre.

A Beaumont-Hamel, le mémorial terre-neuvien donne une vision réaliste des batailles grâce à un réseau de tranchées admirablement conservé. Une table d'orientation, au sommet de la butte du Caribou, offre une vue d'ensemble du champ de bataille et permet la compréhension du système des tranchées.



Particulièrement émouvant, le squelette de « l'arbre du danger », ainsi nommé parce que situé à un point d'observation particulièrement exposé. C'est le seul arbre ayant échappé à la dévastation du lieu.

Ce lundi 9, il faut déjà penser au retour. Mais avant de quitter la Picardie, nous avons un dernier rendez-vous insolite avec la cité souterraine de Naours.



Afin de se mettre à l'abri des invasions et des guerres, les hommes ont creusé une véritable ville souterraine comptant 300 chambres, des places publiques, des étables, des puits et une chapelle. Elle pouvait abriter 2000 personnes et le cheptel du village.

Un dernier déjeuner pris en commun et nous reprenons la route de la Normandie, en compagnie de la pluie qui a eu la bonne idée d'attendre la fin de notre séjour pour se manifester !

Encore un bon moment de convivialité et de découvertes qui s'achève. A l'année prochaine pour découvrir de nouveaux horizons !

Danièle et Pascal Condadzian



**Conservatoire Citroën
22 mars 2012**

**JPO Chataigneraie
24 mars 2012**



**Dégommage
25 mars 2012**

**Dégommage
25 mars 2012**



De la NORMANDIE à la BRETAGNE

12 au 20 mai 2012

Ce ne sont pas des « Mémoires d'outre - tombe » que nous évoquerons à travers ce reportage, mais le plaisir de renouer avec une époque où notre ami Erick Trinité présidait à la destinée de notre association.



A deux pas du château de Combourg, image inséparable de Chateaubriand . Erick et José nous ont fait l'honneur de nous accueillir dans leur nouvelle propriété avec beaucoup de générosité. Et nous les en remercions chaleureusement. Dommage qu'une Alfa n'occupe plus..... ???? .. Hélas, la page est tournée.

Il n'a pas perdu la main notre ancien Président, et nous avait concocté, le lendemain un superbe itinéraire le long des berges de la Rance, qu'hélas plusieurs d'entre nous n'ont pas suivi malheureusement.

Après une pause café à Bécherel cité des libraires, nous faisons route en empruntant le superbe pont de Lehon, vers Dinan et sa vieille ville. Un petit bijou ceinturé de remparts dominés par son imposant château. Au déjeuner, une véritable galette de blé noir et une bolée de cidre nous font entrer chez les Celtes

Flânerie dans les rues étroites pleine d'histoire, nous nous retrouvons sur le barrage de la Rance, usine marémotrice, autre époque, pour une visite contrariée par des raisons...techniques !

Ascension du Mont Dol et de ses 65 mètres d'altitude..... permettant de découvrir le plat pays environnant . Pour les feux follets, nous reviendrons de nuit !

Retour chez notre romantique, pour une bonne nuit à l'hôtel du lac, au pied du vieux château féodal.



Lundi, route vers les côtes d'Armor. Visite du Fort Lalatte qui occupe un site très spectaculaire, dominant la mer, depuis lequel on découvre un panorama étonnant sur la côte d'émeraude et le cap Fréhel. Le tout sous un soleil et un ciel ... Comme au cinéma !





Nous poursuivons cap à l'ouest, le long de superbes plages, dont certaines sont victimes de la pollution agricole, hélas. Avant d'entrer dans Paimpol, un petit coup d'œil à l'Abbaye de Beauport, dont le cloître et le réfectoire s'ouvrent sur la mer. Un bel endroit de solitude.

Nous nous installons pour trois nuits à Ploumanach, parmi les granits roses.

Dès le lendemain, l'aventure maritime commence.....

Nous nous rendons à la pointe de l'Arcouest, qui offre une vue remarquable sur la baie impressionnante à marée basse par son aspect chaotique, pour prendre la vedette qui nous permet de faire le tour de l'île et nous déposer à l'embarcadère.

Journée sans voiture. Découverte et prétexte à randonnée pédestre, pique nique au grand air..... !



Mercredi . Le temps est splendide pour notre découverte des 7 îles à bord d'un vieux gréement du type langoustier de Camaret. Après une description pédagogique du navire et de la marine à voile....Foc, Grand voile, Tape cul, Bout dehors, Drisse, Hunier, Vergue, et café bien arrosé, nous appareillons toutes voiles dehors.





Pause pique nique sur une île déserte, et nous frôlons les cailloux pour découvrir cette réserve d'oiseaux des 7 îles. Fou de Bassan au regard impressionnant, macareux et leur gros bec multicolore, phoques paresseux et autres goélands font de ce magnifique endroit un lieu unique où la nature est habilement protégée.

Au dîner, pour couronner cette journée maritime : Plateau de fruits de mer !!!



Jeudi , nous nous dirigeons vers le Finistère, la fin de la terre.

Morlaix, un clin d'oeil à Roscoff, et nous entrons dans la Bretagne intérieure celle de la forêt et des landes. Légendes et « Korrigans » peuplent les grandes forêts de chênes et de hêtres

(faou) en breton. Faou, où nous faisons étapes deux nuits.

Cette péninsule du bout du monde, entourée de son pourtour par la Manche et l'Atlantique est essentiellement maritime.



C'est une longue dentelle rocheuse composée de caps déchiquetés, d'îles et d'écueils, de promontoires escarpés, qui font toute l'originalité de cette étrave du vaisseau France, dont la presqu'île de Crozon est le fleuron.

La pointe de Penhir et le cap de la Chèvre entourent les Tas de Pois de part et d'autre, avec en arrière plan Camaret, non pour ses filles.....mais sa belle Chapelle de N.D Rocamadour et sa tour Vauban. En face, c'est l'Amérique !!!



L'arrière pays contient une richesse architecturale peu commune que l'on nomme les Enclos paroissiaux. Réalisation originale de l'art Breton. Ils sont l'expression artistique d'ensembles monumentaux de différents personnages de la bible. La majorité sont du 15^{ème} et 17^{ème} S.



Samedi. Nous virons de 180 degrés. Une étape sur le retour était prévue à Josselin, dont le château du 16^{ème} vaut le détour. Hélas, des trombes d'eau ne nous ont pas permis de prolonger cette pause après le déjeuner.



Nous retrouvons l'Hôtel du Lac à Combourg, notre dernière étape, toujours sous la pluie en imaginant Chateaubriand livré à l'ennui du lieu, comme dans ses rêves, dans cet environnement lugubre de bois et de landes. Ouverture paraît-il à la voie du romantisme ?

Petite visite mouvementée....du château, le lendemain matin, avant le retour vers Rouen.

Il est impensable que les ingénieurs de Coventry, puissent imaginer que leur plus belle auto a dut avoir recours à des boites de coca pour poursuivre sa route.... !!. Il faut à cette occasion remercier l'élan de solidarité dont a fait preuve chacun, en fonction de ses possibilités.

Après l'Alsace, Les grands cols Alps, le Médoc, la Bretagne, la C.R.R peut s'enorgueillir de posséder une équipe de rouleurs, dont les autos sont toujours rentrées au port.

Nous ferons en sorte de ne pas vous décevoir avec le projet Bourgogne de mai 2013, puis en septembre nous vous proposerons Albi, la route des Cathares. Tout un programme.



Visite Citroën 22 mars



Visite Citroën 22 mars



Dégommage 25 mars



Dégommage 25 mars



Somme 7 au 9 avril



Somme 7 au 9 avril



Sortie printemps 29 avril



Somme 7 au 9 avril PAGE 20



Bretagne 12 au 20 mai



Bretagne 12 au 20 mai



Bretagne 12 au 20 mai



Rallye 9 et 10 juin

LES CONSEILS DE NOTRE AMI GENDARME



USAGE DU GPS

Pour la saison des vacances, j'aimerais attirer votre attention sur un fait divers malheureux. Lors d'un trajet en voiture, on utilise presque tous un GPS pour rejoindre son lieu de vacances. Les voleurs aussi.

Une famille part en vacances en voiture. Ils viennent de passer une magnifique journée, ils décident de prendre un rafraîchissement à la terrasse d'un café et abandonnent leur véhicule sur le parking. Peu après, ils rejoignent la voiture et constatent que leur GPS a été volé. Quelques heures plus tard, les voisins leur téléphonent pour les avertir que leur domicile a été cambriolé. Les voleurs ont simplement utilisé la fonction « vers le domicile. Ils sont tranquilles, les propriétaires sont en vacances et ils ne seront donc pas dérangés.

Un conseil : remplacez votre adresse (que vous connaissez par coeur) par celle du bureau de police le plus proche. Les voleurs auront un GPS mais pas l'adresse de votre maison.

AIR CLIMATISÉ (A/C) dans l'auto

Ne mettez jamais en fonction l'air climatisé (A/C) au moment où vous entrez dans votre auto. Ouvrez les fenêtres et attendez quelques minutes avant de le faire.

Voici pourquoi: Selon une recherche, le tableau de bord, les sièges et le rafraîchisseur d'air émettent du benzène, une toxine causant le cancer (carcinogène - prenez le temps d'observer la senteur du plastique chauffé dans votre auto). En plus de causer le cancer, le benzène empoisonne vos os, cause de l'anémie et réduit les globules blancs dans le sang. L'exposition prolongée causerait aussi la leucémie, augmentant le risque de cancer. Peut même causer une fausse couche.

Le niveau acceptable de benzène à l'intérieur est de 50 mg/pi.ca. Une auto stationnée à l'intérieur, avec les fenêtres fermées, peut contenir de 400 à 800 mg/ pi.ca . de benzène. Si l'auto est stationnée à l'extérieur, au soleil, à une température de plus de 60° , le niveau de benzène peut monter jusqu'à 2000-4000 mg, soit 40 fois le niveau acceptable... Les gens qui entrent dans leur auto sans ouvrir les fenêtres vont inévitablement respirer rapidement des quantités excessives de la toxine.

Le benzène est une toxine qui affecte les reins et le foie. Le pire, c'est qu'il est extrêmement difficile d'évacuer ce produit toxique.

Alors, mes amis, avant d'entrer dans votre auto, s.v.p. ouvrez les fenêtres et les portes - donnez le temps à l'air intérieur de s'échapper et de se renouveler.

LES CONSEILS DE NOTRE AMI GENDARME



LE RÉGULATEUR DE VITESSE

Une femme de 36 ans a eu un accident il y a quelques semaines et a démoli son auto. Il pleuvait légèrement lorsque son auto est littéralement partie dans les airs - vol plané. Elle ne fut pas blessée gravement, mais sidérée par cette expérience.

Lorsqu'elle a expliqué ce qui est arrivé au Gendarme il lui a expliqué ce que tous les conducteurs devraient savoir.

NE JAMAIS ACTIVER LE RÉGULATEUR DE VITESSE (CRUISE CONTROL) POUR CONDUIRE LORSQU'IL PLEUT.

Elle croyait être prudente en activant le régulateur de vitesse pour maintenir une vitesse constante sécuritaire sous la pluie. Mais le Gendarme lui a expliqué que lorsque le régulateur de vitesse est en fonction et que l'auto commence à faire de l'aquaplaning alors que les pneus perdent le contact avec la chaussée, l'auto commence à accélérer vers une vitesse plus élevée, et vous partez comme un avion.

Elle a confirmé au Gendarme que c'est exactement ce qui est arrivé. Le Gendarme a mentionné qu'un avertissement devrait être affiché sur la visière du conducteur :

- **NE JAMAIS UTILISER LE RÉGULATEUR DE VITESSE LORSQUE LA CHAUSSÉE EST MOUILLÉE OU GLACÉE.** conjointement à l'avis sur le sac gonflable.

Nous avertissons nos adolescents d'utiliser le régulateur de vitesse et de conduire à une vitesse sécuritaire - mais nous ne les avertissons jamais de l'utiliser uniquement lorsque la chaussée est sèche. La seule personne rencontrée, qui était au courant de ce phénomène (en plus du policier), était un homme victime d'un accident semblable, qui a démoli son auto et a subi des blessures graves.

À NOTER : Sur certains véhicules - tel la Toyota Sienna - vous ne pouvez pas activer le régulateur de vitesse lorsque les essuie-glaces sont en fonction.

RALLYE SURPRISE, 9 et 10 juin 2012

Pas d'accessit à l'équipe indissociable qui, comme des moutons de panurge, a suivi aveuglément le premier du groupe vers des itinéraires fantaisistes, faisant fi des conseils de route !

Ce tour du Marais Vernier, dont la difficulté s'apparentait à un niveau de CP, a été couronné de succès par 4 équipages seulement, dont Patrice sans navigatrice.....



14 voitures participaient à cette balade dans le Pays D'Auge, dont le départ avait été donné à Caudebec en Caux, pour faciliter la venue de nos amis Havrais..... ?

Nous avons rendez- vous au château de Saint Germain de Livet, pour pique niquer dans le parc de cette petite merveille de la Renaissance. Entouré de douves et entièrement meublé,

ce château est le plus emblématique de la région. La visite guidée nous a permis de découvrir la richesse des décors intérieurs, et l'attachement à ce domaine des différents propriétaires, à travers les siècles.

Clin d'œil à Beuvron en Auge, pour son habitat de caractère,

ses maisons à colombages et sa halle centrale, c'est aussi découvrir un patrimoine architecturale original dans un environnement préservé.

Ce qui fait le charme de ce bocage Normand, ce sont ces villages et la diversité de son habitat, fermes et manoirs dont certains datent de la fin du 15^{ème}, et en parcourant ses petites routes tranquilles et pittoresques.



Cette campagne où sont implantés les meilleurs haras du monde, dont les trotteurs portent nos couleurs jusque dans les Emirats du golfe.

Passage de l'incontournable « Pégasus - Bridge » à Ouistreham, dont le modèle original a été restauré et disposé dans l'enceinte du mémorial, à proximité du nouveau pont dont le gabarit répond mieux aux exigences de la circulation actuelle.

Nous serons hébergés à l'enseigne du Clos Normand, cuisine traditionnelle et nuit tranquille.



Dimanche matin, départ vers Caen et visite du Mémorial.

Musée pour la Paix, lieu d'histoire pourvu d'une immense documentation. Lieu aussi de réflexion sur les liens étroits entre le respect des droits de l'homme et la sauvegarde de la paix. C'est également un voyage dans la mémoire collective, de 1914 à nos jours. Une belle découverte.

Nous étions de retour à Troarn pour le déjeuner et la remise des prix.

Brigitte et Serge sur leur Triumph sont classés premier, à la seconde place la Porsche de Françoise et Alain.

A l'année prochaine pour une nouvelle surprise. D'ici là exercez - vous !

Les hortillonnages Amiens



Musée du train de Haute Somme

Citée souterraine Naours



Musée de la grande guerre Péronne

SORTIE INTERCLUB

14 octobre 2012

Nos amis Havrais nous retrouvaient, à cette occasion, à Yvetôt au traditionnel café croissants place des Belges pour une journée commune.

Promenade découverte sous les frondaisons d'automne à travers notre campagne Normande, si belle en cette saison d'automne.

Le rayon de soleil, peut être un peu timide mais combien apprécié pour la conduite de nos anciennes, était au rendez vous !

Val de Saône, et autres Imbleville, Thil Manneville, Sauqueville, chantent à nos Oreilles de Cauchois.....

Un clin d'œil au Château d'Arques La Bataille, dont la réputation était à l'époque dite « d'endurer le canon »... et dont il ne reste plus qu'une ruine féodale.



Tranquillement nous nous emboîtons les uns dans les autres sur le parking de l'Auberge du clos Normand. Excellente table, mais service un peu long de l'avis général.





Arrivera t-on un jour à ce que les irréductibles et inséparables amis, pour une fois à l'occasion de cette rencontre, feront la démarche d'accueillir des «étrangers » à leur table ? Certains ont timidement fraternisés, mais très timidement. Nous étions deux de la C.R.R à une table de Havrais, et nous avons passé un excellent moment en leur compagnie. Nous avons pu réciproquement critiquer nos présidents !!! Qui eux donnent l'exemple et déjeûnent ensemble.

Les échanges ne peuvent qu'être fructueux, car nous parlons la même langue et nous partageons la même passion. Alors ?



Après le déjeuner, nous allons visiter le célèbre musée de l'horlogerie de St Nicolas d'Aliermont. Magnifiques horloges, collections de réveils, compteurs et autres engins qui comptent le Temps.....



Il était temps de nous dire au revoir et à l'année prochaine. A vous de jouer, le « H.A.C » pour la rencontre 2013.

R.Fontaine .



Le premier week-end de septembre était devenu libre depuis que nous étions résolus à ne pas participer au rallye des cathédrales : trop loin ,trop cher, trop peu de temps pour voir les paysages, donc à l'initiative de James Robache nous avons essayé de découvrir autre chose :

Les 48 h de Troyes organisé tous les deux ans et qui en était à sa 16 ième édition.



Tour d'horizon pour connaitre les intéressés, ou ceux qui pouvaient participer et sur la ligne de départ, il y avait Francis Crochemore, Dominique Botté, Jean Leborgne, James bien sûr et notre ami René Roussel de la Roue en bois, chacun avec sa compagne.

-la première originalité de ces 48 h c'est que ça se déroule sur3 jours.

-la seconde c'est que lorsqu'on s'inscrit, on peut choisir le prix : entendons par là qu'il y a trois possibilités de catégorie d'hôtel. on nous fourni des plans de tous les lieux.

-la troisième c'est que les quelques 260 voitures sont réparties en 4 groupes pour les balades, nous étions dans le Bugatti.

Le jeudi 6 septembre, on retrouvait donc une Renault Caravelle, deux Type E cabriolet, une CG 1300 et une Ferrari 308 GT pour rouler tranquillement vers Troyes, choix de petites routes finalement pénible surtout entre Dreux et Fontainebleau par Maintenon, Etampes, des villages truffés de ralentisseurs, vitesse limitée à 30, rues étroites.....On changera pour le retour. Celà dit le pique à Maintenon fut réussi car nous avons un temps splendide comme d'ailleurs durant tout le séjour.



Le soir installation au motel Savinien (avec piscine quand même) àSainte Savine près de Troyes, après environ 400 km selon le lieu de départ.

Le vendredi 7, on entrait dans le vif du sujet avec le départ de Troyes vers la château de la Cordelière (entrée avec 4 ralentisseurs "méchants", les Jaguar touchent sans gravité cependant); avant le repas en plein air on pouvait goûter à une initiation au golf sur un practice.



Dans l'après midi une promenade retour vers Troyes avec étape à Gyé-sur-Seine au domaine Champagne Jean Marie Février, dégustation à la clef (raisonnable) bien sûr et une épreuve (facultative) de dégorgement de bouteille,



arrêt en fin de journée sur le boulevard Delestrait afin de permettre aux troyens une première approche des voitures. Le dîner à L'espace Argence se déroulait avec un orchestre jazzy, le champagne à volonté, comme le reste des boissons et sans arrière funeste pensée puisque des navettes nous ramenaient dans les hôtels.

Le samedi 8, le groupe Bugatti avec des motards (civils) qui nous ouvrent la route, déjeuner à Bar sur Seine toujours au champagne. La Type E rouge doit faire un stop chez un petit garagiste retraité, l'émetteur d'embrayage commence à faire des siennes. Le bon samaritain René Roussel trouve une solution. La CG se permet de crever évidemment un samedi en fin d'après midi c'est du gâteau pour réparer. Etape à la Maison des Lacs de Mesnil Saint Père, lieu de rendez-vous des troyens pour la baignade et la voile, puis vers 17h "Flûte en musique" (champagne) et exposition des voitures à Saint Julien les Villas.

La campagne champenoise objectivement n'a rien d'exceptionnel, mais le plaisir de rouler ensemble tranquillement par beau temps, c'est sympa. Enfin on a quand même demandé aux organisateurs si on pouvait rouler tous les cinq seuls, car au bout d'un moment la route à 20-30 km/h pour ne pas perdre l'Overland de 1912, la Ferrari et les Type E en particulier commençait à en avoir un peu assez. Dans un autre groupe il y avait une Stanley 1911 à vapeur.....



Le soir dîner de gala avec toujours des chanteurs et un (autre) orchestre au même endroit, les danseurs s'en sont donné à coeur joie, et toujours champagne (et boissons) à volonté, les navettes nous ramenant à notre convenance à l'hôtel quel que soit l'horaire.



Le dimanche 9, on laissait à l'admiration du public, les voitures sur le boulevard Gambetta à proximité de la médiathèque ou on pouvait voir l'exposition Panhard-Levassor et "Antoinette" de 1911, on avait aussi la possibilité de profiter de la visite guidée de la cathédrale. Le déjeuner (toujours et encore champagne) se déroulait dans la salle d'honneur de l'hôtel de ville. Une présentation particulière de véhicules sortant de l'ordinaire avait lieu l'après midi, la CG fut à l'honneur. Il y avait aussi une tombola avec une Panhard 24 CT à gagner.

Le lundi 10, c'était le retour vers la Normandie sans la CG qui rentrait par Paris, ni la Caravelle rentrant directement le dimanche à cause d'un souci de pompe à eau. Toujours un soleil d'enfer, pour rallier Rouen, Bermonville et Le Havre. la Jaguar rouge ayant du mal à digérer le champagne sans doute dû subir de nouveau 3 purges de circuit d'embrayage mais rentra sans encombre sous l'oeil bienveillant de son ange gardien havrais toujours aux petits soins. La Ferrari eu droit a un nettoyage de bougies pendant le pique nique après Fontainebleau.



Un excellent souvenir pour les 5 équipages prêts à renouveler l'expérience.

Dominique Botté



Pique nique 14 juillet



Pique nique Ancretiéville St Victor 26 août



48 h Troyes 9 et 10 septembre



Louis Renault

LA COURSE-

Entre Louis Renault et André Citroën, la confrontation, aux allures de duel, aura

Un ring, le Salon de l'Auto 1934. Retranchés derrière leur stand, deux hommes se surveillent et se provoquent du regard. Deux seigneurs, André Citroën et Louis Renault. Ils se connaissent depuis toujours. Ils étaient ensemble au lycée Condorcet. Ils se haïssent et se respectent. Tout les oppose mais ils ne peuvent vivre l'un sans l'autre. Ils sont tous les deux à l'apogée de leur règne. Aveuglés par la guerre féroce qu'ils se livrent depuis l'enfance, ils ne voient pas que leur fin est proche. Une arène

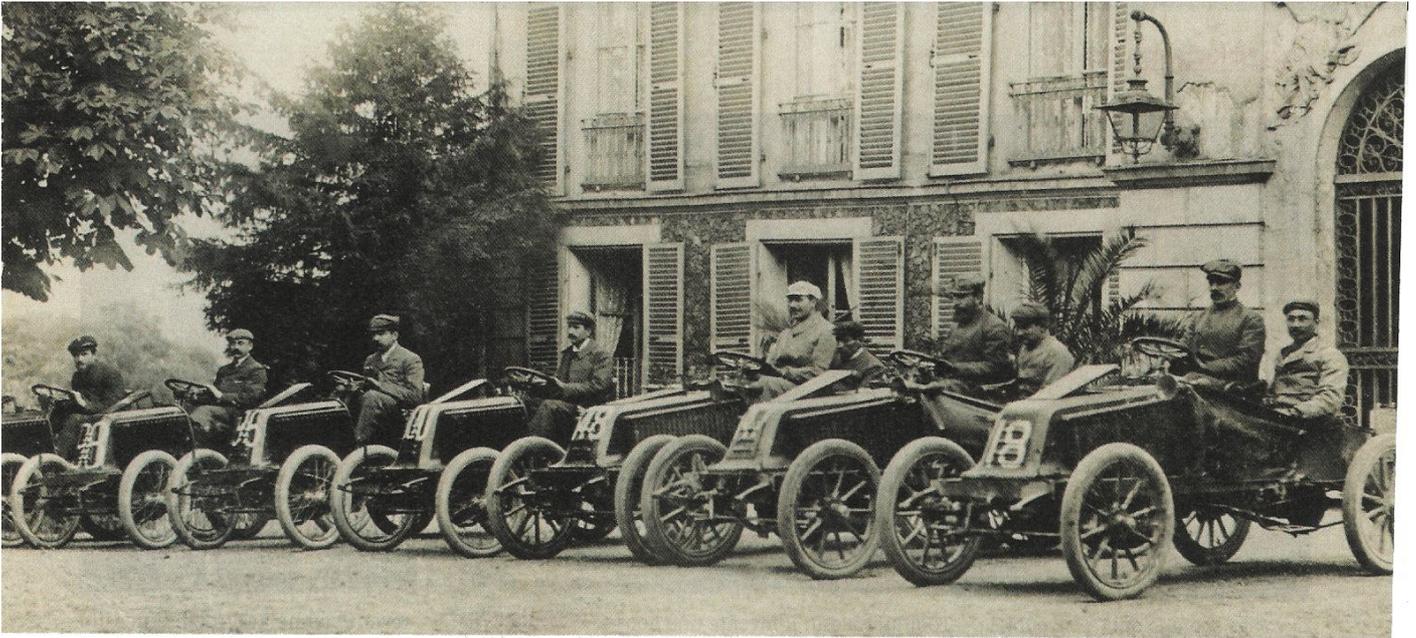


Louis Renault

sanglante, ce Salon, où beaucoup de marques vont mourir. Et aussi une foire aux plaisirs. Les plus célèbres des maisons closes se sont réassorties pour l'occasion. Les professionnels de l'automobile, pour la plupart des bourgeois provinciaux et mauriciens, ne sont montés à Paris que pour goûter aux délices de la perdition.

La bagnole n'est pas encore née. C'est encore l'époque de l'automobile. Anguleuse, klaxonnante, outrageusement chromée, elle fait encore rêver. Mais un an plus tard, la reine Astrid, une héroïne de la Grande Guerre, une reine qui fait battre tous les cœurs, se tuera dans le premier accident de la route médiatisé. Le temps est proche où l'automobile deviendra un danger, une servitude, une vulgaire « caisse ». — Elle a pourtant été créée dans la ferveur. Son véritable créateur est Louis Renault. Fils de négociants en

tissus, élevé dans un univers célinien qui rappelle « Mort à crédit », il est besogneux, maladroit avec les filles. A Condorcet, il vit à l'écart de ses condisciples élégants et frivoles qu'on voit, dans le tableau de Jean Béraud, monter dans des landaus armoriés où les attendent des mères aristocratiques coiffées de chapeaux à aigrette. L'un d'entre eux l'indispose particulièrement. Un certain André Citroën, brillant, disert, toujours très entouré. Louis n'aime pas l'école. Assombri par la disparition de son père, de son frère et de sa sœur, c'est un cancre triste, ni chahuteur ni divertissant, dont personne, sûrement, ne retiendra le nom. Louis n'aime que la mécanique. Il se réfugie dans une cabane où s'entassent toutes sortes d'outils et où, à l'âge de 10 ans, il a fabriqué son propre appareil photo, sans rien dire à personne. André Citroën est plus endurant au



André Citroën

POURSUITE

duré toute une vie. Retour sur un combat et une époque flamboyants.

malheur que Louis. Son père est un diamantaire juif polonais qui a émigré à Paris. Accablé par l'antisémitisme qui infecte la France dans les années 1880 et qu'il devine chez ses riches clients, il se suicide, alors que son fils n'a encore que 6 ans. Mais André a le pouvoir de tenir le malheur à distance. Ce qui le console de tout, c'est sa curiosité, sa fascination pour ce qui est nouveau. Il ne se lasse pas de voir s'élever, poutrelle après poutrelle, la tour Eiffel dans le ciel de Paris. Il aime la démesure, le défi, le panache. A 20 ans, il connaît à son tour le cauchemar qui a terrassé son père. C'est l'affaire Dreyfus. Mais, au lieu de se suicider, il entre à Polytechnique, pour rejoindre cette élite qui, selon lui, va changer le monde.

Louis Renault continue à bricoler dans son clapier, toujours solitaire, amoureux transi de Jeanne Hatto,

une chanteuse d'opéra qui refuse de l'épouser et prend plaisir à le faire souffrir. En observant les premières voitures à moteur qui commencent à rouler en hoquetant dans Paris, il a la révélation de l'automobile. Il va s'y consacrer comme on entre en religion. Il achète une Dion-Bouton, la démonte, la remonte, et invente ce qui fera sa gloire : le changement de vitesse. Grâce à lui, c'est tout le siècle qui va passer à une vitesse supérieure. Mais il en mourra.

Au même moment, André Citroën perd sa mère qui était encore jeune et qu'il vénérât. Mais le deuil ne sied pas à Citroën. Il part aussitôt pour la Pologne, à la recherche de ce que nous recher-

chons tous, le mystère de son origine. Mais cette quête existentielle ne l'empêche pas de regarder autour de lui. C'est un pragmatique. Dans un faubourg de Varsovie, il tombe par hasard sur une usine d'engrenage à chevrons. Il achète le brevet et s'établit à Paris, rue du Faubourg-Saint-Denis, où il produit des engrenages. Géants, bien sûr, comme le veut son tempérament. Avec leurs chevrons dont il fera plus tard son emblème et qu'il inscrira partout, sur ses futures voitures, sur cette tour Eiffel qu'il admire tant, et jusque dans le ciel.

C'est la Belle Epoque. Louis Renault, la fourmi, travaille sans relâche. Il fait courir ses voitures dans toutes les compétitions. Il remporte tous les succès, sauf les succès féminins. Il a beau adresser des milliers de roses rouges à



André Citroën



la volage soprano qui l'a envoûté, la belle s'obstine à lui rester cruelle. Pendant qu'André Citroën, la cigale, mène grand train. Ce viveur à monocle, qui s'est converti à l'automobile en rachetant une marque en faillite, parade et joue gros aux courses de Vincennes. On le voit au Moulin-Rouge, où il a peut-être flirté avec la Goulue, au cabaret Sans-Souci, tenu par son frère Bernard. « Sans souci », devise qu'André gardera toute sa vie dans les triomphes comme dans la tragédie.

La guerre de 14-18 va transformer en géants ces deux industriels qui sont des ennemis d'autant plus irréductibles qu'ils partagent la même passion. Ils font la course à qui fabriquera le plus d'engins de mort : 36 000 obus par jour pour Louis, 50 000 pour André. Avantage Citroën. Mais Louis entre dans l'Histoire avec les taxis de la Marne qui portent le losange. Avantage Renault. C'est pourtant André que le général Pershing, commandant en chef du corps expéditionnaire américain, demande à rencontrer en 1917. Avantage Citroën. Ce match n'aura pas de fin. Comme on dit pour le tennis, ce sont des renvoyeurs.

Les années 1920, les Années folles, seront les années Citroën. André séduit et épouse Georgina, une jeune fille très swing qu'il emmène danser au Bal Nègre de la rue Blomet, tandis que Louis Renault, qui crève de solitude, finit par se marier avec une femme qui ne l'aime pas, Christiane, la sœur du dessinateur Jacques Boulhaire. C'est André qui a désormais le vent en poupe. Il est à l'aise dans ce tourbillon qui bouscule le vieux monde. Il fréquente les surréalistes, il devient l'intime d'Aristide Briand.

Tout lui réussit. Il invente une nouvelle manière de vendre ses voitures : prêter de l'argent à ses clients, ce qui scandalise Louis Renault et épouvante le patronat traditionnel. Il crée la 5 CV, qui se vend par milliers et qu'on surnomme la Petite Citron. Il lance ses croisières de légende, la Noire et la Jaune.

Louis Renault connaît, lui, une traversée du désert. Il n'a plus aucun modèle à construire. Il se contente de recycler les véhicules qu'il a produits pendant les années de guerre en ambulances ou en voitures de pompiers. Il a vieilli avant l'âge. Il vit reclus dans son domaine d'Herqueville où Christiane s'ennuie.

Chez les Citroën, c'est au contraire la fête. Week-ends à Deauville où Georgina est reine, nuits blanches au Bœuf sur le Toit, une seule règle, la joie, l'extravagance. André ne sait plus quoi inventer pour épater la France. Il persuade Joséphine Baker de chan-

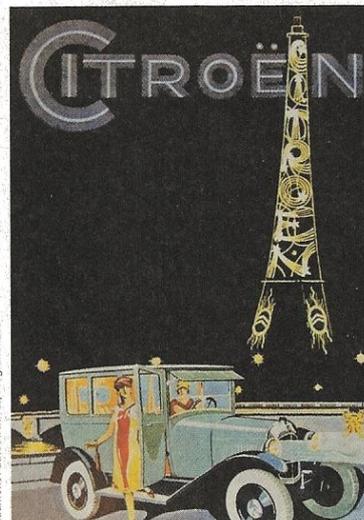


Le Salon de l'Auto de Berlin, en 1937, où Renault rencontrera Hitler.

Présentation de l'autochenille Citroën, premier véhicule tout-terrain.

PSA
Chiffre d'affaires : 56,1 milliards d'euros (2010)
Effectifs : 121 080
Nombre de véhicules vendus : 3 602 200 dont 1 460 400 sous la marque Citroën (Source constructeur)

Renault
Chiffre d'affaires : 38,97 milliards d'euros (2010)
Effectifs : 122 615
Nombre de véhicules vendus : 3 195 810 (Source constructeur)



ter un hymne à Citroën. Il fait illuminer la tour Eiffel où 200 000 ampoules électriques écrivent son nom et ses chevrons fétiches rapportés de Pologne.

Louis vit maintenant séparé de Christiane, qui a pris un amant. C'est Drieu la Rochelle qui semble avoir séduit à la fois le mari et la femme puisqu'il va influencer politiquement Louis Renault. Le seigneur de Billancourt, qui a retrouvé son génie en créant la Celtaquat, se rend au Salon de Berlin où il rencontre Hitler. La fin de partie est proche pour les deux anciens de Condorcet, pour la cigale comme pour la fourmi. Malgré le succès de sa mythique Traction Avant, André, qui a claqué des millions sur tous les tapis verts, est lâché par les banques et dépossédé de ses usines. Il meurt en 1935, d'un chagrin encore plus mortel que son cancer à l'estomac.

Mais contrairement à la fable, la fourmi va se trouver aussi dépourvue que la cigale. Louis court aussi vers son tombeau. Sous l'Occupation, pour faire tourner ses usines, il fournira à l'armée allemande des véhicules de transport et de combat. Comme Berliet et Peugeot. Mais, en 1944, à l'heure des comptes, il sera le seul à être frappé. Bête noire des syndicats et de la gauche, il incarnait la droite fascisante. Incarcéré à Fresnes, il meurt peu après, en gardant jusqu'au bout ce silence hautain qui l'a tant fait détester.

Cette histoire fascinante est retracée, à l'aide d'images spectaculaires et rares, dans ce passionnant documentaire d'Hugues Nancy et Fabien Béziat.

■ FRANÇOIS CAVIGLIOLI

P.-J. Boulanger, le père de la légende

Pour les agriculteurs, mais aussi les bonnes sœurs, le vétérinaire, l'étudiant et l'ouvrier. Après douze ans de gestation (1936-1948), la Deuche que façonna Pierre-Jules Boulanger, cogérant de la Manufacture et PDG de Citroën, devient bien plus qu'un moyen de transport partagé par toute la population. Elle tissa un lien social comme aucune autre automobile dans l'histoire.

Elle a le goût du bon pain de campagne, des baisers volés et des vacances au plein air. Elle respire les odeurs du foin et des nuits parfumées, de la liberté et des bonheurs simples. Pendant cinq générations, la Deuche que voulut intensément le grand Pierre-Jules Auguste Vital Boulanger, dit PJB, né à Sin-le-Noble (Nord), le 10 mars 1885, transporta toutes sortes de désirs. Jusqu'à devenir, avec la baguette croustillante, l'emblème d'une forme de qualité de vie à la française.

De la Très Petite
Voiture à la
Toujours Pas
Vue

L'histoire de la gestation chaotique de ce modèle hors normes couvre des épisodes aussi incroyables que les actes de la Dernière Guerre qu'elle traversa en secret sous forme de prototypes. Car cette icône, inscrite dans la mémoire collective, faillit bien être dévoilée au grand jour au Salon de Paris 1939. Un mois auparavant, le

2 septembre, les ateliers Citroën du quai de Javel livraient une centaine de premiers modèles prêts à la commercialisation. Le lendemain, la France entrait en guerre et l'entreprise planquait son bijou dans les replis des provinces. En Auvergne notamment, sous l'aile de la Manufacture Michelin, où le tendre bébé de PJB retrouvait en quelque sorte son berceau. La rumeur veut en effet que ce soit en se rendant dans le flot lent des carrioles au marché de Lempdes (Puy-de-Dôme) que le proche collaborateur de Pierre Michelin, promu PDG de Citroën en 1934, eut l'idée de cette TPV (Très Petite Voiture, que les raiilleurs rebaptisèrent la Toujours Pas Vue). « Il nous faut apporter une contribution au monde rural en inventant un véhicule adapté aux besoins des agriculteurs, estimait l'élégant patron du bureau d'études. Le succès de la Fiat Topolino me conforte d'ailleurs dans ce projet ». D'où la première définition d'un cahier des charges portant « sur quatre roues sous un parapluie pour quatre occupants, facile d'entretien et en mesure de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul... ». A cette première définition sommaire, PJB, aussi connu dans l'entreprise sous le



Un talent de visionnaire guida Pierre-Jules Boulanger.

Le roman fantastique de la Deuche



surnom de « tyran imaginaire », ajouta des caractéristiques personnelles dont notamment celle d'accueillir sa haute stature sans quitter son chapeau. Aussi tranchant – « ce ne sera pas une voiture pour faire le jeune homme », affirmait-il – que pertinent dans ses visions d'avenir, le père de la Deuche suivit jalousement pas à pas l'élaboration de cette voiture minimaliste mais qui voyait grand.

Sa réflexion, alimentée par les premières enquêtes de marché menées en France sur l'automobile (à partir de 1922, à l'initiative de Michelin), prenait également en compte les progrès de la vie sociale qui voyait exploser l'en-

vie d'évasion des ouvriers. « La clientèle sera beaucoup plus large que nous le supposons, plaiderait-il en insistant sur le coût réduit à l'achat comme à l'entretien. Elle doit être au service de l'intérêt général ».

Quelle suspension !

Ses collaborateurs n'allaient pas tarder à prendre la mesure de ce plan de rigueur. Lancé courant 1936, le projet TPV vise à révolutionner la construction automobile en empruntant des solutions aéronautiques (sièges-hamacs, caisse tendue de toile et tôle ondulée en particulier)

pour chasser l'ennemi, le poids. Un mot d'ordre qui tournera à l'obsession jusqu'à prévoir des freins exclusivement sur les roues avant, la suppression de la marche arrière, l'abandon de l'acier au profit de l'aluminium et l'examen systématique d'allègement, par tous les moyens, de chacune des pièces. « Aucune voie paraissant déraisonnable ne doit être écartée de nos recherches », fit savoir PJB à son équipe. De la première version présentée à la veille de la disparition tragique de Pierre Michelin au volant de sa traction Onze légère, en décembre 1937, jusqu'à la définition définitive de 1948, 49 prototypes successifs furent écartés par

le patron perfectionniste. Jusqu'à exiger « que la serrure résiste aux manœuvres effectuées par des personnes malhabiles » ou encore « qu'une seule clef soit utilisée pour les écrous »

Figée dans la configuration qui fit sa légende (bicylindre à refroidissement par air pour un usage aussi bien rural qu'urbain), la « deux pattes » bourrée d'astuces était donc dans les starting-blocks de sa commercialisation à la veille au soir de l'Occupation. Au secret de la fabrication de cet engin si talentueux que les Allemands en réclamèrent trois exemplaires, s'ajoutèrent les mystères de la guerre pour rendre encore plus énigmatique

Formidablement polyvalente, la Deuche fut le fruit d'une lente maturation au cours d'épisodes houleux.

la traversée du conflit par la Deuche. Par bribes, on apprit quelques épisodes stupéfiants de son cheminement dans les couloirs de l'histoire. A l'officier de la Wehrmacht Von Baumbach, ancien directeur commercial de DKW, qui exige de présenter la TPV au Führer et à son état-major (en échange du proto de la future Volkswagen), PJB oppose un refus catégorique. Et la VW livrée par Ferdinand Porsche au quai de Javel restera sous une bâche inviolable. Avec menace de renvoi immédiat à quiconque lèverait le voile. La guerre dure et la mise au point, reconsidérée en raison du coût

prévisible à la Libération encore lointaine, est discrètement reprise. Un jeune officier allemand profrançais et une secrétaire craquante de l'usine de Javel ont un coup de foudre qui aidera secrètement le développement du dossier.

Combien de baisers échangés ?

« C'est cette voiture, avec le moteur de 375 cm³, que veut voir le Salon », tranche PJB, courant 1948, après plusieurs essais en compagnie de madame et de sa fille. La « trépigieuse »,

comme la qualifiaient les testeurs lancés sur les routes du Massif central, venait enfin d'atteindre le niveau de confort exigé par le patron – décrit comme un maniaque de la suspension – grâce à l'adoption des fameux batteurs qui procurent une tenue route inégalée. La veille de l'ouverture du salon, après avoir dopé ses troupes de commerciaux, PJB mystifie la presse en démentant la présentation imminente de la Deuche.

A sa découverte, le lendemain, les journalistes se montrent sceptiques, sinon moqueurs. Le public, lui, ne s'y trompe pas : il vient enfin de trou-

ver la campagne idéale à ses besoins d'autonomie et plaisirs de prendre la route. Combien de baisers seront échangés, pendant 42 ans de service, dans les sièges des 3,9 millions de modèles de la Deuche qui prirent même, pour les aventureux, le chemin de Kaboul ? En tout état de cause, nous avons tous de la Deuche en nous... PJB ne connaîtra pas le formidable succès de son bébé car il disparaît dans un accident au volant de sa Traction Avant, le 11 novembre 1950, à Broût-Vernet (Allier). Mais il laisse dans les tuyaux d'autres projets révolutionnaires, dont la DS Citroën.

JEAN-FRANÇOIS MEUNIER

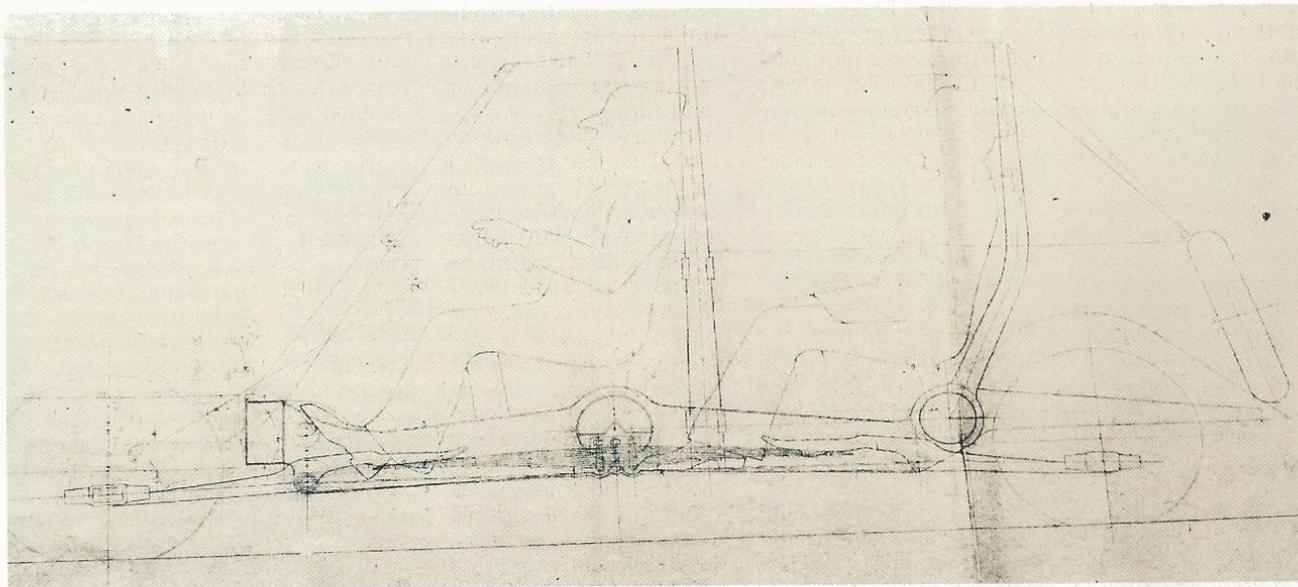
De la 2 CV à la F1

Les bureaux d'études de Michelin planchèrent sur la 2 CV, en particulier sur tout ce qui concernait les questions de liaisons au sol. De nombreux types de suspensions furent conçus, voire testés. Quelques plans subsistent dont celui-ci, daté de 1938, montrant un grand ressort à lames central agissant sur les roues avant et arrière. Le système fut abandonné mais pas oublié.

Lorsque, soixante ans plus tard, à l'occasion de la sortie d'un livre à la gloire de la Deuche, les auteurs, qui connaissaient l'existence de ce plan, voulurent l'utiliser, François Michelin en personne opposa un veto formel et c'est une esquisse retouchée et modifiée qui leur fut fournie sans qu'ils n'en sachent rien. Pourquoi ce « secret défense » pour une technologie vieille de plus d'un

demi-siècle ? C'est qu'à l'époque, le service compétition de Michelin, qui avait toujours à l'esprit le retour à la Formule 1, travaillait sur des systèmes de suspension apparentées à ceux qui avaient été imaginés à l'époque. Aujourd'hui, cette solution n'ayant pas été retenue, le secret est levé et c'est le plan original que nous vous présentons en exclusivité mondiale.

F.G.



PETITE HISTOIRE ROCAMBOLESQUE D'UN ECHANGE STANDARD DE PIECE DETACHEE AUTOMOBILE

Je commande en juillet dernier une pièce détachée auto d'une valeur de 80€ à un fournisseur, en principe sérieux, de la région parisienne dont je connais le patron pour l'avoir rencontré à Rétromobile et avoir discuté avec lui.



Il m'est demandé en plus une consignation de 80€ jusqu'au retour de la pièce usagée ce qui est tout à fait normal; je règle donc par carte bleue 160€ plus port et je reçois la pièce dans les 48 heures et, de mon côté, je retourne la pièce usagée en Colissimo 48 heures après.

Un mois après, n'ayant pas reçu de remboursement, j'adresse un mail au fournisseur qui reste sans réponse.

Deux mois après, je téléphone au patron de la société qui me dit n'avoir pas reçu mon Colissimo mais il doit faire des recherches.

De mon côté, je demande au guichet de LA POSTE de regarder le suivi de ce Colissimo et ils me donnent immédiatement une preuve écrite du dépôt de ce colis le 30 juillet à 9h27 (le service est efficace)

Trois mois après l'envoi de la pièce j'adresse une lettre au fournisseur avec l'attestation de LA POSTE mais je n'ai pas de réponse.

En dernière solution, j'adresse une lettre recommandée avec AR au patron de la société qui m'appelle dès réception de la lettre pour me dire qu'il m'envoie un chèque de 80 € que j'ai bien reçu. On voit l'efficacité d'une lettre recommandée !!!!!

Pour sa défense le patron me dit que j'ai envoyé un Colissimo sans signature et, comme il n'a pas signé, il ne l'a pas reçu !!!!!; Il me dit également que le facteur qui le dessert n'est pas sérieux car il dépose les colis sur le trottoir et signe à sa place ; de plus, le quartier étant mal famé, certains colis sont volés !!!!!; je lui ai conseillé de déménager.

Tout cela pour vous dire de retourner les pièces au minimum par Colissimo avec signature ou mieux en recommandé pour éviter cette histoire rocambolesque qui a duré trois mois.

Pour pasticher Monsieur de La Fontaine, on pourrait dire : Ténacité (et recommandé) valent mieux que force et que rage.



Jean BACHELET

Les prodiges du pneu vert

Innovation majeure, le pneu vert améliore radicalement l'impact du cycle de vie du pneu sur l'environnement. Et en prime il fait réaliser des économies appréciables.



Avec prémonition, Michelin a vu monter les périls. La mise en danger de la planète par les pollutions, induites notamment par les émissions liées à la circulation des personnes et des biens, préoccupe depuis longtemps la recherche du manufacturier. Une première fois avec le pneu radial, à partir de 1946, la nouvelle formule de confection vient réduire la résistance au roulement et donc la consommation.

200 composants aux ordres

Plus massivement encore, le pneu vert, lancé en 1992, s'emploie avec succès à minimiser les dégâts provoqués par le trafic routier. En cent ans d'histoire, le pneu Michelin a victorieusement terrassé cet ennemi invisible de la résistance au roulement de trois quarts, le portant de 25 kg/t à moins de 10 kg/t.

Examen au ras du sol : tour après tour, le pneu se déforme pour absorber les irrégularités de la chaussée, ce qui lui permet d'assurer adhérence et confort. Mais, en se déformant, ses 200 composants, dont le caoutchouc naturel issu des plantations d'hévéas (un million d'hectares), s'échauffent et dissipent donc une partie de l'énergie déployée par le moteur. Nous voilà au cœur du problème soulevé par la résistance au roulement.

Sachant qu'un plein sur cinq sert exclusivement à ce poste – le reste de l'énergie luttant contre la résistance de l'air, l'inertie et la gravité – l'enjeu n'est pas mince. Aussi, depuis des lustres et à tous les stades de la production, Michelin intervient-il pour tirer le meilleur parti de la mise aux ordres des constituants. L'introduction de silice contribua grandement à faire évoluer la protection de l'envi-

ronnement. En offrant d'emblée une économie sensible d'énergie (de l'ordre de 4 % de la consommation des véhicules), le pneu vert causa une véritable révolution dans le milieu des transports.

Le pneu poids lourd connaît quatre vies

Sans rien céder en matière de sécurité, se montrant même plus performant sur sol mouillé, tout en assurant une longévité maximale, il devint rapidement l'élu d'un marché sensible à ses aspects économiques favorables. Les constructeurs, aux prises avec les normes, furent conquis tandis que le grand public se laissait progressivement sensibiliser aux problè-

mes de pollution. Les professionnels de la route avaient, eux, vite réalisé tout l'intérêt économique de ce prodige.

Reste, en fin de vie, que près d'un tiers du milliard des pneus vendus, chaque année, dans le monde finissent en décharge ou disparaissent dans la nature. Pour retarder cette échéance, de plus en plus étroitement encadrée, Michelin prône le « recrusage » et le rechapage de sa gamme poids lourds, qui connaît de la sorte quatre vies durant son séjour sur le bitume.

« Des progrès considérables et décisifs sont encore à attendre de la part de la recherche dans le domaine de baisse de la résistance au roulement », font savoir les responsables. « La diminution de moitié de son influence est envisageable à court terme ». Le pneu vert, dont les dernières déclinaisons – sous le nom de Proxima – font merveille, n'a pas fini de surprendre.

Bottes de sept lieues pour poids lourds

En assurant une grande partie du transport des biens, les poids lourds interviennent lourdement dans le bilan environnemental. Comme pour les voitures de tourisme, c'est toutefois en phase de roulage (à l'usage), et non de confection ou au stade de l'élimination, comme on le penserait a priori, que se produit l'impact majeur du pneu (93,5 %). Pour répondre aux attentes des professionnels, Michelin a inventé l'Energy A2, qui réduit de près de 2 litres la consommation au 100 km et affiche une durée de vie 2,5 fois supérieure à ses concurrents, par la grâce des opérations de recrusage et de rechapage, selon le procédé unique de la maison, le Remix. Récemment, la Manufacture a présenté le pneu poids lourd qui s'auto-régénère après usure. Aux deux tiers de sa durée de vie, ce dernier-né d'une gamme XDN en constante évolution retrouve toutes ses qualités natives par les vertus de la technologie durable.



Salon Auto Moto Rétro Rouen



Les voitures anciennes font

COLLECTIONNEURS. Pour son premier rassemblement, le Normandy Retro Show a présenté une soixantaine de voitures anciennes à Rouen.

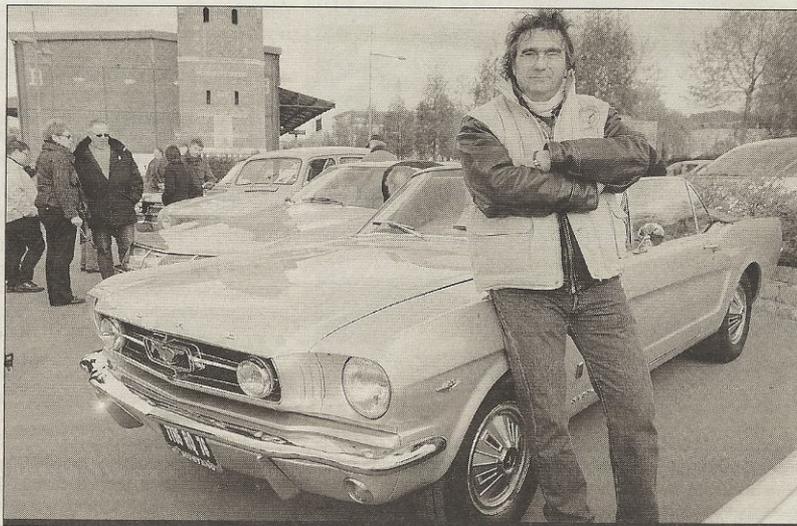
C'était le premier rendez-vous organisé par le club Normandy Retro Show, en partenariat avec le Grand Port maritime de Rouen. Dimanche 15 avril, à l'espace des Marégraphes sur les quais de Seine rive droite, près de soixante véhicules anciens, datant d'avant 1975, étaient exposés pour le plus grand plaisir des passionnés et des curieux.

De la Rolls Royce à la Porsche en passant par la 2CV, l'Aston Martin, la Jaguar ou la Cadillac, chacun a pu apprécier les voitures prestigieuses, sportives et populaires. Des plus rares aux plus mythiques. « L'idée est de permettre aux propriétaires de se retrouver pour partager leur passion et échanger des conseils et d'exposer au grand public le patrimoine automobile de la région », explique William

Appleton, le président du club. Entre amis, en famille ou en couple, les visiteurs se sont pris rapidement au jeu, à se photographier devant les voitures mythiques, à poser des questions aux propriétaires, à se rêver au volant des bolides. Exposants et passants, qui ont salué l'initiative, sont repartis le sourire aux lèvres et la tête pleine de rêves. En attendant le prochain rassemblement pour une nouvelle matinée sous le signe d'un autre temps.

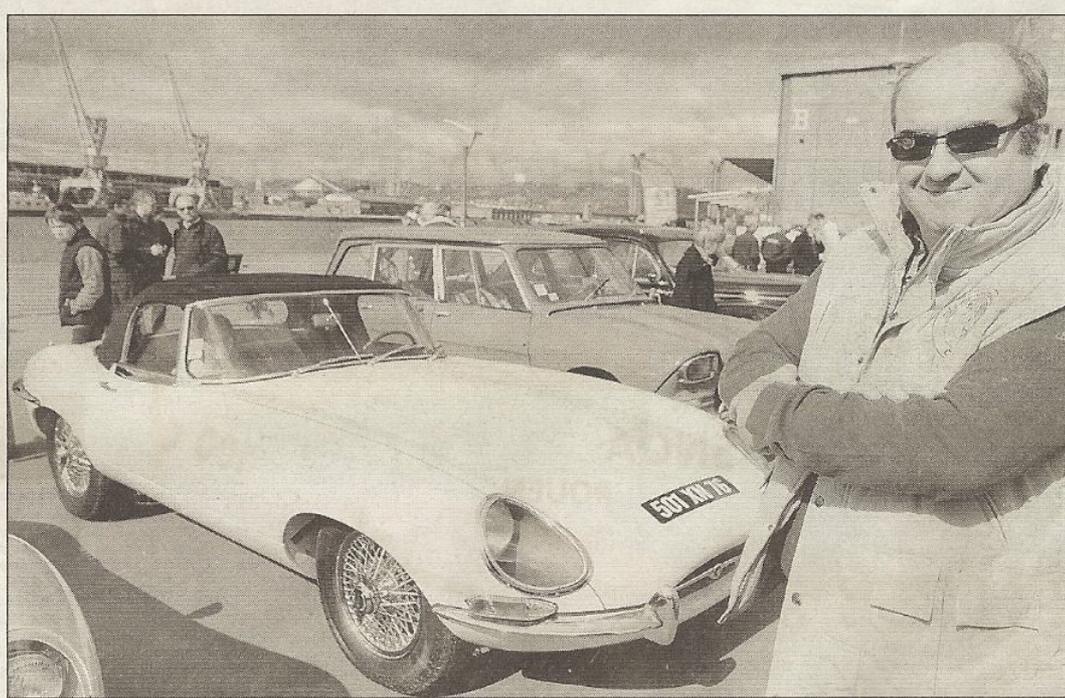
GAËLLE CARCALY,
PHOTOS JEAN-MARIE THUILLIER

- Les prochains rendez-vous sont fixés les dimanches 20 mai, 17 juin, 15 juillet, 16 septembre, et 21 octobre, de 9 h 30 à 12 h 30, quais de Seine rive droite, espace des Marégraphes à Rouen.
- Pour exposer, inscription obligatoire sur le site www.normandyretroshow.com



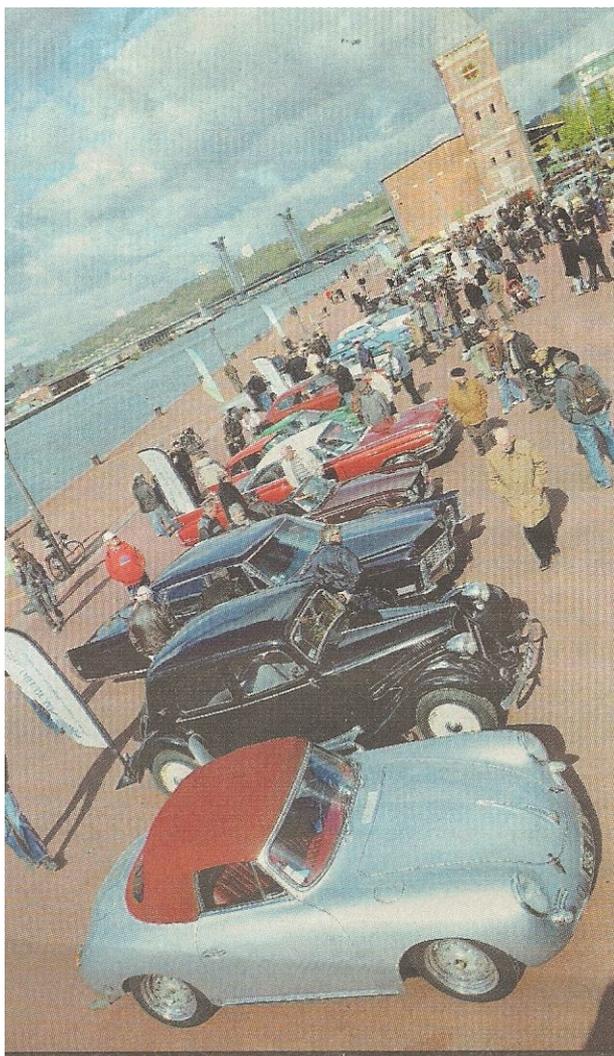
La mythique Ford Mustang, modèle 65 GT cabriolet, a attiré les passants

leur show à Rouen



Cette Jaguar type E de 1962 a été complètement restaurée

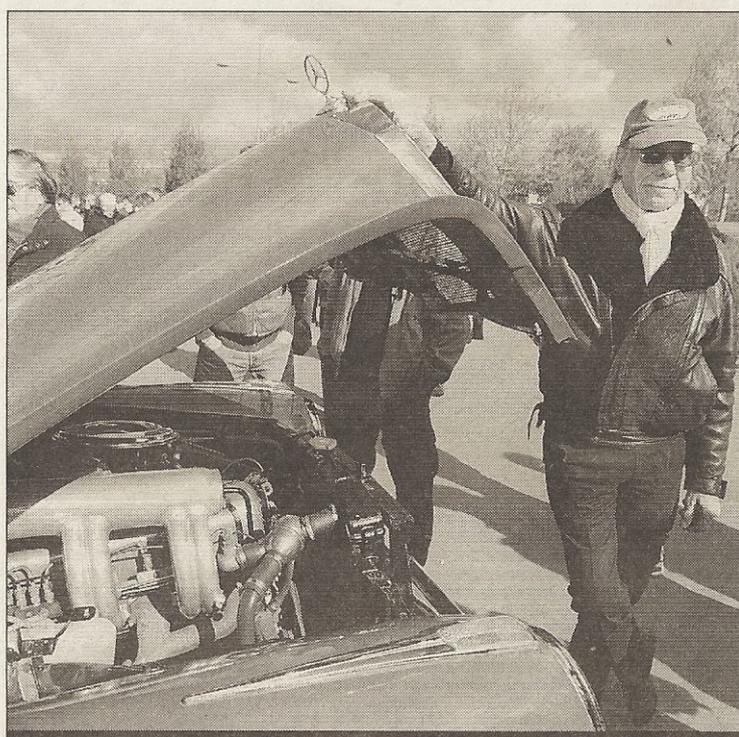
Les honneurs de la presse



andy retro show a accueilli une soixantaine d'exposants



La voiture de Tintin a ravi petits et grands



Vue sur le moteur injection de la Mercedes 220 SE Ponton

Les honneurs de la presse

ISNEAUVILLE... LE RENCARD FÊTE SES DEUX ANS

Du soleil et de belles voitures

Gros succès pour l'association Isnôgood dimanche dernier, sur le parking de Leroy-Merlin. Des dizaines de voitures rutilantes et de légendes, et des centaines de visiteurs venus les admirer.

Du soleil, de nombreux véhicules et plus encore de visiteurs : incontestablement, le "rencard" d'Isneauville, qui fêtait ses deux ans dimanche, a obtenu un grand succès. Toute la journée, les collectionneurs se sont en effet succédés sur le parking du Leroy-Merlin, assurant le renouvellement permanent d'une incroyable exposition. Et une nouvelle fois, il y en avait pour tous les goûts entre les anciennes, de toutes époques, les "youngtimers", ces autos

assez récentes mais déjà mythiques et les voitures de prestige, aussi incroyablement belles que nombreuses. En connaissez-vous beaucoup des parkings où l'on compte autant de Porsche, de Ferrari, de Jaguar au mètre carré ? Et de tous les modèles, des plus populaires aux plus exclusifs, toujours en parfait état.

Concours d'élégance
Pour ce "rencard" exceptionnel, à la traditionnelle ex-

position d'automobiles, s'ajoutait un concours d'élégance avec une soixantaine de véhicules en lice, qui ont dû donner du fil à retordre au jury. Comment, en effet, départager une 2 CV d'une Roll's Silver Cloud 2 qui n'aurait comme seuls points communs leur époque de fabrication et leur couleur grise ? Ou une Citroën B2 Torpedo, superbe et très rare, d'une non moins superbe et très rare Lotus Europa des années 70 ? Voir encore une Peugeot



Une très rare Citroën B2 Torpedo de 1923



Un nombre impressionnant de voitures de sport

202 d'une Jaguar XK 140 ?... Le mieux, dans ce musée de l'automobile à ciel ouvert, était alors de se laisser aller à des coups de cœur successifs, goûtant à chaque fois le plaisir de découvrir ou redécouvrir des modèles pour certains devenus rares, toujours superbement entretenus par

des propriétaires aux petits soins.

Une mention particulière s'impose, toutefois, pour le propriétaire du tracteur Latil TP Artillerie de 1914, qui a fait un travail de restauration absolument incroyable et est venu, par la route, tractant une roulotte de forain Nodet,

de 1947, elle aussi restaurée avec soin et goût. Ce seul véhicule, par sa rareté et sa beauté, valait que l'on passe son dimanche à Isneauville !

Prochain rencard d'Isnôgood le premier dimanche de mai, de 10 à 12 heures, sur le parking de Leroy-Merlin.

Mardi 10 avril 2012

Rouen Rive droite

PREAUX. Des collectionneurs de voitures se retrouvent pour cultiver leur passion et préparer leur prochaine sortie.

Attention, virus !

« Depuis que j'ai attrapé le virus de la collection automobile il y a plus de vingt-cinq ans, j'ai contaminé de nombreuses personnes dont huit gravement atteints à Préaux », avoue, pince-sans-rire, Gérard Filloque, entouré de ses « copains du village » propriétaires de voitures anciennes et affiliés à ses côtés au célèbre club « La calandre auto rouennaise ». En quelques années, le vaste sous-sol du pavillon de ce retraité de la métallerie est devenu leur repaire. A « l'annexe préautaise », on restaure ensemble non seulement des modèles rares comme un cabriolet Peugeot 202 de 1939, des belles américaines, de fougueuses italiennes mais aussi des triporteurs et deuxroues vintage, dans une ambiance aussi potache que studieuse. « La prochaine sortie en



Les membres de « l'annexe préautaise de la Calandre » se retrouvent au sous-sol du pavillon de Gérard Filloque

préparation est notre préférée, il s'agit de la nouvelle édition du Tour de Bretagne le 25 mai, un rassemblement mythique qui regroupera mille deux cents voitures anciennes », explique Jean-Yves, mécano retraité de la

TCAR. « S'il y a des passionnés ou d'autres propriétaires d'anciennes voitures dans les environs qui n'ont pas été contaminés, ils peuvent encore nous rejoindre », précise Michel Petit. Contact : 02.35.59.81.20.

Les honneurs de la presse

SAINT-JACQUES-SUR-DARNETAL. Trois jours durant, la Ville a vécu aux rythmes de la fête Saint-Christophe.

Les belles s'exposent

Le programme était encore complet pour la fête Saint-Christophe.

Pour enrichir la course cycliste, le repas guinguette, la fête foraine et le défilé musical, les organisateurs ont proposé, pour la première fois, une exposition de véhicules anciens.

Une nouveauté : des voitures anciennes

Lors de ce rassemblement, dimanche matin sur le parking du centre commercial, des collectionneurs privés et l'association Calandre Rétro Rouennaise ont aligné une vingtaine de voitures : les triumph, la caravelle ou encore la Favel Véga ont ravi les amateurs et passionnés. Des deux roues comme un solex et des engins agricoles ont complété l'exposition.

La plus ancienne quatre roues, une Renault Torpédo de 1928, est la propriété de Gérard Filloque. Natif de la commune, il a appris à conduire sur cette voiture et quand il a pu en acquérir



Gérard Filloque est fier de sa Renault Torpédo de 1928

une, il s'est lancé dans une restauration d'un an et demi, la belle étant vendue en pièces détachées. Dans les moindres détails, il s'est attaché à retrouver les éléments jusqu'à la peinture RM Rouge Corail d'origine « qui fut réutilisée sur les premières twingo », raconte comme anecdote le collectionneur de voitures d'avant-guerre. Participant à différentes mani-

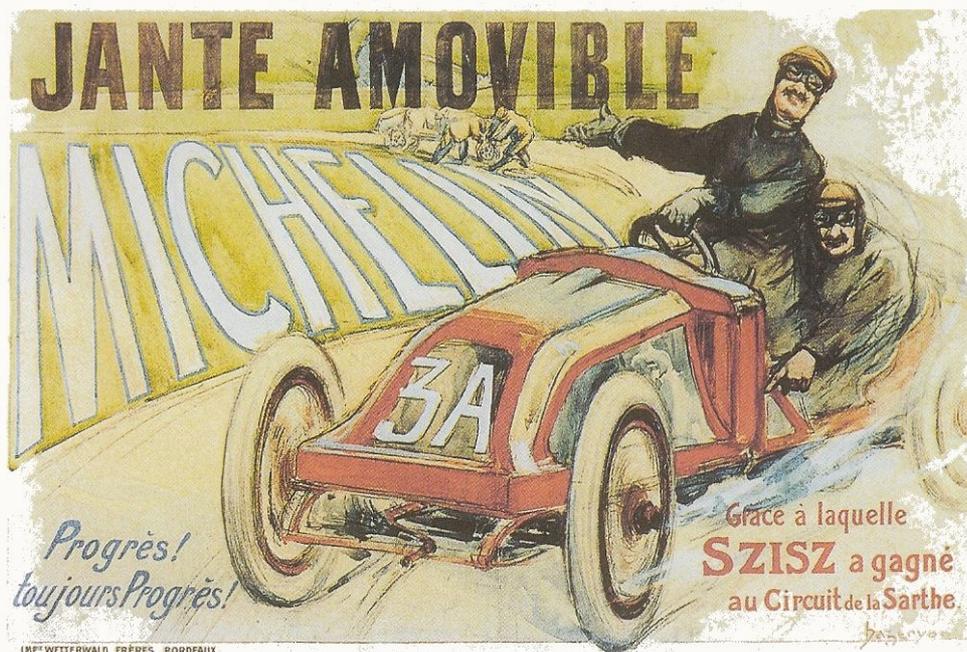
festations de l'association rouennaise, il vient de faire le Tour de Bretagne avec une de ses dernières acquisitions : « une 202 de 1939 qui ne fut fabriquée qu'à 1193 exemplaires et dont je n'en connais que cinq encore en état... C'est une véritable passion », complète l'amateur de Old-timer avant de repartir dans ses explications pour les visiteurs.



Cette élégante Mercedes ponton de 1958 n'a pas fait exception à la règle : elle n'a pas quitté sa capote.



Renault : première victoire au Mans



IMP. WETTERWALD FRÈRES, BORDEAUX

© MICHELIN

Renault (le constructeur), Szisz (le pilote) et Michelin (le manufacturier) : les lauriers de la victoire

Après l'immense succès des Coupes Gordon-Bennett, l'industrie automobile française et les constructeurs automobiles français ont été très frustrés par ces épreuves où de très nombreux constructeurs avaient le potentiel pour briller, mais seuls trois engagés français participaient à ces coupes.

Après une tentative avortée, dès 1905, il est décidé la création, en 1906, d'un Grand Prix

par équipes de marques sur un parcours de 103,18 km à parcourir 12 fois (6 tours par jour). L'épreuve a lieu les mardi 26 et mercredi 27 juin 1906. 32 engagés sont au départ (parcours en triangle ; poids maximum des voitures 1.000 kg ; interdiction de toute aide extérieure au pilote et à son mécanicien). Le samedi, c'est Paul Baras, sur sa Brasier, qui est en tête dans les deux premiers tours, devant l'autre Bra-

sier de «Pierry» (à 1'30") et la F.I.A.T. de Weillschott (à 1'45"). Szisz, sur sa Renault, est déjà à plus de 5 minutes.

Sur deux jours

Dès le début du troisième tour, Szisz prend la tête grâce à sa vitesse pour ravitailler et, notamment, à ses changements rapides de pneumatiques. Barillier revient à la deuxième place sur sa Brasier et Baras est troisième mais ce sera le

meilleur classement de l'écurie au Trèfle, accablée par les crevaisons. La chaleur et le goudron fondu rendent difficile cette fin de première journée. A l'issue de la mi-course, le trio de tête est connu : en tête Szisz et sa Renault, devant Albert Clément (le fils du constructeur), à plus de 26 minutes, et la F.I.A.T. de Nazzaro, à près de trois quarts d'heure.

Les voitures sont en parc fermé pour la nuit et, dès 5 h 45' 30", c'est Szisz qui s'élance pour la deuxième journée. Louis Renault a donné des consignes de prudence. Mais le pilote hongrois ne sera pas inquiet, d'autant plus que Clément multiplie les crevaisons. Et comme le jeune pilote français s'est entêté, en étant le seul de son équipe, à refuser les nouvelles jantes Michelin, il perd beaucoup de temps, permettant à Nazzaro de prendre de l'avance au 10^e tour.

Le podium ne change plus et c'est donc Renault qui triomphe, enlevant le premier Grand Prix de l'Automobile-Club de France, avec Szisz comme pilote (12 h 14' 07" ; moyenne 101,194 km/h) devant Nazzaro (12 h 46' 26") sur F.I.A.T. et Clément (12 h 49' 46") sur Clément-Bayard. Meilleur tour : Baras sur Brasier au premier tour (118,092 kmh). Tous les autres classés finissent à plus d'un tour (4^e Barillier, sur Brasier ; 5^e Lancia, sur F.I.A.T. ; 6^e Heath, sur Panhard ; 7^e Baras, sur Brasier ; 8^e Duray, sur De Dietrich ; 9^e «Pierry», sur Brasier ; 10^e Jenatzy (le premier jour) et Burton (le deuxième jour), sur Mercedes ; 11^e Mariaux, sur Mercedes.

L'innovation Michelin qui fait la différence : la jante amovible

Sur une jante en bois d'un diamètre légèrement réduit vient se fixer une fausse jante munie d'un mentonnet (pièce saillante servant d'arrêt) intérieur et garnie de huit boulons encastrés entre la frette (ceinture métallique) et la jante en bois ; sur cet ensemble vient se fixer la jante mobile maintenue par huit cavaliers qui

sont reliés aux huit boulons. Ceci permet un montage et un démontage très rapides et bien moins fatigants pour le pilote et pour son mécanicien.

F.I.A.T. a équipé les quatre roues de ses voitures de ce dispositif, alors que Renault et Clément-Bayard n'en ont équipé que les roues arrière, à l'exception de celles du jeune Al-

bert Clément, fils du constructeur (qui le regretta amèrement pendant la course).

D'autres marques auraient bien voulu équiper ainsi leurs voitures mais, déjà tangentes quant au poids, cela leur était impossible, ces nouvelles jantes étant beaucoup plus lourdes que celles utilisées précédemment.

Madame La Marquise

La plus ancienne voiture au monde en ordre de marche est française, elle vient d'être vendue aux enchères en Pennsylvanie pour 4,2 millions de dollars.



C'est le plus ancien véhicule à moteur construit dans le monde et qui se trouve toujours en ordre de marche. Il vient de changer de propriétaire lors d'une récente vente aux enchères, en Pennsylvanie (USA) pour le prix de 4,62 millions de dollars, taxes incluses (3,5 millions d'Euros).



Cette petite voiture, d'origine française, un « Dos à Dos » est propulsée par un moteur à vapeur. Elle a été construite en 1884 par Georges Bouton et Charles-Armand Trépardoux, sur les plans du comte de Dion qui lui a donné le nom de « La Marquise » titre nobiliaire que possédait sa mère.

En 1887, avec DE DION à la barre, cette voiture remporta la première course de l'histoire automobile disputée entre le Pont de Neuilly à Paris et Versailles et retour, soit une distance de 32 Km, réalisée en une heure et 14 minutes. Ce qui donnait une moyenne de 25,9 km/h. Selon un rapport d'époque elle a même atteint en ligne droite la vitesse incroyable de 60 km/h. !



Cette voiture n'a eu à ce jour que 4 propriétaires en restant dans la même famille durant 81 ans. Elle a été ensuite restaurée par deux fois, d'abord par la famille Doriol et ensuite par un collectionneur anglais du nom de Tom Moore, au début des années 1990.

Depuis cette dernière restauration, elle a par quatre fois participé à la course Londres/Brighton et reçu en 1997 une médaille d'or au concours d'élégance de Pebble Beach.

Espérons que le nouveau propriétaire lui fasse obtenir de nombreuses autres distinctions.



A VENDRE

BOUTIQUE CLUB : Huiles, liquide refroidissement, liquide de frein Etc ...

Didier Tél : 02 35 87 55 13



Citroën AC4A 1928

Berline 6 glaces – 2 strapontins escamotables
BON ETAT GENERAL + diverses pièces

Tél : 02 35 71 74 19

Citroën TA 15 SIX de 1954

avec suspension hydraulique, 45.000 kms d'origine
au prix de 28.000€

Tél : 02 35 37 75 56

MOTEURS TYPE

AC 4 – 1930
C4 GGL – 1932
B2
5/16 Chapuis Dormier
C.S.T4 – Chapuis Dormier
5 HP Citroën

De préférence en 1 lot → 15 000 €

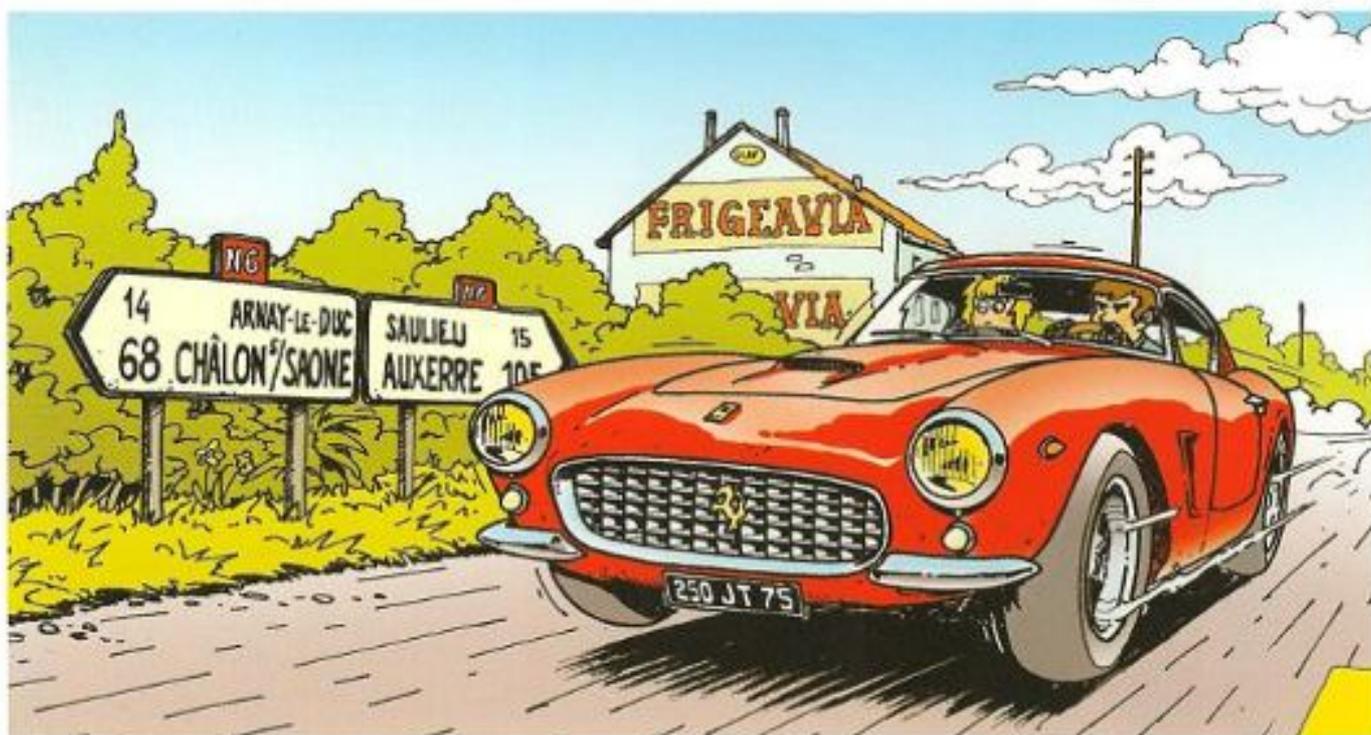
PNEUS

3 pneus neufs, 140 X 40 super ballon,
Bergougnan, Englebert, Renault, 60 €pièce

Tél : 02 32 59 18 22

PASSION *assurances*

Des Passionnés assurent des Passionnés



ASSURANCE VOITURES DE COLLECTION

Contact : Laurent Bonfils

Tél : 01 42 70 02 82 • Mobile : 06 10 85 14 19

Email : passionassurances@orange.fr

