

# 2021 : Encore trop au garage

## Les petites anglaises de l'ARVA

La vie de **ARVA**

**Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens**



# LES MOTS DE LA PRÉSIDENTE



Après 11 années passées au sein du conseil d'administration de l'ARVA, 3 au fichier des adhérents et 8 comme Présidente, j'ai décidé de mettre fin à mon 3<sup>e</sup> mandat avant son terme.

Pendant ces 8 années, mon objectif a été de satisfaire le plus grand nombre d'entre vous en y mettant tout mon cœur, et en restant toujours à votre écoute pour vous contenter, même s'il est difficile de plaire à tout le monde.

Ces 8 années m'ont énormément apportée sur le plan relationnel avec le partage d'idées, de convictions, de préparations de sorties avec les découvertes de différents monuments, de sites, de rencontres avec des artisans d'arts, de jardins extraordinaires ...

Pendant ces 8 années, l'ARVA a continué d'avancer :

- Les statuts de l'amicale vieillissants ont été actualisés, ils devront certainement encore évoluer, un règlement intérieur est venu les compléter.
- Le bulletin d'inscription aux sorties a été revu pour faciliter le travail et les démarches des organisateurs.
- Une ligne téléphonique et une adresse mail propres à l'ARVA ont été mises en place.
- Le site internet a été totalement refondu, représentant un gros investissement en travail de la part des bénévoles impliqués et aussi en termes financiers.
- Pour plus de convivialité entre les adhérents, nous avons décidé d'offrir, après les réunions mensuelles, un pot de l'amitié permettant d'échanger sur notre passion des anciennes, et ainsi de mieux se connaître ; une nouvelle expérience récente : ces réunions sont suivies d'un repas au restaurant pour ceux qui le souhaitent.
- Une très belle réussite a été la création des « traversées de La Rochelle et du pays rochelais », une grande et très belle aventure demandant beaucoup de travail et de rigueur. Le succès remporté dès la première année a permis à l'ARVA d'être reconnue auprès des mairies pour l'animation procurée auprès du public. Le succès s'est même répandu au-delà de

notre département par la découverte de nos belles côtes charentaises qui servent de fil rouge au choix du parcours. Modestie mise de côté, ce succès a même dépassé nos frontières car des anglais s'inscrivent à cette traversée. Et une récompense à ce succès, fut le tournage de l'émission « Echappées Belles », week-end à La Rochelle avec Jérôme Pitorin.

L'ARVA a créé des partenariats avec plusieurs entreprises, nous permettant ainsi des rentrées d'argent en plus des cotisations des adhérents. Les bénéfices tirés de la bourse d'échange des Minimes, de la Traversées de La Rochelle et une gestion rigoureuse nous ont permis de largement compléter le budget de notre amicale, de laisser le montant de l'adhésion à 50 € depuis 10 ans, et d'investir dans du matériel neuf : un grand Tivoli, 2 petits, une sono portative, un retro projecteur, des tables pliantes des percolateurs et différents petits matériels. Ces fonds nous ont permis également de vous offrir les petits déjeuners, les pots d'au revoir lors des sorties, la galette, le beaujolais nouveau, et une importante participation à notre dernière journée festive de l'année : La Der.

Au 17 Décembre, de nouveaux membres prendront leur marque au sein du bureau et du conseil d'administration pour insuffler un courant à même de continuer à faire évoluer notre amicale. Persuadée qu'ils auront à cœur de le faire, je leur souhaite de réussir, voire de nous surprendre pour assurer un avenir prometteur pour l'ARVA : bon courage à chacun d'entre eux et « Bon vent » pour l'ARVA.

Dans ce mot, vous remarquerez que « JE » a été très peu utilisé ; et pour cause : la gestion de l'ARVA sur toute cette période a été le travail de toute une équipe.

Aujourd'hui, je tiens à remercier cette équipe soudée et solidaire, chaque membre du bureau et chaque membre du conseil d'administration.

Bien sûr, je quitte la présidence de l'ARVA avant l'échéance prévue, car, depuis quelques mois, je ne suis plus en mesure d'assurer sereinement cette mission qui vient en plus de mes autres obligations.

A vous les adhérents, je ne vous oublie pas, au contraire, vous m'avez tant apportée durant toutes ces années.

A vous tous, je vous dis à bientôt comme simple adhérente dans nos prochaines sorties.

le 28 novembre 2021,

Corinne Chauveau

# L'ARVA



**119 adhérents**

Coordinateur : Jean-Louis Loubet

Ont participé à ce numéro : Dominique et Patrick Agranier, Gisèle et Philippe Bécue, Suzette et Michel Bironneau, Martine et Michel Bossard, Alexandre Bourdeau, Nathalie Bourdeau, Corinne et Jean-Pierre Chauveau, Patrick Dhelens, Agnès et Jean-Louis Loubet, Martine et Bernard Meunier, Sylvie Rivier, Daniel Sabourin, Jocelyne et Michel Sabourin.

Adresse mail : [laviedelarva@gmail.com](mailto:laviedelarva@gmail.com)

# BIENVENUE AUX NOUVEAUX ARRIVANTS

Sophie et Thierry CONROY

Valérie et Charles DEVYNCK

Véronique et Gilles DUPORT

Yann GUYOMARCH

Alexandre HAU

Georges HERVE

Cécile et Bertrand MIGAUD

Dimitri PEROCHAIN

Patrice REFFAY

Omar SENHAJI

Peugeot 306 Cabriolet. 1997

Lancia Lambda Torpédo. 1924 et Renault 4L. 1965

Renault 4L. 1986. Chevrolet Pick-up. 1952

Triumph Spitfire. 1975

BMW E30 325 Cabriolet. 1988

Renault Fuego. 1981

Studebaker 1942, GMC 1944, Hotchkiss Jeep 1963, 205 GTi

Ford Mustang 289. 1966

VW Golf GTi MK2. 1988 et BMW Z3 Coupé. 1999

MG Midget MK3. 1973



# ARVA RÉVOLUTION



La vie de **ARVA**  
Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens

APERÇU DES ACTIVITÉS 2020

N°16 JANVIER 2021



*Le Rendez-Vous de l'ARVA*

# 1. LA VIE DE L'ARVA

Voilà deux ans que l'ARVA a lancé sa modernisation, commençant par la proposition d'un journal résolument différent de ce qui existait. *L'avis de l'ARVA* est devenu *La vie de l'ARVA* avec une idée essentielle, retrouver à travers le journal les moments vécus, mais surtout prendre le temps de rencontrer des adhérents et de partager ces moments avec les lecteurs. Qui de mieux placé pour raconter sa voiture qu'un adhérent lui-même ? L'ARVA se devait d'aller à leur rencontre...

## Pourquoi transformer un journal d'association ?

Parce qu'il est sa vitrine, tout au moins celle que les adhérents ont l'habitude de regarder. Le journal reste le miroir de l'Amicale, jusqu'au moment où le site internet prendra le relai.

## Est-ce à dire que le site internet se substituera au journal ?

C'est une question que le conseil d'administration et les adhérents auront à trancher. Pour le moment, un document papier reste essentiel puisque les adhérents y sont attachés. Et le journal est un moyen de présenter l'ARVA lors de réunions publiques, notamment la réunion informelle des Minimes.

## L'idée de *La vie de l'ARVA* est venue comment ?

En regardant ce que faisaient différentes associations, en tout genre. Les bulletins que nous avons lus et épluchés sont tous très différents dans leur forme. De la feuille recto verso à la brochure sur papier glacé, il y a de multiples possibilités. En fait, on touche là à une question de budget. L'idée, pour nous, était de rester dans le budget alloué, mais avec un contenu différent. La consultation des nombreux bulletins que nous avons eus en main révèle une assez grande homogénéité : un catalogue de photos montrant des adhérents autour d'une table ou d'un verre, des images infinies de voitures stationnées sur des parkings ou des places d'église. On pouvait faire autre chose.

## Ces photos sont donc à bannir ?

Pas du tout, elles sont essentielles, mais à condition d'être sélectionnées et structurées autour de thèmes bien définis dans le cadre d'un journal. Plutôt qu'un pêle-mêle photographique, il nous a semblé plus valorisant de construire un journal thématique, fait à partir d'une idée centrale chaque année. Centenaire de Citroën en 2019, cinquantième de Simca en 2020, les « petites anglaises » en 2021. Une fois le thème choisi, le journal se structure autour de quatre idées :

1. La vie de l'association
2. Les adhérents et leurs voitures
3. Les sorties, collectives ou individuelles
4. L'histoire de nos voitures anciennes



**ARVA**  
AMICALE ROCHELLOISE DE VÉHICULES ANCIENS



## Et le journal évolue ?

Bien sûr, d'autant qu'il est doublé chaque année d'un numéro spécial Traversée, offert aux participants. On ne pense plus à la première édition qui fut un échec. Le journal (et l'autocollant fait pour l'occasion) ont été... oubliés ! Il devait être une sorte de n°0, le banc d'essai du journal de fin d'année, avec notamment l'apprentissage d'un logiciel de mise en page. Pas de quoi abandonner pour autant, juste se re-trousser les manches pour soigner le nouveau concept.

Le n°15 a donc été le premier *La vie de l'ARVA*, avec à la clé de très belles rencontres, Gérard et Odile Bossis qui ont raconté la résurrection de leur Panhard 24, Alain Reix et Alain Piat qui ont conté l'histoire de leurs Facel et Matra, sans oublier Jean-Louis Hugueny. C'est lui qui, le premier, nous a mis sur la piste du « je vous raconte ma voiture ». Un grand merci à Jean-Louis. L'année suivante (n°16), c'était le spécial Simca avec, là encore, de très jolies rencontres, toutes autour de *Simca-istes*, collectionneurs de différents modèles. Le plus, c'est qu'il y avait à la fois des adhérents de longue date (Danielle et Michel Aguillon) et des nouveaux arrivants (Patricia et Cyril Decaudin) ! Là, le moule du journal était fait. Il n'y avait plus qu'à se focaliser sur le contenu, textes, images et mise en page pour que tout soit au niveau de ce que veut porter l'ARVA.

## Pourquoi les « petites anglaises » cette année ?

C'était une façon de changer, et surtout de rencontrer des amateurs de Mini, MG, Triumph et autres. Les petites voitures anglaises sont très nombreuses au sein de l'ARVA. Et le choix des modèles évoqués n'a pas été facile. Il s'est fait au hasard des rencontres, que ce soit lors des sorties, des réunions d'adhérents ou des rendez-vous du dimanche, à Surgères, aux Minimes ou à Châtelailon... On aurait très bien pu se consacrer cette année aux 60 ans de la R4. Mais un modèle, c'est étriqué pour une association multi-marques. Alors, puisque 2022 marquera les 50 ans de la R5, ce sera peut-être l'occasion de se pencher sur les « petites Renault », de la 4CV à la Twingo qui vient d'entrer en collection, ou sur les populaires en général.

## La vie de l'ARVA, c'est un travail de longue haleine ?

Bien sûr, c'est presque deux mois de travail. Mais ça ne se mesure pas en temps passé, mais au résultat. S'il devait se mesurer en temps ce serait avant tout celui de tous ceux qui viennent parler de leur voiture et en raconter l'histoire. Sans compter ceux qui, de leur propre initiative, pensent à écrire un article sur un voyage, un séjour, une expérience, article que *La vie de l'ARVA* se fait un grand plaisir de publier. Une bonne façon de rappeler l'adresse mail du journal : [laviedelarva@gmail.com](mailto:laviedelarva@gmail.com)



## 2. LE LOGO



Il y a des mois que l'ARVA s'était engagée sur une réflexion au sujet de son logo. À l'évidence, un logo, comme le reste, ça vieillit, et il fallait donc le faire évoluer. Quelle entreprise, quelle marque n'a pas changé son logo au cours des dernières années ? Tous les amateurs d'automobiles étaient évidemment nombreux à rappeler l'évolution du losange de Renault ou du lion de Peugeot, bien conscients évidemment que la petite ARVA ne jouait pas dans la même cour.

Reste que le logo de l'ARVA, né dans les années 1980, montrait son âge, ne serait-ce qu'avec ses voitures carrées – ses tacots – aujourd'hui très minoritaires au sein des adhérents. Il fallait lui mettre un coup de neuf... malgré un stock d'écharpes et autres casquettes qui ne se vendent pas très bien, stock suffisamment important pour freiner non sans raison les plus frileux (il reste des écharpes !). Une seule chose était acquise, le logo se ferait en interne, dans une logique de bénévolat.

Une première réunion s'est tenue à l'automne 2019, avec autant de participants que d'idées. Des croquis circulent, des esquisses se passent de main en main, des dessins s'improvisent sur un coin de table, chacun apportant LA solution, en fait bien plus de critiques que de propositions. Une jolie cacophonie où il fut décidé de passer au concret : que les artistes en herbe apportent une à deux idées tangibles, format 6X6, plutôt noir et blanc que couleur ! Bref, il fallait juger sur pièce. La pandémie et l'inspiration ont alors autant réduit les vellétés créatives que le nombre de participants. Pourtant, en mars 2021, des survivants sont là pour apporter plusieurs propositions. Et là, deux idées émergent, aussi abouties que différentes. Une vraie richesse qui montre l'intérêt et l'attachement des adhérents à leur association.

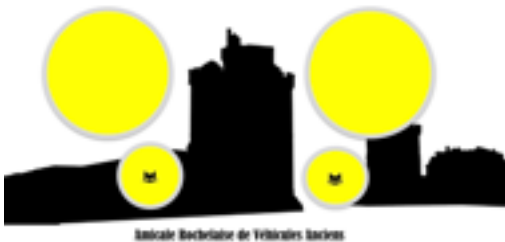
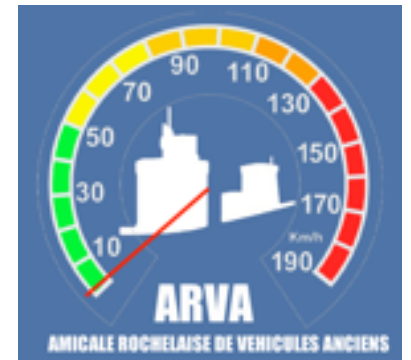
La première idée repose sur l'importance du nom de l'ARVA. Nom connu des amateurs de voitures anciennes à La Rochelle au point de «former un nom propre», il faut donc le porter en avant sur le nouveau logo. C'est donc le mot ARVA qui est à redessiner et à moderniser, «peut-être à insérer dans une calandre ou un bouchon de radiateur». Inutile de mettre en exergue les tours de La Rochelle, elles sont sur tous les logos en référence à la ville. C'est l'avis de Jean-Paul Porchon partagé par Florent Gaufreteau

qui n'a toutefois pu participer qu'à la première réunion. Dans cette logique, différents logos ou esquisses apparaissent :

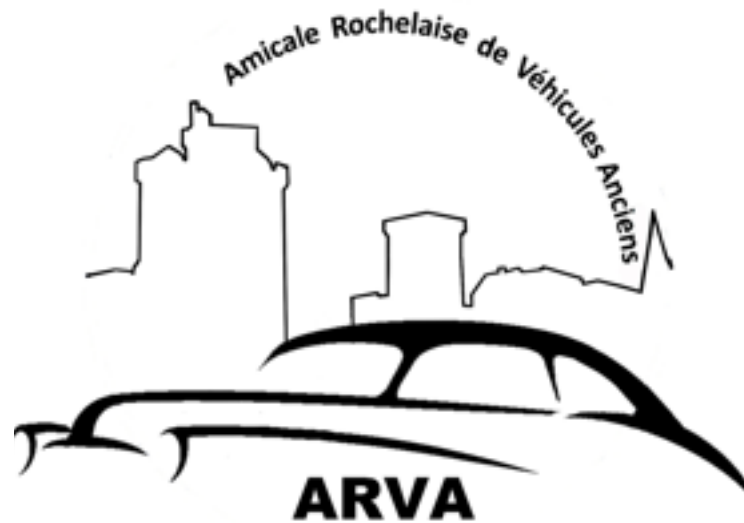


La seconde proposition est tout son contraire. Si le nom ARVA ne doit en aucun cas disparaître, il n'est pas à mettre en accroche. On ne recherche pas un club de voitures anciennes par le nom ARVA... car il est inconnu. Surtout, ce nom renvoie sur tout moteur de recherche à un nom déposé, celui d'un détecteur de victimes d'avalanches. D'où la nécessité de jouer sur un logo portant sur les deux éléments les plus porteurs pour reconnaître notre association, la voiture ancienne et la ville de La Rochelle, symbolisée par ses tours. Ce dernier point est partagé par Alexandre Bourdeau, Jean-Louis Loubet ou Bernard Meunier. Là aussi, et cette fois dans la seconde logique, différents logos sont présentés (ci-contre) :





Les propositions sont transmises au conseil d'administration, certains logos n'ayant pas été présentés par leurs auteurs ou écartés car ne répondant pas aux attentes. C'est le conseil d'administration qui va choisir trois logos pour les proposer aux adhérents qui devront voter, et *in fine* faire le choix entre les propositions retenues.



**Le choix des adhérents se porte en large majorité sur ce logo.**

Avis de **Dominique Bourdais** : cette voiture ancienne stylisée ne représente en principe aucune voiture connue. Cependant l'examen détaillé de ce grand coupé deux portes évoque pour moi :

- une Comète, pour le toit,
- une Vedette, pour le capot,
- une 203, pour l'aile avant,
- une Simca Sport, pour la calandre,
- une Delahaye, pour l'arrière.

Dans tous les cas, cette voiture mériterait d'être une **TALBOT LOGO** !

**Un logo adaptable aux circonstances et aux moments**



octobre rose



TOP 14



# 3. LE SITE INTERNET

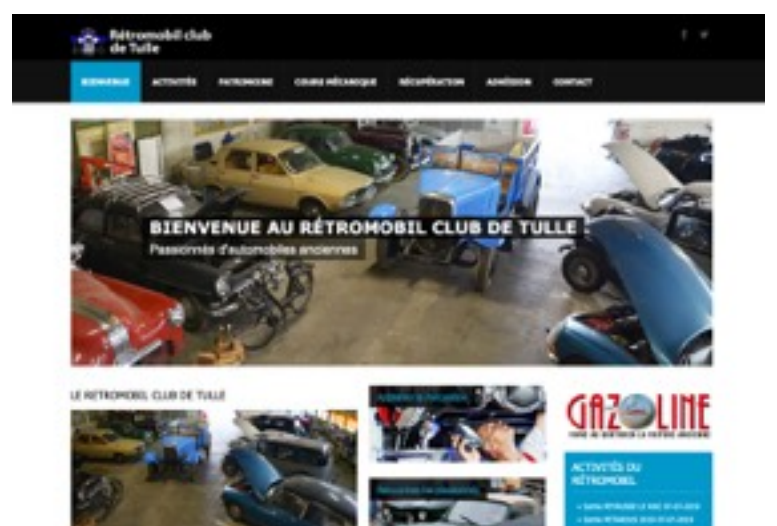
Entretien croisé avec Daniel Sabourin, Bernard Meunier et Jean-Louis Loubet.

## Pourquoi la création d'un site internet ?

L'ARVA avait depuis quelques années un site internet. Celui-ci avait été conçu avant que ce moyen de communication ne devienne aussi central qu'aujourd'hui. Daniel Sabourin a été chargé de s'en occuper pour le nourrir des informations que l'association voulait partager. Il s'est vite aperçu qu'il fallait passer à une vitesse supérieure et envisager une refonte complète du site, situation que partageaient plusieurs membres du conseil d'administration. Pour ce travail, et en présence de la Présidente Corinne Chauveau, un groupe de travail s'est constitué autour de Daniel Sabourin (rapporteur), Bernard Meunier, Jean-Louis Loubet, et Patrick Dhélens qui s'est joint en cours de route. Aucun de ces volontaires n'est informaticien, juste des utilisateurs. Pour autant, tous soulignent l'importance d'un portail sur le net qui est aujourd'hui la vitrine d'une association et sa porte d'entrée. Le site internet est un support de communication essentiel, voire indispensable, tant vis-à-vis de l'extérieur que pour les adhérents eux-mêmes.

## Quelle a été votre méthode de travail ?

D'abord un grand travail de *brainstorming* pour parler mal, c'est-à-dire lancer le groupe de travail à la découverte d'un maximum de sites internet des différentes associations de voitures anciennes (ci-contre). Un travail long, fastidieux, mais indispensable. Là, chacun d'entre nous a analysé, évalué, jaugé les sites. De ce travail de récolement, nous avons constitué les éléments d'un premier cahier des charges en vue d'imaginer le site internet – idéal ? – au moins complet par rapport à ce que nous avons vu. Daniel Sabourin a mis en forme ce cahier des charges qui allait être d'une part l'ossature de notre site, d'autre part la liste des éléments que nous allions inscrire dans l'appel d'offres. La création du site de l'ARVA nécessite en effet de passer par un prestataire, spécialiste de la construction de sites internet. Plusieurs entreprises ont répondu à notre appel d'offres. Le groupe de travail est alors reparti à la recherche des sites conçus par ces mêmes entreprises afin d'analyser leurs réalisations (pour la plupart des sites sans rapport avec l'automobile ancienne), et surtout les comparer sur le fond comme sur la forme.





### En quoi le travail transversal – le groupe de travail – vous a-t-il aidé ?

Il est essentiel de travailler en équipe pour enrichir le travail, surtout au sein d'une association. Nous nous sommes aperçus au fil des réunions que si nous étions tous favorables à la construction d'un nouveau site, chacun n'en attendait pas forcément la même chose. Ainsi le groupe de travail, très à l'écoute les uns des autres, a débattu de tous les souhaits proposés et attendus. L'attention à cette diversité d'idées s'est révélée un réel atout pour mieux nourrir le cahier des charges. Ce sera aussi – nous l'espérons – une façon de répondre aux attentes et aux besoins des adhérents qui, par définition, ne sont pas tous les mêmes.

### La mise en concurrence de différents concepteurs de sites a-t-elle été bénéfique ?

Cinq entreprises ont répondu à l'appel d'offres. Une a très vite disparu. Les quatre restantes ont présenté des devis différents, mais peu éloignés. De quoi d'abord mesurer que nous étions bien dans les prix du marché, ensuite affiner nos pistes de sélection. Mais la dernière ligne du devis – le prix – ne pouvait pas faire seule la différence. Le contenu des prestations était essentiel, notamment au niveau du suivi du site. Sur les deux entreprises finalistes – aux prix très proches –, ce sont bien les questions de maintenance, de mise à jour future et de formation de l'équipe de l'ARVA qui ont été prédominantes, le hasard faisant que l'entreprise choisie *in fine* était installée à Puilboreau contre Poitiers pour l'autre.



### Un site internet vit et évolue : quelles sont vos attentes et vos priorités ?

L'attente principale est que les adhérents s'approprient le site et l'utilisent de manière régulière. C'est grâce au site que les informations viendront aux adhérents (sorties, rendez-vous, messages de la présidence...). Le site évoluera car d'abord il sera en rodage, et ensuite s'améliorera, ne serait-ce qu'avec des contenus toujours plus nourris. Il deviendra l'agenda de l'amicale, le lieu où poser des questions, vendre sa voiture ou des pièces, ou en rechercher. Élément fondamental, l'apport d'un espace adhérent doit rassurer tout le monde : il n'y a sur le site aucune donnée personnelle, pas même votre nom, votre adresse et votre téléphone. Vous y avez pour l'essentiel le calendrier des sorties ou les comptes-rendus des AG, des choses qui ne sont pas accessibles au public extérieur.



# 4. LE RENDEZ-VOUS

## Quelles sont les nouveautés de ces rendez-vous par rapport aux réunions précédentes du vendredi soir ?

Comme pour le site internet, c'est le même groupe de travail, renforcé pour l'occasion de Michel Sabourin, qui s'est penché sur cette nouveauté. Présentée au Conseil d'administration, la proposition a fait l'unanimité. Il y a deux façons de présenter ce que l'on nommera Le Rendez-Vous de l'ARVA.

Commençons par la forme : ces réunions, qui auront lieu tous les deux mois (**mois pairs**), se tiendront dans un restaurant. Il ne s'agit pas simplement d'une question liée aux contraintes sanitaires qui, nous l'espérons tous, s'éloigneront. D'abord, vous l'avez constaté, nous n'avons plus de salle prêtée par l'ACCM, et celle qui l'a remplacée un temps est inadaptée à une réunion avec du monde. Ensuite, et avant tout, c'est l'envie de créer un moment convivial, avec au mitan de cette soirée un apéritif offert à tous, puis un dîner sur place pour ceux qui le souhaitent. Donc, plutôt qu'une fin de soirée, il s'agira d'un moment plus large, propice aux échanges.

Sur le fond, la mutation est radicale. Le côté informel disparaît pour faire place à une première partie axée sur un thème bien précis : nous souhaitons parler de notre passion commune qui est l'automobile ancienne, mais de façon suffisamment ouverte et variée pour intéresser un maximum d'adhérents et surtout d'adhérentes. Parler de voitures bien sûr, d'industrie automobile pourquoi pas, mais pas seulement avec le prisme technique. L'humain, l'esthétique sont des approches à présenter. Et nous n'oublions pas les voyages en voitures anciennes puisqu'il y a parmi nous, comme vous le verrez au fil de ce numéro, des adhérents qui font de très belles découvertes avec leurs autos.

## Comment procèdera l'association ?

Un carton d'invitation sera envoyé à l'avance par internet, avec le programme du jour et le thème retenu (fac-similé >). La première partie compren-

dra trois moments d'inégales durées : d'abord un mot sur l'actualité de l'association, ensuite le cœur de la soirée (le thème : un film, une conférence, un débat, des souvenirs partagés...) qui tournera autour des 45 minutes, enfin, troisième moment, quelques diapos de la dernière sortie. Apéro offert pour finir, tous ensemble, puis dîner pour ceux qui se sont inscrits à l'avance puisque le restaurateur a besoin d'un nombre précis de convives.

## Qu'en attendre ?

Avant tout une satisfaction des adhérents. Ils sont nombreux à nous avoir fait remonter qu'ils souhaitaient que l'on partage davantage notre passion pour la voiture ancienne. C'est donc dans cette perspective, et avec l'envie de rassembler, que nous souhaitons engager ce Rendez-vous.

L'une des dernières réunions avant la pandémie (17 janvier 2020) avait été en quelque sorte le coup d'essai de ces prochains Rendez-vous. Le thème « Claude Lelouch et l'automobile » avait permis de rappeler l'importance de la voiture dans différents films du cinéaste, et l'occasion de faire découvrir à certains le court métrage *C'était un Rendez-vous* (déjà !) avec cette folle traversée de Paris en voiture, au petit matin, à une allure inavouable. L'idée était à creuser d'autant que d'autres associations de voitures anciennes, à La Rochelle et ailleurs, ont adopté ce format de réunions avec succès.

Vendredi 17 janvier 2020  
18 h 30

### 1. Les actualités

Présidente et vice Président

### 2. Le rendez-vous

Lelouch et l'automobile

Film et débat  
Jean-Louis Loubet

### 3. Rétrospective

Michel Sabourin

La réunion est suivie d'un pot

et pour ceux qui le souhaitent  
d'un dîner



ARVA  
La Rochelle

06 12 34 56 78



En août 1976, à 5h30 du matin, Claude Lelouch traverse Paris, sans marquer le moindre arrêt et à une vitesse hallucinante. Filmé d'un seul plan-séquence grâce à une caméra fixée au pare-choc, le court-métrage original, intitulé *C'était un rendez-vous*, dure près de 9 minutes.

Le parcours va de la Porte Dauphine au pied du Sacré-Coeur à Montmartre. Le film a été fait sans autorisation préfectorale, ce qui a valu à Claude Lelouch une menace de suspension de son permis de conduire. Le film qui semble d'une modernité incroyable permet quand même d'apercevoir quelques voitures anciennes circulant au petit matin ou en stationnement dans un Paris (presque) désert...

## LE RENDEZ-VOUS DE L'ARVA



c'était un rendez-vous

un film de claude lelouch

Vendredi 17 janvier 2020

Court métrage



# LES PETITES ANGLAISES DE L'ARVA



# MINI PARMIS D'AUTRES



## LES AUTRES



Ford Mustang cabriolet.



Citroën 2CV Charleston.



Citroën DS20.



Jaguar XJ6.

Suzette et Michel Bironneau collectionnent les autos : six anciennes plus deux modernes. Mais là s'arrête l'idée de la collection telle qu'on l'imagine. La plupart de ces voitures sont celles que Suzette et Michel ont utilisées tous les jours pendant des années. Ce sont leurs voitures, celles qu'ils ont gardées, « parce que Michel aime bien garder », explique Suzette, mais aussi parce que certaines avaient si peu de valeur qu'elles étaient invendables ! « Une DS, il y a vingt ans, personne n'en voulait » rappelle Michel. Et comme il roulait beaucoup pour ses activités professionnelles, il changeait de voitures assez régulièrement. Alors autant se faire plaisir, d'où une DS20 et une Cadillac Séville (version Europe), puis au hasard des occasions trouvées, une Mustang cabriolet – « je rêvais d'un cabriolet » –, et une Jaguar XJ6. Toutes sont dans un état parfait, démarrant au quart de tour. « Pendant très longtemps, on s'est servi de la DS et de la Cadillac. C'étaient nos voitures de tous les jours ! » précise Suzette.

Ce n'est que depuis une dizaine d'années que Michel a agrandi son parc automobile en achetant deux modèles iconiques, une 2CV Charleston de 15 000 km, donc à peine rodée, et une... Mini ! Vous l'aurez tous constaté : la palette de voitures rassemblées chez Michel est assez extraordinaire, car il y a là quatre voitures qui ont profondément marqué l'histoire de l'automobile. La 2CV, vraie populaire française de l'après-guerre, produite jusqu'aux années 1980 ; la DS, le superlatif automobile des années 1955-1975, celle qui avait vingt ans d'avance ; la Ford Mustang, une américaine populaire, vendue très peu cher à son lancement aux États-Unis (1964). Avec une ligne à couper le souffle, elle a été la coqueluche de la jeunesse d'outre-Atlantique, devenant un mode de vie, un outil d'évasion et de liberté. Et enfin, il y a la Mini, première voiture de grande série à traction avant et moteur transversal. Il s'agit là, en 1959, d'une révolution technologique qui allait inspirer tous les ingénieurs de la seconde partie du XXe siècle. Et, c'est cette Mini que nous sommes venus voir !

« La Mini, c'est la voiture que j'aurais aimé m'acheter à mes 18 ans, explique Michel. Mais je n'en avais pas du tout les moyens. Alors, la Mini, je me la suis offerte en 2010 ». Une 1000 cm<sup>3</sup>, super bien finie en version limitée Jet Black, avec tableau de bord en bois, sièges avec passepoil rouge assorti aux ceintures. Et en plus, un toit ouvrant. Une Mini chic ! Et à conduire ?

« Elle est très habitable devant. Aux épaules, il y a bien plus de place que dans la 2CV ». Sur route bien goudronnée, elle est parfaite, mais sur nos nationales trouées et mal rapiécées, « c'est un peu raide », reconnaît Suzette. Mais la voiture est surtout idéale pour la ville. Elle se gare partout. « Il m'est même arrivé, poursuit Michel, de la mettre perpendiculaire à la rue. Avec un peu de place devant, elle dépasse à peine. Pour aller à Châtel quand il y a du monde, il n'y a pas mieux que la Mini ». Et son entretien ? « Je m'occupe de pas mal de choses. J'ai un pont dans le garage, et ça facilite bien le travail. Il n'y a pas longtemps, j'ai changé les cônes de caoutchouc des suspensions et l'échappement ». À parler voiture anglaise, on en vient évidemment à évoquer la Jaguar XJ6 qui stationne à côté de la Mini. Là, si la petite joue la carte du bon chic bon genre, avec la Jag, on entre dans l'univers du luxe : cuir beige pleine fleur, tableau de bord verni, téléphone de bord placé entre les sièges. Évidemment, moteur 6 cylindres en ligne et boîte de vitesses automatique. Petit coup de clé, le ronron du 6 cylindres est parfait. L'envoutement des Anglaises ! « Ah si seulement on trouvait à la faire entretenir », s'exclame Michel. « Jaguar-La Rochelle ne veut pas s'en occuper ». Trop vieille (1996) et probablement pas assez ancienne ! Jaguar pourrait regarder ce que Mercedes ou Porsche font : un suivi des voitures, quel que soit leur âge. Heureusement que la Mini est là pour sauver l'honneur britannique. Pour elle, les pièces sont disponibles. Mais l'heure est déjà venue de les remettre au garage, les deux Anglaises côte à côte, jolie façon de les laisser vivre entre elles, comme sur une île...

**Jean-Louis Loubet**



La Mini et son intérieur chic.



Suzette et Michel Bironneau devant la Mini.



Michel dans la Jaguar XJ6.



Les deux Anglaises côte à côte.

# MG B



La MG B est l'archétype de ce que l'on nomme le roadster. Ce type de véhicule, typiquement britannique, est à l'origine une voiture légère, de seulement deux places, décapotable et sans vitre latérale. Une voiture plaisir par excellence pour rouler en goûtant les senteurs et les embruns de la route. MG ou Morris Garage, né en 1923 à Oxford, devient très vite le spécialiste des roadsters avec de belles réalisations comme la série T (1937) ou la MG A construite de 1955 à 1962 à plus de 100 000 exemplaires. La MG B, lancée en 1962, marque un cap. C'est d'abord une vraie modernisation du concept avec des vitres latérales montantes et une capote presque étanche, un 1800 cm<sup>3</sup> de 95 ch, aussi solide que souple. Ensuite, un succès commercial : 386 000 ventes (quatre fois plus qu'une Floride), 512 000 en ajoutant le coupé MG B GT. Des ventes faites à la fois en Europe et aux États-Unis où la marque est très bien implantée. La MG B devient une référence, celle d'un cabriolet fait pour rouler, mais aussi capable de belles performances avec une vitesse de pointe de 170 km/h, rare en ces années soixante. La voiture est produite sans réels changements jusqu'en 1974-75, moment où les normes de sécurité contraignent le modèle à recevoir des parechocs massifs qui altèrent son élégance première.



Martine et Bernard Meunier en MGB.

Martine et Bernard Meunier possèdent un des derniers modèles de la « jolie génération », c'est-à-dire celle dotée des parechocs chromés. Il s'agit d'une version américaine, reconnaissable à ses trois essuie-glaces et ses éléments latéraux de signalisation. Couleur Dark Red, jantes Rostyle Billet 104 en alu, sièges habillage noir. Un choix parfait, en fait logique car Bernard a toujours aimé les voitures, depuis tout petit, et même après puisqu'il a eu l'opportunité d'en changer souvent. Mais comment vient-on à la voiture ancienne, et a fortiori à une Anglaise ? Par le cheminement de la vie, tout simplement. Les mutations professionnelles les font revenir tous les deux dans la région – Bernard est natif de Jonzac –, au moment où les enfants partent voler de leurs propres ailes. C'est donc le bon moment de s'enquérir d'une voiture ancienne et... d'adhérer à l'ARVA. « Je pensais trouver au-



Relais des 200 bornes. RN7.



près des membres de l'association des gens prêts à livrer leurs expériences », explique Bernard, « et puis regarder les voitures anciennes du club, c'est toujours enrichissant ».

Comme beaucoup d'entre nous, Martine et Bernard ont été attirés par les autos qui ont marqué leurs vies. Qui n'a pas recherché la voiture de ses 20 ans ? Pour Martine, il s'agissait d'une R5 TS, pour Bernard d'une R5 TL ou GTL. Mais trouver une R5 de première génération s'est vite révélé une opération impossible tant les modèles sont rares... ou totalement délabrés. Très vite, ils se sont rabattus sur le Plan B, un petit roadster, de préférence anglais. MG ou Triumph ? Le choix était ouvert. Et une décapotable dans notre région, c'était parfait, chose que Martine appréciait déjà puisqu'elle utilise tous les jours pour aller travailler sa 206 CC, plus neuve que neuve et déjà collector. Des Anglaises, ils ont en vues. Des belles, des vieilles et des très usées. Pas facile de faire son choix, sauf en se faisant aider par le frère de Martine – un pro de l'auto – et en visitant un spécialiste en région parisienne, Avantages Automobiles. Maison réputée, spécialiste des Anglaises, toutes garanties deux ans : « Idéal quand on n'est pas soi-même mécano ». Voilà comment la MG B Dark Red est devenue rochelaise... et pas seulement ! Car cette belle auto fait beaucoup de tourisme.

Martine et Bernard ont la passion des petites routes. Celles qui mènent dans les villages oubliés ou ces villes



dont on ne voit souvent que le nom sur un panneau d'autoroute, en se promettant bien sûr d'y revenir un jour. Cette année, ils sont allés dans les Pyrénées-Orientales, remontant la route des châteaux cathares. Puis, direction Vichy pour les MG-Days. Les autres années, ce fut une portion de la RN7, Montargis-Roanne, un rassemblement près du circuit de Magny-Cours... Et demain, ce sera Beaune pour les 60 ans de la MG, sans compter les petites balades au sein de la région. Avec toujours la même approche : des étapes qui n'excèdent pas 200 km, de belles découvertes au rythme du guide vert, quelques petits restos et de jolis gîtes pour les étapes. Une très jolie façon de retrouver une France oubliée et de vivre pleinement en ancienne.

**Jean-Louis Loubet**



# HISTOIRE DE BHK\*

\*Ainsi l'appelait affectueusement son ex-proprétaire anglais par les lettres de son immatriculation



Décidément, la vie est pleine de hasards. Je vivais heureux, propriétaire depuis huit ans d'une belle sportive allemande, fiable et performante. Je n'avais pas fait d'infidélité à ma teutonne si ce n'est une expérience de dix-huit mois avec une MG Midget 1967 dénichée du côté de Belfast que j'avais eu le plaisir de conduire, en double monte, avec mon fils Julien à Montlhéry dans le cadre des Coupes de Printemps. Mais le virus des belles Anglaises m'a repiqué en lisant une petite annonce de la revue Car & Classic de février 2018. Immédiatement, j'ai craqué pour cette MGB de 55 ans, Iris Blue, une authentique voiture de course pourvue de son passeport FIA à jour (quand on sait la difficulté à obtenir ce précieux sésame...) et valable jusqu'en 2025.

Dans le plus grand secret de mon couple, j'ai donc adressé un mail à son propriétaire pour en savoir un peu plus. Deux heures plus tard, je recevais une réponse sympathi-



**1963 MGB FIA RALLY.** Original body, refreshed with new sills, lower wings, rewire & axle. Iris blue/ white. Lovely patina. Eligible for all UK & international road events.  
toftsbank@btinternet.com 07714206334

que de Martin Robinson me fournissant l'historique complet du véhicule et m'indiquant sa localisation : Newcastle.

Cette MGB (la 6 682<sup>e</sup> produite sur une production totale de 540 000), LHD (volant à gauche), a été exportée de l'usine d'Abingdon vers les États-Unis pour être livrée en 1963 en Californie où elle est restée trente ans. Elle a porté son immatriculation américaine (DYZ911) à Belmont, baie de San Francisco jusqu'en 1993. À cette date, elle a été rachetée dans un lot composé d'Austin-Healey, MGB, Midget par Jim Lowry, un spécialiste des voitures anciennes qui l'a réimportée au Royaume-Uni.

De retour au Royaume-Uni, la MGB est restée 10 ans sans rouler, à l'abri et au sec, dans le garage de Jim Lowry. Ce spécialiste a semble-t-il priorisé d'autres restaurations puisque c'est en 2003 qu'il s'est lancé enfin dans la restauration de la MGB avec une idée : configurer la voiture sur les mêmes bases que la MGB d'usine qui participa au Liège-Sofia-Liège en 1964. La voiture va subir une restauration complète. Convertie en RHD (volant à droite), la carrosserie est refaite dans sa couleur d'origine Iris Blue : plancher, bas de caisse, isolants, injection de cire dans les corps creux, joues d'ailes intérieures avant et arrière ont été réalisées par Halls Garage, spécialiste MG du Lincolnshire.

Un hard-top type Usine Old English White est monté avec trappe d'aération. La boîte 3 + overdrive est reconstruite par Hardy Engineering, le circuit électrique est refait, une batterie unique 12 volts est montée. La voiture reçoit une suspension racing avec une barre antiroulis de gros diamètre. L'essieu Banjo est changé avec un nouvel arbre de transmission. Son moteur équilibré de 1840 cm<sup>3</sup> reçoit une culasse avec grosses soupapes, arbre à cames Piper 270, deux carburateurs SU 1 pouce  $\frac{3}{4}$ , collecteur d'admission BMC type Usine, collecteur d'échappement Maniflow avec revêtement Zircotec, ventilateur électrique Revotec, radiateur d'huile spécifique. La puissance développée est d'environ 130 ch.

La préparation, dans l'esprit de la voiture de rallye Usine utilisée en 1964 au Rallye Spa-Sofia-Liège comprend : arceau quatre points Safety Devices FIA, harnais Luke quatre points, coupe-circuit FIA, repose-pied navigateur, extincteur, volant Motolita en cuir noir, Tripmaster Brantz, longue-portées Lucas 53/4, anneaux de remorquage FIA, roues renforcées à 72 rayons avec Avon 185/70 14. Elle reçoit son premier passeport FIA fin 2003. En 2004, Martin Robinson achète la MGB (désormais immatriculée BHK 98A au Royaume-Uni) pour l'utiliser en compétition



(Rallyes historiques et Circuit) et dans les manifestations MG. Il va la garder pendant quatorze ans.

À ce stade de ma réflexion, il me faut creuser le dossier et je me décide à en parler à mon épouse qui, à ma grande surprise, m'encourage à en savoir plus ! Après plusieurs échanges de mails informatifs avec Martin Robinson, je décide d'aller voir le véhicule localisé à Hexham (50 km de Newcastle et en bordure de l'Écosse). La météo en France et au Royaume-Uni (nous sommes en février) n'est pas bonne. Air France travaille par intermittence, mais j'arrive à trouver un vol un week-end. Mon fils Julien décide de m'accompagner dans cette aventure, deux avis valant toujours mieux qu'un seul...

Nous débarquons donc à l'aéroport de Newcastle et, après avoir déposé nos affaires à l'hôtel, nous sommes immédiatement accueillis avec le sourire par Martin Robinson qui nous invite à monter à bord de son Land Discovery pour rejoindre son domicile. Pendant le trajet, nous évoquons nos passions communes et il m'éclaire sur son excellente connaissance des hauts lieux de l'au-

tomobile historique en France (Le Mans, Les Remparts d'Angoulême, Monaco, ...).

Dans la tradition britannique, ce grand amateur de MG (il possède aussi une MGB GT V8) est un membre éminent du MG Car Club ; Martin nous explique qu'il a rencontré Don Hayter le designer de la MGB, qu'il a participé à de nombreux rallyes avec sa femme, qu'il a roulé à Brands Hatch, à Donington, au Goodwood revival 2009... En 2012, BHK est la plus ancienne MGB du défilé du Cinquantième Anniversaire MGB organisé à Silverstone.

Arrivés à son domicile, nous prenons le traditionnel café d'accueil offert par Sue, son épouse à qui nous offrons deux boîtes de Toblerone achetées à l'aéroport... Puis vient enfin le moment de vérité : BHK en vrai ! La voiture sort de son garage et Martin propose de la mettre sur cales pour que nous inspections à notre aise les soubassements. Sans être spécialistes, nous prenons le temps nécessaire pour examiner les points sensibles du véhicule. Avec un aimant, nous vérifions la carrosserie pour vérifier qu'il n'y ait pas de mastic cachant la rouille. L'auto, parfaitement restaurée, semble vraiment saine en dépit de ses 55 ans. Martin propose d'aller l'essayer sur les petites routes anglaises (style RAC Rallye ou 1000 Lacs). Martin prend le volant. Je découvre un bon pilote mais aussi une auto encore très performante après tant d'années. Il me passe ensuite les commandes. Toujours surprenant pour un Frenchy de rouler à gauche, dans une auto de 55 ans, sur une petite route du bocage anglais... Prudemment, je teste les freins, la boîte, l'overdrive, le comportement routier. Tout fonctionne. Mon fils a également droit à un tour « de chauffe » et se montre surpris de la performance de l'auto, amplifiée par la belle sonorité de l'échappement !

Puis vient le temps de la réflexion ; Martin nous convie à déjeuner à son domicile où son épouse nous a préparé un brunch étoffé (après avoir eu la délicatesse de nous demander si nous avons des contre-indications alimentaires, sympa !) incluant même d'excellents fromages anglais. Nous passons deux heures agréables à discuter de nos passions automobiles, à découvrir le dossier des justificatifs historiques de BHK mais aussi à parler de nos vies et du Brexit ; une belle rencontre. En fin de repas, nous nous tapons dans la main après avoir conclu, avec le sourire, la négociation du prix du véhicule. Business is business !

Les Robinson nous reconduisent à notre hôtel où nous arrosons avec mon fils cette journée pleine d'émotions. Lors de notre voyage de retour vers Paris, je cogite sur le mode opératoire pour rapatrier BHK en France... et ce n'est pas le plus simple ! Pourquoi la ville de Newcastle est elle aussi loin, au nord-est de l'Angleterre à quelques encablures de l'Écosse ? Dans ma tête, les idées se bousculent : Ramener BHK par la route de Newcastle à Orgeval (1 000 km), avec notamment 600 km à effectuer au Royaume-Uni avant de rejoindre le continent ? Louer un plateau et faire l'aller-retour ? Faire appel à un transporteur ? Prendre le bateau ?

Quelques jours plus tard, je procède au paiement par virement international de la voiture, en parfaite entente avec Martin qui m'aide à trouver un transporteur pour descendre BHK d'Hexham à Port of Hull (300 km) où se fera l'embarquement sur le Ferry. Je choisis donc l'option maritime Zeebrugge-Port of Hull et je décide d'associer à



Transport de BHK. Destination France.



mon périple britannique mon ancien copilote Francis avec lequel j'ai partagé nombre de rallyes modernes (24 heures d'Ypres notamment) et qui officie aujourd'hui à la FFSA en tant que commissaire technique, spécialiste VHC. Nous partons donc deux semaines plus tard en voiture moderne, direction Zeebrugge. Nous laissons sa voiture sur le parking du port et embarquons en soirée à bord du « Pride of Bruges ». Une fois à bord et autour d'une bière, nous délirons sur toutes les situations qui nous attendent le lendemain. Nous imaginons le pire (pas de livraison, accident du transporteur, vol des papiers, ...). Plus raisonnablement, nous échafaudons les différents plans B en cas de panne ; nous nous remémorons l'achat de la MG Midget à Belfast et de son retour par la route entre Cherbourg et Orgeval. Allez, on y croit, les Anglaises sont fiables...

Après une excellente traversée, nous accostons à 8 h 30 à Port of Hull. En dépit d'un beau soleil, il fait très froid. Francis et moi tournons en rond sur le parking du Terminal Ferry. Nous contactons le transporteur qui nous confirme son arrivée vers 10 h 30 avec la voiture et tous les papiers originaux. La confiance revient ! Enfin, la délivrance ! BHK arrive dans un camion fermé (utilisé habituellement pour le transport d'Aston-Martin). John, le chauffeur, m'explique que Martin et sa femme étaient en larmes quand ils ont vu partir BHK de leur domicile. Le hayon du camion s'ouvre et BHK apparaît enfin.

Je m'installe à bord pour la descente du camion. Comment ça marche déjà ? Coupe-Circuit sur ON, contact, pompe à essence, starter, BHK démarre, ouf ! Il faut ensuite organiser l'espace intérieur et le coffre remplis de cartons pleins de pièces, du pare-chocs AV, du précieux dossier administratif avec les originaux (passeport FIA, V5), les doubles de clés...

Après trente minutes de rangement, nous décidons de partir faire un galop d'essai (le plein de carburant ayant été fait par Martin, sympa) et nous nous engageons avec prudence sur les routes anglaises. BHK respire bien et nous apprécions la sonorité rauque de la mécanique. Après 20 km, nous décidons de ne pas prendre de risques et la ramenons au Terminal Ferry en prévision de l'embarquement. Nous profitons des quelques heures disponibles pour jouer les touristes et visitons « The Deep », le plus profond aquarium d'Europe.

Nous sommes les premiers pour l'embarquement et BHK trouve sa place entre deux camions de 30 tonnes. À 19

heures, largage des amarres ; la traversée vers le continent, joyeuse et arrosée, est agrémentée d'un orchestre de quinquas anglais reprenant les grands succès des Beatles. Ambiance, ambiance...

Nous arrivons à Zeebrugge à 8 h 30 le lendemain avec un seul objectif : effectuer avec BHK les 400 km jusqu'à Orgeval. Francis récupère sa Peugeot 2008 avec les pièces d'assistance au cas où et nous entamons notre descente vers Lille. Tout va bien, pas de bruit anormal, BHK ne chauffe pas et se comporte parfaitement sur les routes belges. Nous passons Lille et BHK tient un bon 120 km/h sur l'A1. J'apprécie l'espace intérieur de la MGB vs la Midget, ainsi que la puissance de sa mécanique. Nous faisons le plein vers Arras et décidons de continuer sur l'A1 plutôt que de prendre les nationales. Après quatre heures de voyage, nous arrivons enfin (!) à Orgeval. La pression se relâche, le challenge est réussi ! BHK « a fait le job » et partage désormais le même espace de vie que sa jeune cousine allemande. La longue procédure d'immatriculation en véhicule de collection va pouvoir commencer. J'obtiens facilement auprès des Impôts le quitus fiscal en présentant l'acte d'achat (rédigé en français et anglais) et le V5 (carte grise anglaise). Je sollicite ensuite la FFVE pour obtenir l'attestation certifiant de la conformité du véhicule. Le délai d'obtention est alors de deux mois minimum... Une fois muni de mes précieux documents, je présente la voiture au Contrôle technique qu'elle passe sans contre-visite. Je lance enfin, avec soulagement, la demande d'immatriculation en plaque noire.

**Patrick Dhelens**



**BHK à la maison, en bonne compagnie.**

# LA PASSION DES TRIUMPH



Gisèle et Philippe Bécue en Triumph TR4 A IRS.

Philippe Bécue est tombé très jeune dans le monde des Triumph. Une rencontre fortuite comme la vie en pré-pare souvent. Encore adolescent, c'est un de ses cousins, plus âgé que lui, qui lui fait découvrir ce qui le marquera profondément. Il y a d'abord la musique, celle de Salut les Copains mais aussi de Ray Charles, et il y a surtout le roadster anglais que les parents du cousin viennent de lui offrir pour ses 18 ans. « Ce n'est pas chez moi qu'on aurait fait un pareil cadeau », se souvient Philippe. Et quelle voiture ! L'auto en question n'est pas la MG chantée par Sylvie Vartan, mais une Triumph



Johnny et sa TR3.

TR3, la toute première voiture de Johnny Halliday. Philippe, lui, n'a pas le permis et se déplace en mobylette. Dans la TR3 du cousin, il voyage souvent derrière, dans l'inconfort et le plaisir d'être « dans le vent » comme le chante l'idole des jeunes :

Regarde un peu ... Cette voiture-là

On la dirait ... Faite pour moi





Philippe le sait, il aura un jour une TR3, ou tout au moins une Triumph, qu'elle soit Spitfire, TR3 ou TR4. Un jour... Pour le moment, c'est le lycée de Nanterre, puis les classes préparatoires avec le rythme d'enfer qui va avec. Mais là,

nouveau clin d'œil, son professeur de physique – sa matière préférée – roule en TR4. « Une TR4 rouge qui stationnait sou-

vent devant le lycée Pasteur, pas dans le meilleur état. Oui, mon prof roulait en Triumph ! » Philippe en est sûr, il roulera lui aussi en Triumph. Le temps de faire sa vie, comme ingénieur dans le nucléaire. Il se contente alors d'une BSA, une 500 monocylindre achetée d'occasion. Une passion de la moto qui, avec Gisèle son épouse, ne le quittera plus, au point d'oublier un temps l'automobile. Mais l'arrivée des enfants change la donne. La première voiture est une 204 cabriolet. Le père de Philippe qui travaille chez Peugeot lui a trouvé une belle occasion. Une 2+1 couffin.

Pas plus, au point qu'il faudra ensuite passer à la R5, puis à la 305 et la BX. Voilà Philippe Citroëniste, mais avec ses passions intactes : la moto, la musique, le rock bien sûr, et ses guitares qui ne le lâchent pas. Et la Triumph ? Pour plus tard, juste quand le temps sera venu. La patience est l'art d'espérer et de se projeter.

C'est fin 2011 que Philippe dénicher sa Triumph. Exactement le modèle qu'il voulait, une TR4 A IRS de 1965, vert anglais, avec overdrive et roues à rayons. Voiture avec volant à gauche, d'origine française. Merci au Bon Coin qui propose sur son site une voiture restaurée par un professionnel, en parfait état. Seul souci, la voiture a une préparation sport. Aidé par ses copains de Club Triumph, la voiture est remise dans sa configuration d'origine, avec les bons ressorts de suspension et la monte pneumatique adéquate. Philippe est intarissable sur sa voiture. Sa ligne d'abord, une réussite esthétique due au crayon de Giovanni Michelotti, maître couturier italien. Style tendu et élégant. Son agrément ? Celui d'un roadster – TR signifie Triumph Roadster – où l'on happe les plaisirs de la route, de la fraîcheur de l'air à la brûlure du soleil. Une vraie communion avec le temps et le lieu. Le comportement est enthousiasmant : une bonne tenue de

route avec la version IRS (Independante Rear Suspension), une suspension arrière à roues indépendantes. Enfin, un vrai plaisir de conduite avec l'overdrive sur les rapports 2, 3 et 4 – le 2 est inutile –, ce qui signifie une boîte très bien étagée avec des rapports intermédiaires ou surmultipliés. La TR4 A IRS est une vraie GT des années soixante, capable d'atteindre le 180 km/h – mais où ? –, doté d'un moteur de 2,1 l. développant 105 ch pour 990 kg. « Je ne suis pas amateur de sport automobile », explique Philippe. « Je préfère les voyages. Et en plus, cette voiture est étanche et dotée d'un vrai coffre. La TR4 nous a conduits loin, jusqu'en Irlande, mais aussi sur bien des routes françaises grâce au Triumph-Club-de-France, structuré en régions où sont justement organisés différents rallyes ». Pour l'entretien, Philippe s'occupe de beaucoup de choses – « J'ai une fosse, ce qui facilite la vie » –, achetant les pièces surtout chez Moss-France puisque le Brexit complique dorénavant les achats en Grande-Bretagne. Récemment, Philippe a monté un kit pour adapter un filtre à huile « normal » et se départir du système originel, peu aisé à gérer et surtout propice aux fuites. Enfin, en cas d'avaries sérieuses, il y a des garages spécialisés, notamment les Ets Aumonier à deux

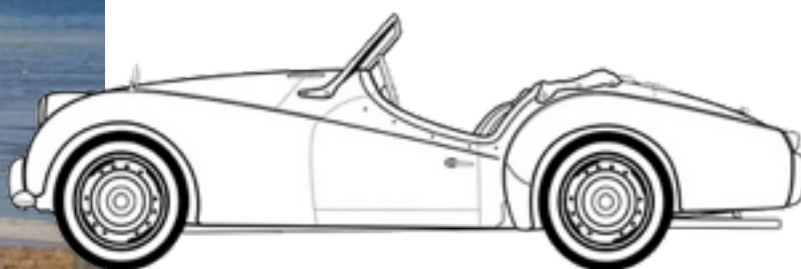


pas de Niort. On pourrait croire l'histoire lancée, en fait elle rebondit !

En 2018, au cours d'un rassemblement Triumph, Philippe croise un adhérent qui souhaite vendre sa voiture : une TR3 A de 1959 ! La même que celle de son adolescence, à la différence près que celle-ci est aussi blanche que celle du cousin était bleu ciel. Une TR3 en excellent état et qui plus est dans les prix plutôt bas du marché. Bref, une opportunité pour réaliser un rêve, aller au bout d'une passion. Le fil rouge de tout amateur de voiture ancienne. Cette TR3 A vient des États-Unis, comme bon nombre de roadsters anglais, conséquence logique de l'histoire automobile anglaise. Toujours à la recherche de devises, le gouvernement britannique a longtemps subventionné les exportations et taxé le marché intérieur, poussant les industriels à implanter des réseaux de vente en Amérique. Or cette TR3, quelque peu améliorée grâce à un allumage électronique et une pompe à essence électrique, a surtout bénéficié d'une adaptation pratiquée couramment aux USA : une boîte de vitesses Toyota à 5 rapports synchronisés montée à la place de la boîte d'origine jugée trop rustique. Voilà donc une TR3 prête à arpenter les routes charentaises dans les meilleures conditions. Plus âgée et moins aboutie que la TR4 IRS, on pourrait s'attendre à des différences de

comportement importantes. « Je ne m'y attendais pas, explique Philippe. La TR3 est à la fois plus sportive, plus authentique et plus marrante à conduire. Logique, elle est plus légère et presque aussi puissante (2 l. pour 95 ch et 900 kg). Elle est bien sûr plus rude, avec une direction moins précise. Mais, elle procure beaucoup de plaisir ». On ne s'attardera pas sur l'étanchéité de la capote ou l'exiguïté du coffre à bagages. Sa TR3 est d'ailleurs dotée d'un boot racks (une véronique) sur la malle. Pour les bagages de Gisèle ou pour les guitares de son groupe de rock ? On a oublié de lui poser la question...

**Jean-Louis Loubet**





# LES SORTIES



# JARDIN DE LA POMONE

## 29 MAI 2021

C'est la Saint Aymar, je dirais la Saint Bonheur ! Bonheur de se retrouver après une très longue période sans activités. Et nous revoilà plein d'entrain et de bonne humeur pour partager une très belle journée organisée par Corinne Chauveau et Michel Sabourin.



Rendez-vous à l'ACCM.

À 11 h, après le rituel du café et autres friandises dégustées sur le parking de l'ACCM, le départ est donné pour aller retrouver nos routes de campagne qui nous mènent au restaurant du Café français à Surgères.



Parking de l'ACCM.

Dans un brouhaha très joyeux, chacun prend sa place autour d'une table, en respectant scrupuleusement les consignes de sécurité sanitaire en vigueur. Mais c'était sans compter sur les caprices du temps.

Des nuages bien noirs, prometteurs d'une pluie imminente et inévitable nous contraignent à nous rapprocher pour nous mettre aux abris ! Les tables prennent le chemin des abris à vélos et le store du restaurant qui est tiré à la hâte. C'est la seule façon de pouvoir continuer notre repas au sec. Un moment de pagaille, mais qui nous a bien amusés !

Il est temps de reprendre la route pour la visite de l'après-midi !

Le soleil revient et nous voilà arrivés au Jardin de la Pomone à La Fayolle-Saint-Denis-du-Pin.

Un accueil très chaleureux nous est fait par les habitants de ce hameau ! Une prairie a été aménagée par une habitante pour que nous puissions stationner nos véhicules. Véritable figure locale, cette personne nous a fait partager sa joie de vivre dans un si beau décor.

Monsieur Jean-Yves Maisonneuve nous reçoit dans son jardin aménagé par ses soins et ceux de son épouse. Un enchantement et un dépaysement assurés ! C'est une vraie passion qui a conduit ce couple à créer ce jardin dans ce site délaissé par des éleveurs de chevaux.

Déjeuner au Café français. Surgères.



La végétation choisie y est abondante : fleurs et bassins agrémentent les espaces qui nous conduisent à travers une culture de plantes comestibles et d'arbres fruitiers. Les espèces anciennes côtoient des végétaux venus d'autres pays, le tout dans une verdure luxuriante ! Il fait beau, même très chaud et nous apprécions cette balade à travers cet écrin de verdure. Nous pensons qu'une visite plus tardive au moment de la floraison ou de la récolte des fruits serait aussi très prometteuse.



À la fin de notre déambulation dans ce merveilleux jardin, nous laissant rêveurs et pour certains envieus de ces beaux arbres, nous achevons notre visite par un pot de l'amitié, servi au pied d'une très belle bâtisse charentaise. Monsieur J-Y Maisonneuve nous présente les différents ouvrages qu'il a publiés sur la culture des fruits et légumes connus ou à découvrir, et là encore un vrai régal pour les yeux avec de très belles photos réalisées.



Tout le monde est ravi, et attend de savoir à quand et où seront les prochaines découvertes.

**Jocelyne Sabourin**



**M. Maisonneuve explique les jardins de la Pomone.**

# LES BORDS DE VIENNE

## 3 & 4 JUILLET 2021

Initialement prévue en 2020, et reportée par la pandémie, la sortie Les bords de Vienne est organisée par Jean-Marc Martron et Daniel Sabourin. Il s'agit de la première sortie post-confinement de l'Amicale. 19 équipages sont inscrits, prêts à affronter l'asphalte pour ce week-end des 3-4 juillet. Quelle joie de se retrouver !

Le rendez-vous est donné au bar des Ailes, route de Limoges, à Niort pour un petit déjeuner. Là, le roadbook du jour nous est remis, avec toutes les explications pour nous faciliter le voyage. Départ à 9 h précises et nous voilà partis pour un périple de 180 km.

Nous suivons la route de Limoges un bon moment avant de nous enfoncer dans la campagne à partir de Pressac. Les petits villages se succèdent, Availles-Limouzine, l'Isle Jourdain, Moussac, Queaux, Lussac-Châteaux, Mazerolles, Civaux, St Martin La Rivière. Tous les points de vue nous sont signalés comme le Barrage de Jousseau, un pont sur la Vienne, la nécropole mérovingienne...



Le long de la Vienne.

Bien évidemment le périple n'aurait pas été complet sans une petite déviation due à des travaux près de Civaux. Nous naviguons dans un océan de verdure toute la matinée, toujours en longeant la Vienne qui nous offre des paysages paisibles, des villages pittoresques et des vues surprenantes. Nous empruntons même des petits chemins sinueux, serpentant dans un cadre bucolique. La matinée prend fin vers 13 h, à Saint-Martin-La-Rivière où un déjeuner nous attend au restaurant de la plage.

L'ambiance est festive et conviviale. Les conversations vont bon train pour un déjeuner correct après cette matinée de conduite. Petite pause après le repas sur la terrasse en bord de la Vienne. Discussions et bol d'air bien agréables.

Notre parcours de la journée n'est pas terminé. Vers

15 h, nous reprenons nos autos que quelques amateurs sont en train d'admirer sur le parking. Nous sommes attendus à Saint-Savin pour une visite de l'Abbaye à 16 h 30. Le lieu est unique au monde. Classée au patrimoine mondial de l'UNESCO, l'abbaye abrite des peintures murales romanes exceptionnelles, réalisées aux XIe et XIIe siècles. C'est un enchantement pour les yeux, un apaisement pour l'atmosphère du lieu. Non seulement les peintures sont dans un état de conservation remarquable, mais nous découvrons une véritable bande dessinée de l'histoire de la religion chrétienne. Durant presque deux heures, nous buvons les explications éclairées d'un guide qui voue une vraie passion à ce monument si singulier.



Abbaye de Saint-Savin.

Nous avons quartier libre après la visite. Par grappes, les participants se dirigent vers les bars installés sur la place de l'Abbaye pour se désaltérer et discuter. Après ce moment de détente, nous reprenons la route pour Chauvigny où nous allons passer la nuit. Nous nous installons à l'Hôtel Lion d'Or où nous dînerons. Deux parkings sont mis à notre disposition, un au sein de l'hôtel, un second dans le jardin de la mère de la propriétaire, sur une pelouse dominant la Vienne. Le dîner est animé, comme d'habitude, par les conversations de tous. Quelques voyageurs finissent la soirée en allant sur la place de Chauvigny où des établissements sont ouverts. Petites boissons avant d'aller dormir !

Dimanche matin, après le petit déjeuner pris à l'hôtel, nous avons quartier libre. C'est idéal pour visiter Chauvigny à pied, et monter sur les fortifications qui dominent la ville. L'heure du rendez-vous est fixée à 10 h 30 pour entamer la suite des réjouissances. Un parcours de 75 km nous attend. Munis des roadbooks du jour, distribués la veille au dîner, nous suivons les directives de nos organisateurs, décidément très attentifs aux voyageurs. Le périple nous conduit de Chauvigny à Dissay en parcourant les petits chemins de campagne qui nous font découvrir les villages de La Puye, Montboiron, Vouneuil-sur-Vienne.

À Dissay, nous sommes attendus au château dans lequel nous entrons par la porte Le Châtelet, afin de stationner nos anciennes à l'intérieur de la cour. Un cadre superbe où le mélange des vieilles pierres et des vieilles tôles est un vrai plaisir. L'endroit est somptueux. Son propriétaire nous le fait découvrir, notamment en visitant la salle de réception et la chapelle. Celle-ci est une vraie surprise tant les couleurs sont restées vives malgré le temps. Notre guide nous en raconte l'histoire, expliquant la redécouverte de ces peintures un temps disparues.



Porte Le Châtelet du château de Dissay.



Chapelle du château de Dissay.

La cour du château de Dissay.





La cour du château de Vernon.

Le moment est venu de nous diriger vers le restaurant du château où un déjeuner gastronomique nous attend. Déjeuner excellent dans un cadre très « classe ». Bravo à Daniel et Jean-Marc pour ce moment très réussi.

Nous reprenons la route à 15 h pour parcourir une cinquantaine de kilomètres et se retrouver à Vernon. Nous sommes en pleine campagne sur les petits chemins traversant champs et villages. Nous y arrivons vers 16 h. Bâtisse refaite dans le meilleur style du pays. Là, dans ce qui fut un temps une ferme, nous découvrons une très belle collection de voitures anciennes, propriété de notre hôte. Intarissable, le propriétaire nous fait l'historique de chaque auto. Mais la plus grande surprise est ailleurs. Dans un bâtiment tout proche, le propriétaire nous présente une collection de prototypes dont il a la garde. Il s'agit des voitures du designer suisse Franco Sbarro. Une collection impressionnante par sa richesse et sa variété, pour la plupart des show-cars ou des études spéciales. Réalisations exposées dans les grands salons européens, ces prototypes sont en cours de présentation dans ce qui pourrait devenir le musée Sbarro. La visite se prolonge... mais c'est pourtant l'heure de rentrer.

Petit pot de l'amitié au bar La table de Vernon, en face du château. Chacun reprend la route pour regagner son domicile. Un très beau week-end dans cette nouvelle formule « deux jours ». Un très grand merci aux deux organisateurs, Jean-Marc Martron et Daniel Sabourin !

**Martine Bossard**



Prototype Citroën V6. Collection Sbarro.



La collection Sbarro.

# D-DAY

**SORTIE ANNUELLE. 25 AU 30 MAI 2020**

**SORTIE REPORTÉE AUX 3 - 7 MAI 2021**



# TRAVERSÉE DE LA ROCHELLE

**19 SEPTEMBRE 2020**

**7<sup>ÈME</sup> TRAVERSÉE DE LA ROCHELLE  
ET DU PAYS ROCHELAIS EN ANCIENNES**  
**DIMANCHE 19 SEPTEMBRE 2021**

Inscription obligatoire  
06 51 21 41 85 ou sur le site  
Véhicules + de 30 ans  
Non adhérents :  
auto 20 € - moto 10 €  
Adhérents :  
auto 10 € - moto 5 €  
Pique-nique tiré de vote sac

1 rue Gaspard Monge 17000 LA ROCHELLE  
secretariat.arva@gmail.com - www.arva17.fr - tél : 06 51 21 41 85  
Photo et composition : Alexandre BOURDEAU

# LA VALLÉE DE LA CHARENTE

## 19 SEPTEMBRE 2021

Jean-Marc Gay, Corinne et Jean-Pierre Chauveau ont rapidement organisé, pour les adhérents de l'ARVA, une journée de balade afin de remplacer la traversée de La Rochelle. Ils ont choisi de nous montrer cette vallée sous un angle inhabituel, entre Bords, Saint-Savinien, Taillebourg et Port d'Envaux.

Nous avons pris le petit déjeuner à l'étang de Cabariot, avec l'incontournable distribution du roadbook. Malgré un ciel gris et pluvieux, nous avons eu le plaisir de découvrir une voiture très rare. Un de nos adhérents était venu avec une Ford-SAF Vedette cabriolet en parfait état. Quelle belle auto !



Ford-SAF Vedette cabriolet.

Un premier groupe est parti vers Archingeay pour visiter le musée de Lisette, installé dans une école. Ce musée présente une collection impressionnante d'objets anciens, cela valait vraiment un coup d'œil.

L'autre groupe est allé à la recherche du « monument mystère », apparemment situé dans un lieu très insolite et bien caché. Arrivés devant un mur, nous avons eu la surprise de rencontrer le propriétaire et maître d'ouvrage, Monsieur Mechain.

Il nous a proposé de faire le guide. Très cultivé et féru d'histoire, il a fait des recherches sur un mythe ou une légende locale. Lors des croisades du XVe siècle, le preux chevalier Benoît d'Agonnay, pris en otage, fit le vœu d'ériger une chapelle dédiée à Marie s'il en réchappait. Ce fut le cas.



En 2009, après maintes recherches, Monsieur Mechain trouve des traces de cette chapelle, et décide de faire revivre cette histoire locale, rendant hommage au chevalier. Le propriétaire a donc construit de ses mains, sur son terrain, sans aucune aide financière et en toute illégalité, ce site qui comprend une petite chapelle, un cloître et une tour. Il a alors dû apprendre le métier de tailleur de pierres. La visite a été ponctuée de détails et commentaires très croustillants, voire raffinés sur chacune des sculptures.

Les deux groupes se sont rejoints pour se rendre à Saint-Savinien que nous avons traversé par le centre bourg et ensuite, jusqu'à Taillebourg par la petite route passant devant le château privé de Forgette, longeant la Charente. À Taillebourg, direction Port-d'Envaux, pour aller déjeuner au restaurant Le Gabarier. Quelques personnes qui ne connaissaient pas le village ont fait une rapide visite des quais à pied avant le départ vers le château de Panloy qui nous a accueillis en nous permettant de garer nos voitures devant le château, face à la Charente. La visite guidée, toujours en deux groupes, s'est



faite devant des saynètes successives très humoristiques, sans temps mort.

Nous avons quitté ce lieu pour une boucle qui nous a amenés à Port-La-Touche, le long et au plus près de la Charente. Nous sommes arrivés au château de Crazannes par l'arrière ce qui nous a donné une vue magnifique et inhabituelle de ce château. Nous avons poursuivi notre chemin jusqu'à l'île de la Grenouillette à Saint-Savien pour un pot de bienvenue au soleil qui enfin s'est montré. En partant, nous sommes passés par l'église située sur la falaise et nous avons pris les petites rues très typiques qui descendent vers la Charente, le long de la falaise.

Notre périple devait s'arrêter là, mais après l'édition du roadbook, nous avons eu une information : l'Aronde (Simca 9) de Simone de Beauvoir était exposée devant le Café Français à Surgères. Nous ne pouvions pas la manquer d'autant que Michel Bolla a su nous recevoir comme à son habitude.

Clap de fin. Vers 19 h, chacun a repris son chemin. Merci à tous les participants.

**Jean-Pierre Chauveau**



L'Aronde de Simone de Beauvoir.



# JOURNÉES DU PATRIMOINE

## 18-19 SEPTEMBRE 2021

Cette exposition a attiré beaucoup de curieux l'après-midi du 18 septembre avec vingt-cinq véhicules dont deux militaires et un Vélosolex. L'US Motors Club de La Rochelle est venu nous aider à occuper ce vaste espace, si bien placé en centre-ville. Temps gris d'abord, puis soleil par la suite. De quoi voir les passants dégainer leurs smartphones pour prendre des photos.

Jean-Paul Porchon, membre du club des graveurs de La Rochelle, exposait avec ses amis leurs dernières œuvres, tout près derrière la cathédrale

**Jean-Pierre Chauveau**





**EN SOLO**

Dominique Agranier au Mont-Saint-Michel.

# WEED-END À CHERBOURG EN PORSCHE BOXSTER

Nous voici partis pour un week-end à Cherbourg. C'est le Club GT Océan qui était à l'initiative de cette sortie, limitée à douze voitures, du 4 au 6 septembre 2020. Le Club GT Océan regroupe des possesseurs de GT de la côte ouest. Son siège est situé chez AR Sport à Aytré. Il regroupe des propriétaires de Porsche, Ferrari, Jaguar, Mercedes, Lamborghini et toute autre marque de prestige, sachant toutefois que les Porsche sont en majorité. Des repas, des concerts et des sorties sur un week-end ou plus sont organisés tout au long de l'année. Nous voici donc inscrits, avec Domi, pour cette sortie au programme alléchant dans le Cotentin.

Le rendez-vous est fixé au vendredi à 11 h 30 directement à l'hôtel du Louvre à Cherbourg-en-Cotentin. Nous optons pour un départ anticipé le jeudi et réservons une nuit supplémentaire dans l'hôtel qui doit nous accueillir. Le chargement de la voiture se fait pour un départ à 9 h.

Le Boxster est une voiture vraiment très pratique par le positionnement du moteur (flat 6) en position centrale arrière. De la place est donc libérée pour accueillir des bagages dans deux coffres, un à l'avant et un autre à l'arrière. Mais attention celui situé à l'arrière est chauffé par la proximité du moteur. Quant au coffre avant, il est très profond et contient facilement 2 valises avions. Et voilà, chacun sa valise dans le coffre, un sac à chaussures, des vêtements en vrac, et c'est parti.

En ce matin de début septembre, le temps est couvert et maussade. Nous roulons donc capotés jusqu'à Nantes. Le Boxster bénéficie d'un super aérodynamisme, amélioré

par un aileron derrière le coffre qui se lève à 120 km/h et se repositionne à partir de 80 km/h. La puissance du moteur est de 240 ch pour une cylindrée de 2,7 l, ce qui permet une vitesse maxi de 256 km/h... sur autoroutes allemandes ! Le beau temps arrive enfin alors que nous filons vers le Mont-Saint-Michel par la nationale en passant par Vitré et Fougères. Nous avons décapoté et profitons pleinement de tous les bruits extérieurs qui nous régalerent. La capote du Boxster se manœuvre très facilement en verrouillant ou déverrouillant une poignée située au-dessus du rétroviseur intérieur, puis en appuyant sur un interrupteur près du levier de vitesse. Cette opération ne dure que 12 secondes et peut s'effectuer en roulant à moins de 50 km/h ! Le Mont-Saint-Michel est en vue ! Nous le contournerons par l'est, en longeant la côte vers Avranches.

Un petit crachin nous oblige à refermer la capote. Nous continuons vers le nord avec quelques arrêts touristiques pour rejoindre notre hôtel en plein cœur de Cherbourg. Il bénéficie d'un parking privé et couvert. La manœuvre pour y accéder est un peu compliquée, mais le Boxster est très maniable. Après un dîner atypique dans une épicerie près du port et une bonne nuit, nous partons le lendemain matin à pied pour une visite de la ville en attendant l'arrivée des autres participants. A notre retour quelques bruits de moteurs pas ordinaires annoncent leur arrivée. Nous déjeunons tous ensemble dans un restaurant au port de plaisance et partons ensuite visiter la manufacture des parapluies de Cherbourg. Un guide nous fournit les explications sur les étapes de fabrication de cet au-



thentique parapluie dont la marque a été déposée en 1986. Nous visitons les ateliers sachant que ces parapluies sont fabriqués à la main par une équipe de manufacturiers passionnés. Après une projection, la visite se termine par un tour à la boutique.... Pour mémoire le film *Les parapluies de Cherbourg* a été tourné en 1963 avec Catherine Deneuve et Françoise Dorléac, obtenant la palme d'or au Festival de Cannes 1964. Après une promenade sur le port de plaisance, retour à l'hôtel, puis dîner au port de Chantereyne. Cette première journée s'est donc déroulée sans utiliser les voitures, restées sagement au garage de l'hôtel.

Samedi matin, départ en convoi avec toutes les autos, à savoir quatre Porsche 911, deux Porsche Boxster, deux Ferrari, deux Mercedes et une Jaguar. L'objectif est la charmante route vallonnée du Val de Saire, par la côte est, avec halte à Barfleur, un des plus beaux villages de France. Nous passons par Saint-Vaast-la-Hougue pour ensuite monter au petit village de La Pernelle où nous déjeunons au restaurant "Le Panoramique". Il domine en effet le Val de Saire et l'île de Tatihou. Nous rejoignons la côte ouest par La Hague et le Nez de Jobourg. Notre convoi de GT fait sensation partout où nous passons. Les pouces se lèvent à notre passage et les discussions s'engagent dès que nous nous arrêtons. Le son de tous ces échappements ne passe pas inaperçu. Les pots chantent chacun dans leur gamme. Pour ma part, j'ai fait installer sur mon Boxster, un pot SCART ULTRA RECITAL en alu qui donne une sonorité très rauque et puissante. Un interrupteur sur la console centrale permet de l'activer ou de l'éteindre. C'est un vrai plaisir, car la montée dans les tours offre un vrai concert.

La météo alterne entre soleil et passages nuageux ce qui nous permet de rouler décapotés en permanence afin de profiter, en plus du paysage, d'un son moteur envoûtant. Après un dîner en ville et une nouvelle nuit à l'hôtel, nous partons le dimanche après le petit déjeuner pour la Cité de la Mer. Celle-ci est située dans l'ancienne gare maritime Transatlantique. C'est le dernier vestige, en Europe, de l'architecture Art déco des années trente. Ce lieu majestueux a accueilli les escales des paquebots les plus prestigieux. Il est dédié à l'aventure de l'homme et de la mer et aux émotions des profondeurs. Nous nous y rendons en convoi. Le temps est radieux et les autos sont toujours autant remarquer pendant la traversée de Cherbourg. Sur les douze voitures, dix sont noires ou grises, seuls une Porsche 911 Targa blanche et mon Boxster jaune/speed égaient le cortège !

Arrivés sur place, nous visitons d'abord le sous-marin Le Redoutable. Il n'est pas jaune comme dans la chanson des Beatles, mais gris ! Nous découvrons les différents lieux de vie des sous-mariniers, les salles des machines, les postes de commandement, les salles des torpilles, puis nous découvrons l'espace Titanic avant de déjeuner sur place. Le week-end touche à sa fin et chacun regagne son auto pour un retour, qui se fera malheureusement sous la pluie jusqu'à Nantes. Nous roulons donc capotés, mais j'en profite pour mettre le mode sport du Boxster. En effet, il est équipé en option de ce que Porsche appelle le PASM. Ce système permet, du fait d'amortisseurs pilotés, de bénéficier d'une suspension particulièrement efficace et durcie collant littéralement la voiture au sol. Mais à utiliser de préférence sur route bien plane ou sur circuit. J'active le régulateur de vitesse,

me cale bien dans le siège sport, jusqu'à La Rochelle.

Alors si vous cherchez une voiture plaisirs, sympa, confortable, sportive, accrochée à la route, pratique et sécurisante, vous savez ce qu'il vous reste à faire... N'hésitez surtout pas !

**Patrick Agranier**



# SEMAINE DANS LE VERCORS

## EN PORSCHE 911

Comme tous les ans, un membre du Club Type911.org organise une semaine de vacances, début août. Le Club Type911.org est un club national, exclusivement sur internet, pour des possesseurs de Porsche 911 type G. De quoi s'agit-il? Dans la classification des 911 produites par Porsche, ce type correspond aux voitures équipées des pare-chocs à soufflets des années 1974 à 1989 pour les 911 2,7 l. (1974-77), 911 Carrera 3 l. (1976-77), 911 SC 3 l. (1978-83) et 911 Carrera 3,2 l. (1984-89). Mon auto est de 1987 et je suis l'adhérent 145 sur plus de 2000.

Mais revenons à notre semaine de vacances. L'organisateur, un an avant, réserve un grand gîte pour 30 à 40 personnes avec une cuisine pro qui sert à un de nos membres, cuisinier, se faisant un plaisir, chaque année, de nous préparer de très bons repas. Pour s'inscrire, il suffit de cliquer, sachant que seuls les premiers cliqueurs pourront participer. C'est la quatrième année que nous participons à ces séjours. Après l'Anjou, le Cantal, le Lot-et-Garonne, place au Vercors.

Mais le Vercors depuis Châtelailon-Plage, c'est 800 km ! Notre gîte se situe à Malleval-en-Vercors près de Saint-Marcellin à équidistance de Valence et Grenoble. Nous y avons rendez-vous le samedi 8 août. Afin de nous y rendre, nous traçons une ligne droite depuis Châtelailon-Plage jusqu'à notre objectif en ne passant que par des petites routes et ceci en deux étapes.

Nous partons donc le jeudi matin 6 août, en pleine canicule. La voiture a été chargée la veille, le plein est fait, il n'y a plus qu'à rouler.

Démarrateur... et le flat 6 s'ébroue dans ce son si caractéristique, direction Saint-Jean-d'Angély, Matha ... La chaleur, supportable le matin, devient intense puis monte en début d'après-midi jusqu'à 34° à l'ombre. La voiture fonctionne nickel et, malgré cette température extérieure, se refroidit parfaitement. En effet, l'aileron en queue de baleine dont ma Porsche est dotée, sur le capot arrière, au-

delà de l'appui supplémentaire qu'il génère, procure une meilleure ventilation du compartiment moteur, par rapport au capot plat d'origine. Tout va bien à bord, les fenêtres et le toit ouvrant sont ouverts en grand et la route défile. Comme prévu, nous nous arrêtons au réputé château de La Rochefoucauld et terminons notre première étape dans une chambre d'hôtes au sud de Limoges.

Vendredi matin, nous partons de bonne heure afin d'éviter le plus possible la canicule et de rejoindre au plus tôt notre second arrêt à Le Puy-en-Velay. Sur le trajet, nous déjeunons dans un château afin de profiter d'une box qui nous avait été offerte : Apéritif au champagne, petits fours et un plat nous sont servis dans un cadre majestueux et feutré d'une cave voûtée. Après cet arrêt gastronomique, la route est devenue beaucoup plus tourmentée avec de nombreux virages. Nous traversons le Parc des Volcans d'Auvergne en passant par Bort-les-Orgues et Saint-Flour. La conduite de la voiture est un régal, même en l'absence de direction assistée. J'en profite pour bien faire chanter le 3,2 l. Arrivés au Puy-en-Velay, nous garons la voiture au parking souterrain de l'hôtel et prenons possession de notre chambre.

La situation de l'hôtel nous permet de visiter à pied la vieille ville et ses illuminations laser, patrimoine féérique du Puy-en-Velay : la cathédrale Notre-Dame de l'Annonciation et son trésor, le cloître étant le départ du chemin de Saint-Jacques de Compostelle appelé «le Camino».



Le Puy-en-Velay.

Après l'escalade du rocher de l'archange Saint-Michel, le samedi matin, nous reprenons la route pour le Vercors avec un arrêt à Tournon-sur-Rhône en souvenir de notre passage dans cette ville lors du rallye de Monte-Carlo historique avec Jean-Jacques Lesage... Passage à Valence et cap sur notre gîte par une route aussi pittoresque qu'étroite. Nous ne sommes pas déçus... Il faut monter à 900 mètres d'altitude en passant par les gorges du Nan sans possibilité de croiser un autre véhicule. Le son du moteur résonne bien dans les gorges et le paysage est somptueux.



Mais, arrivés aux deux tiers du parcours une voiture descend. Impossible de se croiser ! L'angoisse monte ! Des motos s'accumulent derrière nous. Cela devient très compliqué ! Nous sommes contraints de reculer sur plus de 400 mètres pour trouver, finalement, un petit renforcement dans la roche permettant un croisement, somme toute, très difficile. Rétroviseurs extérieurs repliés, roulant prudemment à 2 km/h, les voitures se croisent à quelques millimètres. Ouf ! Enfin, nous arrivons. Un grand préau permet de garer une vingtaine de voitures à l'abri. C'est parfait, il ne reste plus qu'à s'installer dans un décor magnifique de pans de montagne du Vercors.

Et voilà, c'est parti pour une semaine de randonnées, de pique-niques, de balades en bateau à roue à aubes, de baignades, de visites, de jeux, de soirées costumées, sans oublier les apéros différents chaque soir et les bons petits plats de notre cuisinier. Nos déplacements durant cette semaine s'effectuent en convoi avec plus ou moins de voitures en fonction des choix des participants. En effet, un programme est établi, mais chacun peut y souscrire ou partir seul ou en petit groupe en fonction de ses goûts et désirs. Nos voitures sont bien sûr très remarquées. Elles attirent la sympathie, les discussions et les pouces levés lors de nos arrêts et passages. Cela fait plaisir dans ce climat actuel plutôt autophobe. Il faut dire



que quinze ou vingt Porsche 911 qui se suivent avec le ronronnement des flats 6, cela fait son effet !

Après une semaine bien remplie, il nous faut penser au retour. Celui-ci s'effectuera toujours sur des petites routes, avec un stop pour une nuit à Cahors. Samedi 15 août, départ à 7 h du matin afin de rejoindre Cahors, ville étape que nous connaissons bien déjà, mais que nous sommes contents de visiter à nouveau. La voiture démarre au quart de tour. Il ne fait pas encore trop chaud. Tout est calme pour la descente dans la vallée vers Valence, seul le flat 6 de la Porsche résonne entre les parois de la montagne en ce petit matin.

Nous passons par Privas, Mende, Figeac sur des routes départementales très tourmentées pour mon plus grand plaisir de conduite. La 3,2 l. est vraiment à son aise dans tous ces virages. Un freinage, puis une accélération et la voiture repart avec l'arrière s'abaissant et permettant ainsi de s'extraire du virage sans aucun problème. Les sièges "confort" qui l'équipent (une option) permettent un maintien parfait. Le son du flat 6 est toujours merveilleux surtout avec les vitres et le toit ouvrant ouverts, car, comme à l'aller, il fait toujours aussi chaud.

Arrivés à Cahors, je range la voiture dans le garage couvert de l'hôtel. La manœuvre est un peu délicate, sans

direction assistée. De plus, l'équipement de jantes Fuchs de Turbo, plus larges d'un pouce que les jantes d'origine, ne contribue pas à la maniabilité de la Porsche : tourner le volant est vraiment physique ! Nous dînons près du pont Valentré, également appelé pont du Diable, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Après une bonne nuit de récupération, nous repartons le lendemain matin, tôt, afin de regagner Châtelailon-Plage.

Les routes départementales sont maintenant plus rectilignes, la voiture est toujours en super forme. Seule contrainte : être très vigilant, car les vitesses atteintes peuvent facilement être répréhensibles en cas de contrôle. Objectif atteint : zéro point de perdu malgré une conduite effectuée à un rythme soutenu. Un dernier plein d'essence à Pons (le troisième depuis le départ) et nous prenons l'autoroute jusqu'à notre domicile.

Ce fut un superbe voyage, un séjour avec une voiture enthousiasmante, sécurisante et confortable. Aucun problème à signaler, pas une goutte d'huile ajoutée et sans ouverture du capot moteur durant ce périple de 2 100 km. Que demander de plus !

**Patrick et Dominique Agrancier**





# HISTORIC BRITISH ROAD

## VÉRINES

À l'invitation de Chris et Bruno Lys qui organisent leurs manifestations sous la dénomination HBR (Historic British Road), plusieurs adhérents de l'ARVA ont participé le dimanche 10 octobre 2021 à Vérines à une journée consacrée aux véhicules anglais.

Sous un beau soleil, une quarantaine de véhicules ont répondu présents à ce rendez-vous : MG, Triumph, Jaguar, Austin Healey ainsi que des véhicules plus rares tels une Singer et une étonnante Sterling. Première étape à Vérines pour un rassemblement de 9 h 45 à 11 h 15 : discussions autour des voitures, conseils, photos, présence de Vérinois venus admirer les voitures, le tout autour d'un petit café et de viennoiseries de bienvenue. En fin de matinée, Chris et Bruno ont donné le signe du départ à bord de leur Caterham pour une balade à travers l'Aunis. Direction Marsilly en passant par Esnandes où de nombreux habitants ont manifesté leurs encouragements aux équipages, avec pouces levés et même applaudissements.

Petite pause sur la place de la mairie à Marsilly, avec un verre de pineau offert à chaque participant. C'était alors le moment de repartir vers Esnandes pour un déjeuner dans un restaurant en bord de la mer, avec dégustation de moules marinières et autres assortiments, le tout dans une bonne humeur communicative. Pour ceux qui le souhaitaient, la journée s'est terminée par une visite de l'église d'Esnandes.



Merci à Chris et Bruno pour cette belle journée et la qualité de l'organisation.

**Bernard Meunier**



# L'AVENTURE PEUGEOT. 2021



Partis à bord d'un cabriolet 304 S (1974), notre première destination nous conduit bien loin des usines, à proximité de la frontière suisse, dans le Haut-Doubs sur les contreforts du Jura. Suivant une belle route vallonnée, traversant des forêts mêlées, à la fois feuillus et conifères, nous atteignons les zones d'élevage : partout, les vaches regardent passer un train de Peugeot multicolores, de la 190 S Torpédo (1929) à la RCZ R



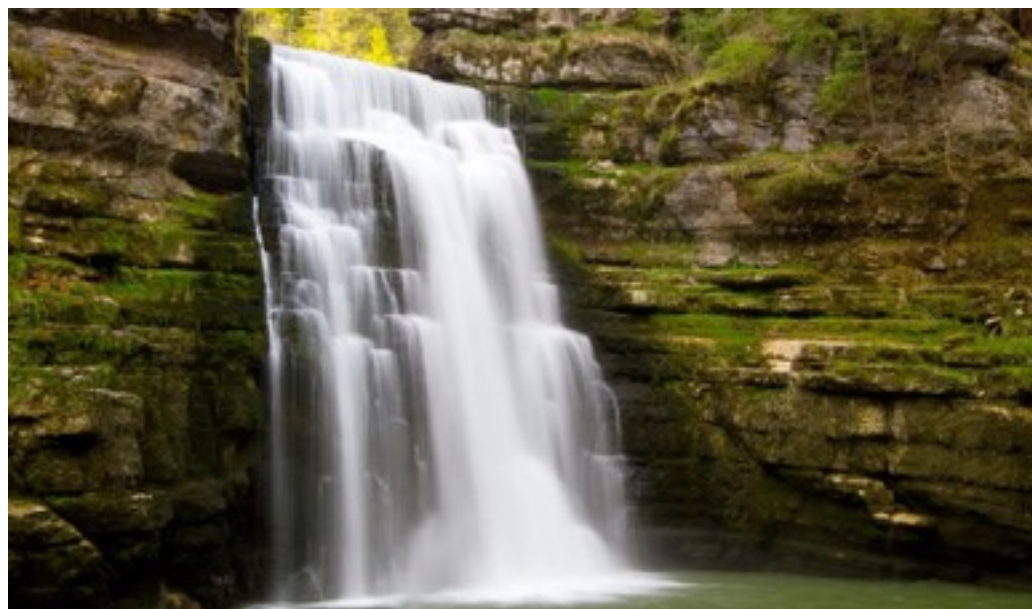
En juin 2020, l'Aventure Peugeot avait invité ses membres à son rassemblement annuel de voitures anciennes. Le lieu choisi était le Doubs, au cœur du Pays de Montbéliard. Il s'agissait alors de fêter les 210 ans de la marque. Pandémie oblige, la manifestation a été décalée d'une année. C'est donc du 1er au 3 octobre 2021 que cet événement international s'est déroulé, avec comme point de rendez-vous le musée de l'Aventure Peugeot, un joyau de l'histoire industrielle.



Musée de l'Aventure Peugeot.



(2014), en fait une majorité de modèles allant de la 203 à la 504. Cols, chemins de montagne, le dépaysement est total pour arriver à Villers-le-Lac. Là, des bateaux nous attendent pour nous approcher au plus près du Saut du Doubs. À cet endroit, la rivière forme un lac franco-suisse qui se termine par une chute. Des sentiers mènent à des terrasses surplombant la cascade. Spectacle visuel et sonore garanti sous un soleil automnal qui permet aux cabriolets de se découvrir.





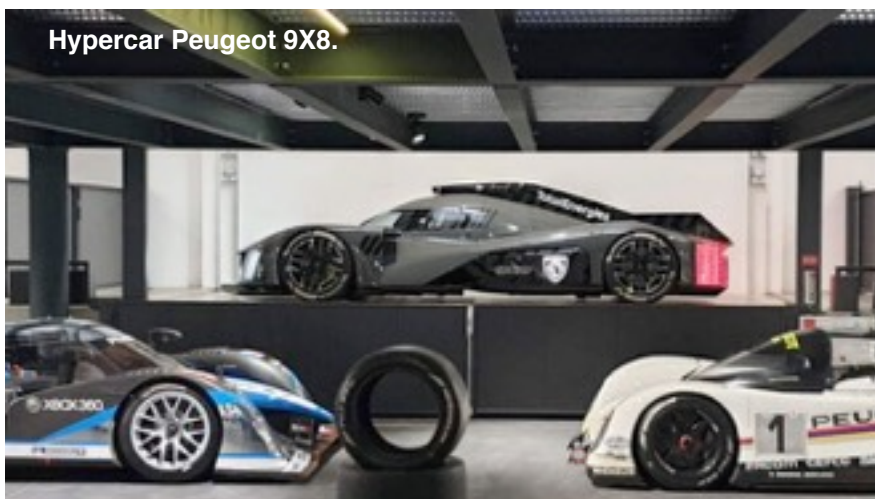
La journée de samedi s'achève au Musée de l'Aventure Peugeot pour une soirée pleine de surprises, axée sur les 125 ans de sport automobile de Peugeot. Nous sommes entre les 302 Darl'mat, 304 Rallye GR2, 504 Coupé V6 de l'East African Safari, 205 Turbo 16, 905 et 908 du Mans, 3008 DKR Maxi. Durant le dîner concocté par le Chef Ludovic Maire, les témoignages vidéo d'anciennes

personnalités de l'histoire sportive de Peugeot s'enchaînent avec André de Cortanze, Jean Todt, Ari Vatanen pour ne citer qu'eux. Au dessert, la cerise sur le gâteau est la présentation, au sein même du musée, de l'Hypercar Peugeot 9X8, voiture qui participera aux prochaines 24 heures du Mans. À l'extérieur, un feu d'artifice géant illumine un ciel sans nuage.

Le lendemain, nous retrouvons le Doubs, cette fois vers le sud. Il coule tranquillement, bordé par une route qui nous conduit à Arc-et-Senans. Classée au Patrimoine mondial de l'Unesco, cette manufacture Royale destinée à la production de sel a été fondée par Louis XV et construite entre 1775 et 1779. Son architecte, homme des Lumières, est Claude-Nicolas Ledoux (1736-1806). Un visionnaire qui imagine une usine intégrée, bâtie en arc de cercle, où vivait toute la communauté de travail puisqu'abritant les lieux d'habitation et de fabrication. De cet extraordinaire témoignage de l'architecture industrielle, il nous reste à revenir sur le musée automobile de Sochaux où nous étions hébergés.

Le rendez-vous est déjà pris pour l'année prochaine. Ce sera l'Allemagne qui organisera la manifestation 2022 de l'Aventure Peugeot.

**Agnès Loubet**



**Hypercar Peugeot 9X8.**



**Manufacture royale d'Arc-et-Senants.**

# 40 ANS DU MG CLUB DE FRANCE



Du 2 au 5 septembre 2021 se sont déroulés à Vichy les 40 ans du MG Club de France. Nos anciennes ont profité d'un bel écrin dans le parc arboré du Casino de la Ville. Au programme de cette manifestation, qui a rassemblé plus de 200 MG de toute époque, plusieurs rallyes touristiques le vendredi et le samedi qui ont permis de découvrir les richesses de la région, entre autres, le volcan de Lemp-tégy (ancien site d'extraction de la pouzzolane), le musée de l'Aventure Michelin à Clermont-Ferrand et bien sûr le Puy-de-Dôme.

Pour les plus avides de compétition, des activités étaient aussi organisées sur le circuit d'Issoire.

Cet événement s'est terminé le dimanche matin par une parade des MG à travers le centre-ville de Vichy.

**Bernard Meunier**



# HISTOIRE



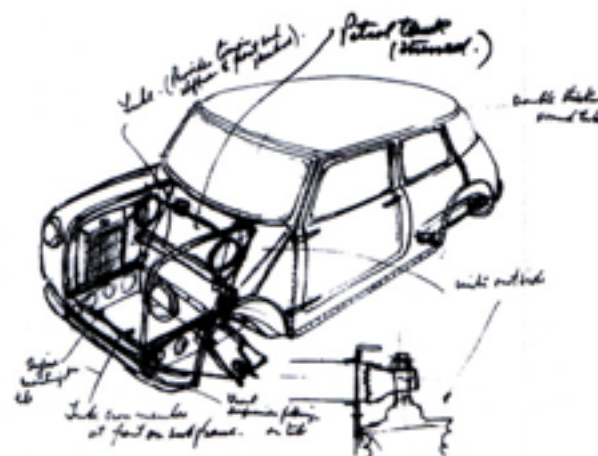
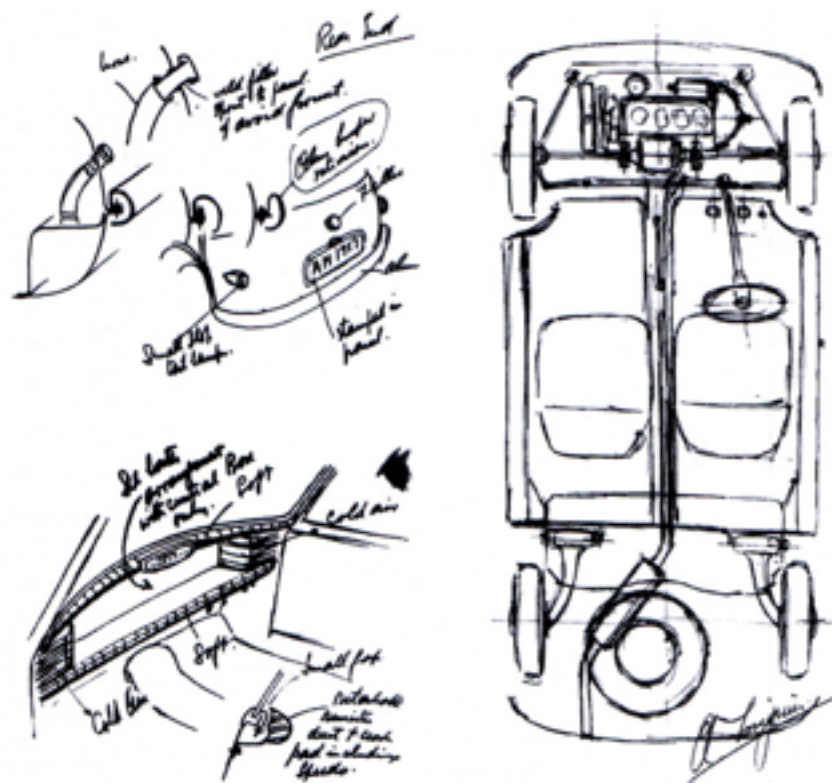
# ADO15

La crise de Suez bouscule les économies européennes, à commencer par celle du Royaume-Uni. Canal de Suez bloqué, approvisionnement en pétrole arrêté, commerce avec l'Inde en berne, les difficultés s'accumulent. Leonard Lord, le président de la jeune BMC (British Motor Corporation. 1952) qui chapeaute les marques Austin et Morris est très pessimiste. L'automobile et toute son industrie sont ni plus ni moins en danger de mort : « Il y aura un avant et un après-Suez ». Les premiers réflexes des consommateurs sont déroutants, voire insupportables : les Anglais se passionnent d'un coup pour les modèles économiques allemands, types Heinkel, Messerschmitt ou Gogomobil qui n'ont même pas l'apparence d'une voiture. Leonard Lord ne voit alors qu'une issue : repenser l'automobile pour l'adapter à une économie vulnérable et surtout dépendante. Pour réussir un tel projet, il sait qu'il ne peut compter que sur un ingénieur, Alec Issigonis, l'irremplaçable patron des Études de Morris, hélas parti chez Alvis au lendemain de la prise de pouvoir d'Austin à la BMC. Léonard Lord avale les rancœurs passées, et offre à Issigonis des conditions que l'on ne refuse pas. Il le ramène au bercail et, sans attendre, le charge d'inventer l'automobile de la crise. Ses consignes sont simples : cette voiture sera économique, mais aussi moderne et innovante, très petite mais assez grande pour quatre adultes. Lord donne carte blanche à Issigonis. Le délai est court, trois ans, et pas un mois de plus. Ainsi est lancée l'étude ADO15, pour Austin Drawing Office n°15. La légende d'un ingénieur travaillant seul, nuit et jour sur sa planche à dessin est lancée. Et elle est fautive, car l'une des qualités d'Issigonis est de savoir s'entourer. Il en fait même sa philosophie : « La seule façon de concevoir une voiture pour un ingénieur est de tout penser lui-même, mais en s'entourant de gens qui font le travail ».

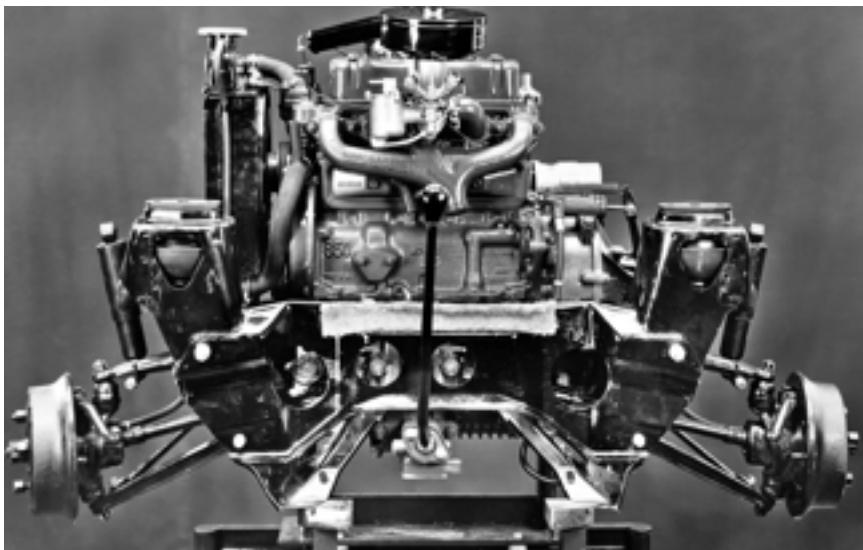
Alec Issigonis est persuadé que « le moteur et la transmission doivent être groupés en un seul bloc, soit à l'avant, soit à l'arrière ». Alors que des études sont lancées sur différents moteurs, à plat ou vertical, à 2 ou 4 cylindres, les premiers prototypes sont des tout-à-l'arrière. Logique. En 1956, les modèles de référence s'ap-



Alec Issigonis



pellent Coccinelle, Dauphine et Fiat 600. Mais les premiers essais se soldent par nombre de têtes à queue qui demanderont du temps pour résoudre cette question de stabilité. « Or, nous n'en avons pas ». Le tout-à-l'avant est donc choisi, comme « un effet du hasard » raconte Issigonis. On peine à le croire puisqu'il a travaillé en 1951 sur un projet Morris avec moteur transversal pour traction avant. Il informe aussitôt Leonard Lord de ses choix, celui-ci lui réitérant sa confiance tout en lui suggérant de conserver le moteur de l'ancienne Austin A35. Une question de coût de revient. Dans la pratique, l'ensemble moteur-boîte A35 est trop long pour être positionné en travers. Issigonis décide alors de désolidariser l'ensemble, et de loger le mécanisme de la boîte dans le carter d'huile du moteur. Les avantages sont nombreux : gain de place, rigidité accrue et par là même absence de



vibrations. Seul souci, le refroidissement : comme il est difficile de relier le ventilateur à un moteur transversal, Issigonis imagine un moteur électrique, élément coûteux, car supplémentaire. Les aérodynamiciens analysent alors minutieusement le cheminement de l'air dans le compartiment moteur, et découvrent une dépression à proximité des coffrages de roues : contre toute attente, l'équipe installe le radiateur contre l'aile avant gauche, soit dans le courant d'air et l'axe du moteur. Une façon de relier le ventilateur à la mécanique. Le projet avance dans les temps, mais avec un paradoxe. L'étude est née de la crise de Suez, et va sortir avec le retour de la croissance. Reste la difficile question des liaisons au sol : Issigonis a écarté d'emblée les solutions classiques par manque de place, laissant ses équipes aller vers d'autres alternatives. Elles se se tournent vers un système hydro-



lastique caractérisé par la présence d'éléments coniques de caoutchouc produits par la maison Moulton, une firme fondée par Leonard Lord ! Les roues, enfin, n'ont rien de conventionnel, ni par leur emplacement, ni par leur taille. Positionnées aux quatre coins de la voiture, elles sont repoussées le plus possible hors de l'habitacle. Une façon de laisser le plus de place possible aux occupants. Mais, il y a aussi une logique de style. « En plaçant les roues ainsi, les lignes de la voiture convergent obliquement, lui conférant une impression de longueur et de robustesse ». Les sous-traitants de freins et pneumatiques



n'ont qu'à suivre, et faire leur métier. Issigonis explique aux ingénieurs de Dunlop qu'il lui faut des pneus de petite taille, écartant les doigts de sa main pour seule indication de diamètre ! Ce sera des 10 pouces. L'équipement ? Il n'a aucune importance pour une voiture minimale : les vitres avant seront coulissantes, l'insonorisation absente, la planche de bord vide, excepté un gros compteur central, les sièges évidemment spartiates.

Le 26 août 1959, le monde automobile retient son souffle : alors que la Grande-Bretagne brillait par le classicisme de ses voitures, la BMC présente deux sœurs jumelles très novatrices, les Austin Seven et Morris Miniminor. Elles sont d'un format de poche : 303 cm de long sur 134 de large et 141 de haut. Forme cubique avec arrêtes émoussées, elles ont un style à part, « un style d'ingénieur avec des traits avant rationnels » qui montrent la volonté d'offrir 80 % de la surface au sol aux passagers, et seulement 20 % à la mécanique. Issigonis annonce avec tout son flegme qu'il s'agit bien « d'une quatre places, le temps des cyclecars est révolu ». La presse britannique est dithyrambique ! Elle parle d'un prochain raz de marée commercial. Erreur, les commandes décollent lentement : 20 000 ventes en 1959, 100 000 en 1960, au moment où Volkswagen approche les 800 000 unités annuelles. En fait, la voiture étonne, et surtout dérange. Comment être assis aussi bas, et avoir une position de conduite proche de celle d'un camion ? C'est tout le charme de la voiture, comme celui de partir sans bagage, ou de sentir au plus près la route et ses inégalités. La réputation viendra avec le temps. Celui de devenir la voiture de la City, des clien-



tes allant s'habiller chez Liberty, et même une bête de course grâce à John Cooper, la marque championne du monde de F1 en 1959 et 1960 qui en fait une voiture dominante en rallye (quatre trois victoires\* au Monte-Carlo). Une icône est née : qu'elle soit Austin ou Morris, celle que l'on appelle très vite la Mini devient une référence mondiale. Son architecture révolutionnaire sera la source d'inspiration de bien des ingénieurs. L'automobile de la seconde partie du XXe siècle lui doit l'essentiel.

**Jean-Louis Loubet**

\* 1964, 1965, 1966, 1967.





# MONTE-CARLO 1966

## MAIS QUI VEUT LA PEAU DES MINI ?

Pour sa 35e édition, le rallye de Monte-Carlo fait peau neuve. Le but est de contenter les deux cent cinquante amateurs qui s'inscrivent chaque année aux côtés des grandes firmes. L'introduction du Groupe 1 est la clé de la nouveauté, avec l'ouverture du rallye à des voitures dites strictement de série, produites à 5 000 exemplaires dans l'année, donc des modèles bien moins coûteux que les bolides habituels. Les équipages du Groupe 1 bénéficieront d'un allègement des pénalités accumulées lors du parcours de concentration, dix points par minute de retard contre vingt pour le Groupe 2 et soixante pour le Groupe 3. Tout est fait pour que les amateurs puissent participer à la deuxième phase du rallye, l'itinéraire commun, sur la boucle Monaco-Chambéry-Monaco. La troisième phase reste réservée à l'élite, aux soixante équipages les plus rapides. Si l'Automobile Club de Monaco (ACM) savait qu'il ne ferait pas l'unanimité, il ne s'attendait pas à se faire reprocher de redessiner par le biais d'un règlement la hiérarchie du sport automobile. De faire la part belle aux DS21 et Mustang, de vraies voitures de série, assez puissantes pour jouer la gagne. Bien des constructeurs sont déçus : Renault n'a pas produit assez de R8 Gordini pour le Groupe 1, ni de Berlinette pour le Groupe 3. La R8G sera donc en Groupe 2 avec les Mini Cooper, Cortina Lotus, Lancia Fulvia, toute la cohorte des meilleures voitures de rallye qui se voient handicapées par la nouvelle

réglementation. Saab est aussi exclue du Groupe 1 à cause d'une nouvelle pipe d'admission. Fâchée, la marque renonce, suivie par Alpine et Volvo qui évoque pour sa part «une course impossible». Aussitôt, les regards se tournent vers BMC, constructeur des Mini, avec le secret espoir d'un retrait de la compétition, ce qui mettrait fin à leur domination. Mais coup de tonnerre : à la veille de



l'ouverture de la saison, BMC annonce avoir produit plus de 5 000 Cooper S en 1965 ! À quelques jours d'intervalle, Ford et Lancia font de même ! Le doute s'installe. À 14 250 francs l'exemplaire, la Mini Cooper S paraît bien cher au mensuel Sport Auto pour atteindre une telle production. Le journal parle du « scandale de la Cooper S ». Et d'ajouter qu'il est étonnant que les usines Lancia aient déjà produit 5 000 Fulvia alors que la voiture n'est sortie qu'au printemps. La situation de Ford est plus com-

plexe : ses représentants viennent le 20 décembre à Paris expliquer à la CSI\* que la voiture homologuée est une Cortina Lotus client dotée de seulement 105 ch et d'un réservoir de 45 l. Mais quelle Cortina courra à Monte-Carlo ? L'Automobile Club de Monaco est sur les dents. La lettre adressée par BMC le 13 janvier 1966 et rendue publique ne résout rien. Si BMC précise que la Cooper S a été produite à 5047 exemplaires, c'est avec « un fort pourcentage resté en stock ». Aussitôt, certains estiment que l'esprit du règlement est détourné, car produire pour obtenir une homologation n'est pas vendre 5000 voitures.

Le 14 janvier, 195 équipages s'élancent depuis les neuf villes-départ. Tous ont vu leurs voitures contrôlées par les Automobiles Clubs locaux. La presse repart à la charge, s'interrogeant sur la qualité de ces contrôles, bien inégale selon les villes. Pire, les suspicions émergent. On entend que les voitures ne seraient conformes que deux fois dans la course, au départ et à l'arrivée !

D'emblée, les doigts pointent les Mini Cooper. Les voitures auraient deux réservoirs d'essence. BMC répond aussitôt, expliquant que la voiture est actuellement vendue avec deux réservoirs, dont un en option. Mais que dit sa fiche d'homologation ? Que la Mini a un seul réservoir de 25 litres et que les options ne sont pas prises en compte. Les contrôleurs se précipitent sur les Mini dès l'arrivée du parcours de concentration. Ils ne trouvent qu'un seul réservoir sur les Cooper officielles, comme sur les Cortina Lotus qui, selon BMC, devraient passer beaucoup plus de temps qu'elles ne le font à faire le plein d'essence. L'Automobile Club de Monaco est à cran et repart contrôler Mini et Cortina. Les officiels débusquent alors une Mini privée, dotée de deux réservoirs. Elle est aussitôt exclue.

\* Commission sportive internationale de la FIA, Fédération internationale de sport automobile.



Mini Cooper S

Mardi 18 janvier, 157 équipages partent pour le parcours commun, soit 1 437 km de routes ouvertes, segmentées en cinq étapes. Les abandons sont nombreux puisque 89 équipages rallient Monaco dont 39 sans pénalité. Autant dire que l'ACM doit repêcher 21 voitures pour former les 60 équipages prévus pour l'épreuve complémentaire. Mais nouveau rebondissement. Quelques heures avant le départ pour ces derniers 610 kilomètres, la Gendarmerie nationale informe les officiels du rallye de plaintes d'automobilistes victimes de l'éblouissement de phares de voitures roulant à plus de 150 km/h. Et l'on reparle des Mini. Dans le parc fermé, les officiels partent à la recherche de phares supplémentaires que des concurrents auraient pu monter illégalement. Ils ne reviennent pas bredouilles : quatre équipages anglais sont disqualifiés pour avoir plus de six phares sur leur voiture. Mais rien sur les Mini officielles. Par contre, en les observant, les commissaires constatent que ces voitures, comme les Cortina, comportent des particularités qui méritent une inspection plus approfondie, notamment l'utilisation d'ampoules à iode qui n'ont qu'un seul filament, donc pas de code. Mais à la question «les Mini ont-elles des feux de croisement ?», la réponse est «oui» grâce, semble-t-il, à un astucieux système de régulateur. La réunion qui suit tourne à la confusion. Devant une situation inédite, les officiels hésitent, d'autant que les rapports de la Gendarmerie ne sont pas arrivés. Or l'heure tourne, et il est impossible de retarder le départ de l'épreuve complémentaire. La nuit de glisse et de vitesse commence. On dit que les Mini Cooper « tiennent le 130 sur le verglas. Faux, répond Mäkinen, l'un des pilotes Mini. Nous allons bien plus vite, surtout quand on met la voiture dans les rails de glace ». La nuit du Turini est le festival des Mini. Au petit matin, les pilotes officiels, Mäkinen, Aaltonen et Hopkirk, débarquent en tête sur le port de Monaco, offrant à BMC les trois premières places du classement général. Du jamais vu. Durant toute la matinée du jeudi, les voitures se rangent dans le parc fermé. Elles attendent l'ultime verdict, celui des contrôleurs qui annoncent vouloir démonter certaines voitures. Jacques Taffe, le commissaire général du rallye, ne cache pas son intransigeance sur le respect du code sportif.

C'est ce qui s'appelle appliquer le règlement à la lettre. Cette lettre, c'est le J, titre de l'annexe de l'article 137 du code sportif international. Le texte stipule que les voitures du Groupe 1 doivent être conformes en tous points à la production de série. Le 21 janvier, l'Automobile Club de Monaco décide de disqualifier dix concurrents dont

les Mini Cooper S et les Ford Cortina Lotus, donnant la victoire à la Citroën DS21 de Toivonen arrivée quatrième. Injustice ? Scandale ? Au regard du sport, bien sûr. Mais pas dans la logique du règlement. BMC a en effet sciem-



DS21. Vainqueur du Monte-Carlo 66.



Contrôle des phares des Mini.

ment équipé les phares principaux de ses Mini d'ampoules à iode à un seul filament, donc uniquement utilisables en feux de route. Les codes ne sont pas vraiment absents : ils sont remplacés par les antibrouillards additionnels, montage toléré en Grande-Bretagne, mais interdit en France ! Une voiture anglaise serait-elle donc illégale en France, même après l'avis favorable du RAC donné au départ de Londres ? L'Automobile club de Monaco et la Commission sportive internationale évitent ce terrain miné. Prenant pour seule règle le code sportif de la CSI, les officiels démontrent sans peine que les Mini Cooper S ne sont pas équipées en série d'antibrouillards faisant office de feux de croisement. C'est à ce titre qu'elles sont exclues du rallye de Monte-Carlo 1966.

**Jean-Louis Loubet**

# Ils nous soutiennent...

**RESTAURANT**  
**le Delphin**

Nadia, Stéphane et leur équipe  
Vous remercier de votre visite

Port des Minimes - Avenue du Lazaret  
17000 LA ROCHELLE - 05.46.45.32.32  
www.ledelphin.fr

**les Gourmets**  
HOTEL RESTAURANT  
TRAITEUR

Place de la mairie  
10 rue Jean Baptiste Jourdan  
17140 Lagard  
Tél. 05 46 67 98 98  
www.lesgourmets-lagard.fr

**BISTRO LYLY**  
17000 LA ROCHELLE

*Bistro Lyly*

Ludovic Templier  
Tel : 06 17 31 15 08  
Mail : saschaleurbonheur@gmail.com

**GADOUD BRAUD**  
PEINTURE

Éric BAZILLAIS  
Tél. 05 46 31 14 00 - Tél. 06 32 11 03 48  
Fax : 05 46 31 14 10 | direction@gadoud-braud.fr

**AXA**  
CONSEIL

Roger TAVERA  
Tél : 05.46.30.12.66

**LISSAC**  
Opticiens

Lissac Valentin Bonnavita  
Lissac Valentin Bonnavita  
OPTICIENS

(05) 46 41 32 00 Bureau  
lissac.larochelle@wanadoo.fr  
23 Ter r Saint Ton  
ROCHELLE (LA) 17000  
http://www.lissac.fr/magasin...

**Plan 3D RENDY**

COORDINATRICE DE TRAVAUX

Virginie CZARKA  
18 Rue Maurice Ravel  
17000 La Rochelle  
06.65.22.90.56  
www.plan3drendy.com  
plan3drendy.virginie@gmail.com

**Cerdia ANNEREAU**  
Placements

Conseil en gestion financière  
Assurance vie - Retraite

3, rue Copernic - 17000 La Rochelle  
Tél. 05 46 30 46 47 - Fax 05 46 30 37 06  
E-mail : Cerdia.Annereau@wanadoo.fr - www : cerpia.com

**Pépinières ROUBERTY**

VENTE ET CULTURE  
de tous végétaux  
Arbustes, arbres, palmiers, etc.

42 RUE DU GRAND CHEMIN - CHAMBOLET - 17139 COMPIÈRE-SUR-MER  
Tél : 05 46 35 33 33 - Fax : 05 46 35 31 23  
contact@pepinieresrouberty.com - www.pepinieresrouberty.com

**B.A.O.**  
BRODERIE  
Communication Textile

*bao*

PRODÉZ VOTRE IMAGE

Sylvain DELOUBES  
broderie17@gmail.com

+33 (0)5 46 522 288  
www.broderie17.com

6, rue Virginie HÉRIOT  
17000 LA ROCHELLE

**Boucherie Caligny**

Philippe Guillemafeu

55 avenue Caligny  
17000 LA ROCHELLE  
Tél. 09 46 34 10 44

ARTISAN  
Boucher - Charcutier - Traiteur

**L'AMI DU PAIN**  
BOULANGERIE PÂTISSERIE TRAITEUR

Mr REFFIN Emmanuel  
Artisan Boulangerie Pâtisseries

43, rue du Cordouan, La Rochelle  
Halles du Marché central, La Rochelle

lamiidupainlarochelle@gmail.com  
L'Ami du Pain, La Rochelle  
lamiidupain17

**AU CROISSANT DORÉ**

34, Rue Chaudier - Place de Verdun - Tél. 05 46 41 80 27

"TOUT AU BEURRE"

**D. BARON**  
LA ROCHELLE

**ELEC EXPO**

4 Come Neuve - 17139 COMPIÈRE-SUR-MER  
Tél. 05 46 30 41 45 - Fax 05 46 30 43 76  
e-mail : elec.expo@wanadoo.fr

# Les Pros de l'automobile nous soutiennent aussi...

**Car Choc**

CARROSSERIE CARCHOC

8 rue d'Angoulême - LA ROCHELLE  
05 46 440 447

**Proximité Cartes Grises**

TOUTE DEMANDE DE CARTE GRISE

- Duplicate
- Changement de domicile
- Changement de Propriétaires
- Véhicule neuf
- Déclaration d'achat
- Véhicule importé
- Véhicule de collection
- Toute demande administrative (permis de conduire)

Régulation et agrément  
N°210003109 915178

38 GRANDE RUE 17200 CIRE D'AUNIS  
05.16.85.45.41  
proximite.cartesgrises@gmail.com

du Lundi au Vendredi de 9h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h30  
DU PAR COURRIER

**Sellerie du Littoral**

Auto - Moto - Bateau

Christophe ESCLAVARD  
06 32 15 95 41

Rue des Droits de l'Homme  
ZA du Pal de Fosse - 17200 MARDENNES

**GTO**

CHOLLET Frédéric  
07.82.81.19.19  
contact.eglo@gmail.com

L'ATELIER GTO  
atelier.gto@gmail.com  
05.46.46.36.55

32, avenue Joliot Curie  
17180 PERIGNY

**TOVAN**

Votre Carrossier

**GARAGE Automobile**

Ouvrière du lundi au vendredi  
9'30 - 12'00 13'30 - 18'30  
21 samedi sur rendez vous

388 rue St. Jean - LA ROCHELLE  
Tél. 05 46 34 48 46  
www.garageautomobile.com  
f : facebook.com/garageautomobile

**A.R. Sport**  
LA ROCHELLE 1700

Spécialiste indépendant PORSCHE  
Concessionnaire SUBARU & LOTUS

Tel 05 46 411 911  
www.arsport.fr

Zone de Belle Aire Sud - 17440 AYTRÉ  
Maison - FR 45 861 777

**GARAGE LA BELLE EPOQUE**

réparation mécanique, restauration  
de véhicules anciens et de prestige

14, rue des Ecluses - ZA Crés Fort  
17230 St Médard d'Aunis  
05 46 29 44 26  
labelle.epoque@orange.fr

**AYTRES AUTOBILAN**

Gérant : DAVET Eric    Contrôleur : TREBOZ David

VL 4x4 camping car

CONTROLE TECHNIQUE  
21 Chemin de Ronfloc  
17440 AYTRE  
05 46 37 86 72  
aytres.autobilan@hotmail.fr

**L'Atelier d'Antan**

Carrosserie Peinture

- AUTO BODI
- INDUSTRIES
- PEINTURE TOUS SUPPORTS

17000 La Rochelle  
BOTTON Rudy  
www.latelierdantan.fr 05 79 01 94 88

**ÉLECTRICITÉ DESGRIS**

Auto Moto Bateau Agricole TP

Magasin Pièces électriques

Jean-Michel DESGRIS  
desgris@wanadoo.fr

05 46 44 17 57 Fax : 05 46 44 09 71

7, rue Galilée    ZAC de Belle Aire - 17440 AYTRE

**LPS**

Sellier - Tapissier - Garnisseur

www.lpsdecoration.com  
M PETIT tél : 06 65 31 11 92