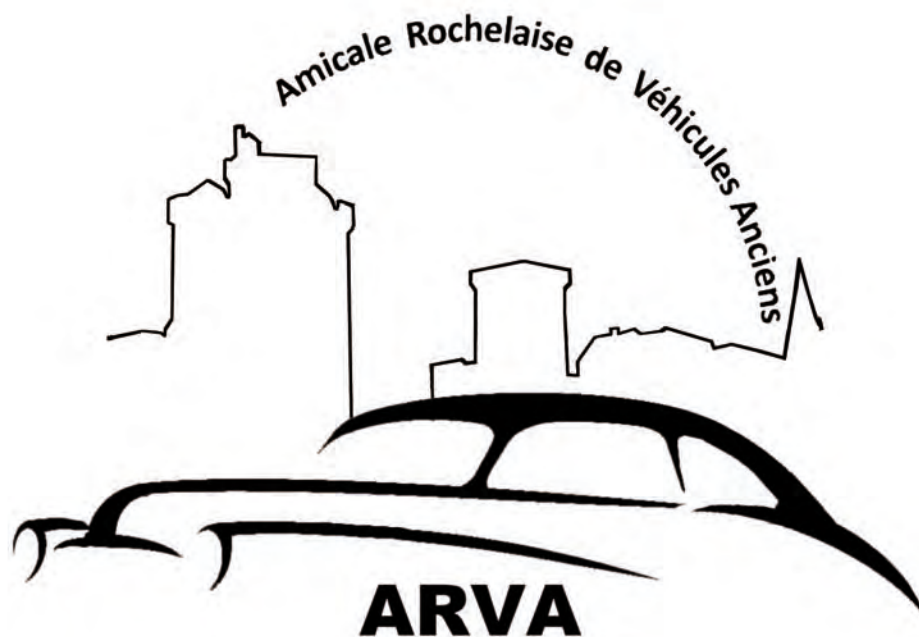




**RETROUVEZ
L'ÉDITION
2020**

La vie de L'ARVA

Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens





Archive SIMCA

La vie de **ARVA**

Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens



APERÇU DES ACTIVITÉS 2020

N°16 JANVIER 2021

LE MOT DE LA PRÉSIDENTE

Bonjour à toutes et à tous,

2020 restera une année bien particulière pour nous tous et pour l'ARVA.

Une grande partie des activités de notre amicale a été tout simplement annulée.

Ce virus-covid19, a eu raison de notre vie en ce début d'année, mais le virus de la passion du véhicule ancien a repris le dessus dès la fin du **premier confinement** et surtout dès les autorisations obtenues.

L'ARVA a pu maintenir quelques RDV informels, de Juillet à Octobre, et quelques sorties aussi ont pu être concrétisées voire créées très rapidement pour profiter, entre amis, de nos voitures :

- 5 juillet, balade à Tonnay-Charente chez Maryse et Marcel Kagan,
- 23 août, balade en Verte Venise,
- 13 septembre, Traversée de La Rochelle,
- 19 septembre, exposition de véhicule à La Rochelle, place de Verdun, (journée du patrimoine),
- 20 septembre, balade au moulin à marée des Loges et sur le site du Fâ près de Talmont,
- 25 octobre, balade vers le domaine viticole et l'estuaire de la Gironde (la tour Beaumont, Mortagne).

Cette période bien trouble a permis l'étude de plusieurs projets : refonte du logo de notre amicale, (dossier en cours), de nos réunions d'adhérents, (lieu, date, contenu), et modernisation de notre site internet qui est notre vitrine.

L'ARVA continue d'avancer.

J'ai trouvé très dur d'apprendre par le bouche-à-oreille, la création d'un RDV informel à Châtelailon, surtout venant de l'ancien président de l'ARVA avec qui, nous avons toujours eu une relation de confiance. Serge Brun a volontairement évité de prévenir l'ARVA mais n'a pas renoncé à contacter en catimini certains adhérents de notre amicale. Après le premier RDV, j'ai appelé Serge Brun pour lui dire comment j'appréciais ce coup bas surtout venant de lui, que nous avons toujours soutenu ou aidé durant sa présidence, et gâcher ainsi une bonne relation. J'en suis profondément déçue. Je tenais à vous informer de ces faits pour expliquer pourquoi l'ARVA n'a pas informé ses adhérents de cette création, des dates de RDV et pour ne pas tomber dans le non-dit.

Le **deuxième confinement** aura eu raison de notre fin d'année.

LA DER a dû être annulée et la date de notre assemblée générale semble bien compromise à l'heure où j'écris ce mot.

L'activité de notre amicale reprendra dès que possible, tous les membres de notre conseil d'administration (en respect des distanciations exigées) continuent de travailler à la préparation de cette nouvelle année.

J'espère que 2021 viendra à bout de ce virus et que notre passion n'en sortira que grandie pour profiter à nouveau de nos activités favorites en toute convivialité.

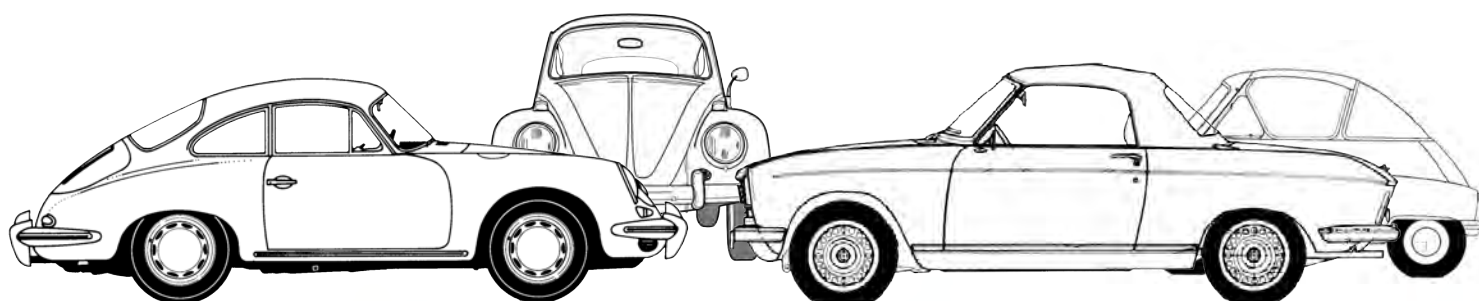
Je vous souhaite à toutes et à tous une très bonne année et santé pour vous et vos proches.

Corinne CHAUEAU

Présidente de l'ARVA



L'ARVA



132 adhérents

La vie de l'ARVA. Journal de l'Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens

Courriel : laviedelarva@gmail.com

Coordinateur : Jean-Louis Loubet

Ont participé à ce numéro : Pierre Adam, Danielle et Michel Aguilon, Patrick Barrois, Patrick *Bérinchy*, Michel Bossard, Dominique Bourdais, Alexandre Bourdeau, Michel Bourdeau, Chrystelle et Jacques Béreau, Corinne et Jean-Pierre Chauveau, Danielle Dachicourt, Patricia et Cyril Decaudin, Claude Deloubes, Patrick Dhélens, Jean-Marc Gay, Daniel Genest, Cyril Lhommet, Agnès Loubet, Bernard Meunier, Philippe Micheau, Alain Piat, Daniel Sabourin, Jocelyne et Michel Sabourin, Jérôme Solas

BIENVENUE AUX NOUVEAUX ARRIVANTS

Pierre ADAM

Patrick BÉRINCHY

Maryline CHAMBON

Danielle DACHICOURT

Cyril et Patricia DECAUDIN

Patrick DHÉLENS

Jean-Jacques et Chantal GIRARD

Didier et Karine GOIS

Jacques et Cécilia GRENAILLE

Stéphane LE MOYEC

Cyril LHOMET

Marc PERROT

Daniel POZZOLI

Martine ROUX

Mercedes Pagode 280 SL

Chevrolet Bel Air. 1955 et Moto BMW R100

Autobianchi A112. 1973

Chevrolet Corvette. 1977

SIMCA 8. 1948

MGB. 1963 et Porsche 911 Carrera. 1989

Renault 4CV. 1956

Citroën 2CV. 1978

Mini Sprite. 1992 et Mini Mayfair. 1988

Toyota Célica coupé. 1976 et Citroën Dyane. 1974

Renault 14. 1982

FIAT 600. 1955

Porsche 996 Cab.1999

MGB Cabriolet.

Ils se présentent...

Pierre ADAM a passé sa carrière dans l'automobile. Il s'est occupé des réseaux d'après-vente de grands constructeurs comme Mercedes et Iveco. Il roule en différents modèles Mercedes, avec en point d'orgue son cabriolet Pagode 280 SL. Qu'attend-il de l'ARVA ? Tout simplement, « ce qu'il est, explique-t-il. Un rassemblement de passionnés avec leurs voitures qui sont souvent un témoignage familial, et dans tous les cas un exemplaire du patrimoine automobile ».



Patrick BÉRINCHY, ancien d'Alstom, est un Rochelais de toujours. Il roule en Américaine. Dans une splendide Chevrolet Bel-Air de 1955. Carrosserie noire et intérieur rouge du plus bel effet. Patrick est un mordu de l'Amérique. Interrogez-le sur la présence américaine à La Rochelle, de La Pallice à Croix-Chapeau, notamment au sortir de la Deuxième Guerre mondiale. Là, il est intarissable. Imaginez qu'il vienne un soir au Rendez-vous de l'ARVA nous présenter ce moment d'histoire ?



Cyril LHOMET partage avec son père Joël la même passion de l'automobile ancienne. Il y a peu, ils ont cherché à s'offrir une Renault Super Cinq, une façon de fêter leurs deux anniversaires : 18 et 50 ans. Le hasard des recherches les a conduits vers une Renault 14. 42 000 km et en parfait état. Cyril craque, et achète la voiture. Clin d'œil de l'histoire : son père, à 18 ans, avait lui aussi acheté une Renault 14 ! Que dit-on ? Tel père, tel fils ?



Danielle DACHICOURT se partage entre lecture, musique, voyage... et voitures anciennes qui sont « de vrais repères dans le temps, capables de nous remémorer des souvenirs d'enfance ». Son ancienne est une Américaine, une Chevrolet Corvette de 1977, couleur Dark Red. Pour Danielle, l'automobile ancienne est un art de vivre, un moment fort de partage, au même titre qu'un bon livre, un morceau de blues ou un pas de rock. Elle vit cette passion pleinement, n'hésitant pas si nécessaire à soulever le capot, histoire de savoir se dépanner.



Patrick DHÉLENS vient de s'installer près de La Rochelle, après une carrière commerciale passée chez PSA Peugeot Citroën. Dès son arrivée, il est venu au Rendez-vous informel des Minimes. Séduit, il s'est inscrit à l'ARVA, et a répondu présent à nos réunions du vendredi soir. Et puis est arrivé le confinement. On a eu à peine le temps d'apercevoir sa MGB de compétition (passeport FIA), un modèle de 1963, et sa Porsche Carrera de 1989. Patrick n'a qu'une hâte, venir donner un coup de main à notre association !



Cyril et Patricia DECAUDIN partagent la passion de la voiture ancienne, à commencer par leur SIMCA 8 de 1948 qui a été restaurée par le père de Cyril. « C'est une affaire de famille qui se transmet de père en fils » lancent-ils en chœur, heureux d'occuper d'un « patrimoine [qu'ils entendent bien] préserver ». L'ARVA, ils l'ont connu au RDV informel, et piaffent maintenant d'impatience de pouvoir reprendre pleinement la route. Et d'ajouter : « La voiture ancienne, c'est la liberté et l'évasion ».



L'ARVA SUR



La production de France 5 était en Charente-Maritime pour préparer son émission *Échappées Belles*, diffusée le samedi soir.

La production a contacté l'ARVA pour la mise à disposition de véhicules afin de filmer les paysages et quelques sites.

C'est l'envers du décor que je vous propose de découvrir.

Demande de la production : **L'ARVA fournit six véhicules de couleurs différentes**, dont un véhicule principal pour convoyer l'animateur : le CG de Michel Bourdeau.

Les séquences ont été prises entre Surgères et La Rochelle, en passant par La Jarne, Salle-sur-Mer et Angoulins.

Chaque prise de vue a été refaite au minimum trois fois par les caméras embarquées, par une ou plusieurs caméras au sol et par un drone, en respectant



Rendez-vous près de Surgères pour les six voitures.



Mise en place des caméras GoPro sur



les portières, sur le capot, en intérieur.



Embarquement du cameraman à l'arrière de la Triumph Stag.

les consignes : conserver l'ordre des voitures à chaque séquence, rouler le plus près possible pour les prises de vue avec le drone....

Le tournage a duré la journée, pour quelques minutes de diffusion.

Daniel GENEST (texte et photos)



Arrêt entre deux séquences pour modifier l'emplacement des caméras.



Nouvelle halte pour repositionner les caméras.



Halte au château de Buzay.



Discussion avec Jérôme Pitorin, l'animateur de l'émission.



Arrêt à Angoulins sur un site de carrelets.



Prise de son de tous les véhicules pour



reconstituer la bande sonore de l'émission.



L'ARVA SE TRANSFORME

1 Aujourd'hui, il est clair qu'une association comme la nôtre ne peut plus se passer d'un site internet, à la fois clair et riche. Avec 98 % d'adhérents connectés, des visiteurs extérieurs de plus en plus nombreux – voir le succès de la Traversée de La Rochelle –, il nous fallait engager une refonte de notre site. La tâche a été confiée lors d'un conseil d'administration à Daniel SABOURIN. Pour la mener à bien, il s'est entouré d'un groupe de travail composé de Corinne CHAUVÉAU, Jean-Louis LOUBET et Bernard MEUNIER.

Le travail va se dérouler en deux temps.

D'abord, faire le tour de nos besoins, ce qui correspond à définir un vaste cahier des charges des utilisateurs : que voulons-nous voir sur le site, quelles redirections, quelles informations (voitures, sorties...) ? Faut-il un espace pour une boutique ARVA, pour notre journal *La vie de l'ARVA* ?

Le chantier est immense, et le groupe de travail a entrepris de faire une analyse des sites des autres associations du même type que la nôtre, afin de prendre le meilleur de leurs expériences. Dernier point dans cette définition de nos besoins, bien délimiter ce qui est d'ordre public et d'ordre privé, à savoir permettre l'accès d'informations privées aux seuls et uniques membres de l'ARVA (Espace Adhérents). Nous y veillerons.

Second travail, une fois notre cahier des charges établi, il nous faudra confier la construction proprement dite du site à un professionnel. Deux responsables de l'ARVA seront ensuite chargés de nourrir notre site pour le faire vivre. Nous vous tiendrons bien évidemment au courant de ce projet.

2 Un logo à moderniser ?
Indispensable pour être à la fois lisible et dans son temps.



3 La crise sanitaire a eu raison de nos réunions du vendredi soir. Compte tenu des mesures de distanciation, ils sont devenus tout simplement impossibles dans la salle de l'Automobile-Club de Charente-Maritime, celle-ci ne pouvant accueillir qu'une quinzaine de personnes. Cette situation a permis à un groupe de réflexion (Daniel SABOURIN, Michel SABOURIN, Jean-Louis LOUBET et Bernard MEUNIER) de s'interroger sur le devenir de ces réunions. Nous vous livrons les premières réflexions, déjà présentées au Conseil d'administration. Les décisions ne pourront être prises qu'au cours de l'assemblée générale des adhérents.

• Nom : « **Le Rendez-vous de l'ARVA** »

• Périodicité : 3^e vendredi de chaque mois PAIR (donc **tous les deux mois**, soit février, avril, juin, octobre et décembre).

Pour bien comprendre cette périodicité, mettre en parallèle les temps forts de l'ARVA, soit la Galette en janvier, la sortie annuelle en mai, la Traversée en septembre, le Beaujolais nouveau en novembre... des mois impairs.

• Lieu : Un **restaurant avec parking** à proximité, évidemment une grande salle, équipée des moyens de projection. Le lieu sera choisi pour un moment convivial.

• Organisation du Rendez-Vous en 3 moments :

1. Présentation de l'actualité de l'association. 20 min

2. Thématique du jour (film, exposé, présentation d'une voiture, d'une marque, d'une question technique, d'un voyage...). 45 min

3. Rétrospective d'une sortie. 15 min. Et après...

• **Apéritif offert par l'ARVA** à tous les participants.

• **Dîner pour ceux qui le souhaitent** dans le restaurant (réservation préalable, prix négociés par l'ARVA, ensuite à la charge de chacun des participants)

Le **Rendez-Vous de l'ARVA** sera annoncé par mail, avec invitation (à imprimer) et réservation à confirmer.

Nous vous tiendrons bien sûr au courant de ce projet.

LA TRAVERSÉE



RENCONTRES AVEC LES ORGANISATEURS

Rencontres faites avant et après le premier confinement.

Corinne et Claude, vous organisez la Traversée de La Rochelle et du pays rochelais. Il s'agit de la sixième édition. Cette journée devient une tradition ?

Corinne : « Cette journée est bien devenue une tradition pour beaucoup de passionnés, et elle est la vitrine de notre amicale. C'est une journée très conviviale basée sur les échanges entre participants et le plaisir de montrer nos voitures anciennes. Les participants nous demandent d'année en année de refaire la manifestation. Même ceux qui habitent dans d'autres départements reviennent avec plaisir. Départements voisins, mais aussi plus lointains ».

Claude : « Oui, je le confirme, c'est devenu une belle tradition. Et elle durera tant que nous pourrons traverser la ville de La Rochelle où nous ne sentons pas un grand engouement des édiles. J'envie toutes ces villes où les mairies se démènent pour accueillir ce spectacle qui met magnifiquement en valeur notre patrimoine automobile, un patrimoine à la fois historique, technique et culturel ».

Il y a 200 inscrits (en mars), comme l'an dernier. Pourquoi ne pas dépasser ce chiffre ?

Corinne : « La présence de 200 voitures correspond à peu près à 400 personnes. À ces 200 voitures s'ajoutent quelques remorques de transport, les véhicules des bénévoles - ils ne sont jamais assez nombreux, et j'en profite pour les remercier tous. En tout, cela fait beaucoup de monde à gérer ».

Claude : « Il faut de la place pour accueillir autant de personnes, que ce soit au départ, au pique-nique ou à l'arrivée. Les grands espaces carrossables ne sont pas très nombreux, sans compter qu'il faut des points d'eau, d'électricité, des toilettes. Et la proximité d'un boulanger au départ, ajoute Corinne. J'ai bien cherché, poursuit Claude, il n'y a pas beaucoup d'autres points de chute que ceux que nous utilisons. Donc, on les garde précieusement ».

Corinne : « Un groupe de 200 voitures offre un défilé d'environ une heure, ce qui constitue une belle manifestation pour une ville moyenne comme La Rochelle ».

Claude : « N'oublions pas la logistique. Lorsque les 400 personnes sont au point de départ, au pique-nique ou à l'arrivée, tout est en place. Les tréteaux, les Tivolis, les collations. Il faut en cela remercier vivement Pierre METAIS et Bernard PAPET, deux membres de l'ARVA, sans oublier tous les bénévoles ».



Corinne CHAUMEAU
Présidente de l'ARVA



Claude DELOUBES



Jean-Pierre CHAUMEAU

L'an dernier, le temps a été incertain avec un samedi très pluvieux. Y avait-il un « Plan B » en cas de pluie le dimanche ? Qu'aviez-vous prévu ?

Corinne et Claude : « Nous avons besoin d'un « Plan B » pour le repas du midi ».

Claude : « Nous avions fût un temps la possibilité d'aller dans les tribunes du stade de Aytré, mais depuis deux ans se déroule un semi-marathon qui y organise sa remise des prix le dimanche ».

Corinne : « Heureusement, la ville de Châtelailon-Plage nous propose tous les ans le gymnase du stade. La date de la Traversée est, entre autres, fixée en fonction de la disponibilité de ce lieu ».

Claude : « Et comme nous avons la Baraka, le jour de la Traversée il est INTERDIT de pleuvoir ! »

La Rochelle connaît cette année des travaux d'envergure. L'organisation en a-t-elle beaucoup souffert ? Comment faites-vous ?

Corinne et Claude : « Lors de la préparation de notre parcours, avec le nom des rues empruntées, nous demandons aux différents services des mairies (La Rochelle et les autres villes traversées) la validation de notre itinéraire, à savoir les travaux prévus, les vide-greniers ou autres manifestations déclarées. Nous devons adapter notre parcours en fonction de ces contraintes, ce qui nous oblige à revoir le *road-book* jusqu'au dernier moment. Mais nous avons toujours le risque de travaux de dernières minutes non prévus. C'est pourquoi nous vérifions toujours le parcours la veille ».

Vous expliquiez l'an dernier la nécessité de varier le parcours. Cette année, le changement est net. Quelques précisions sur vos choix ?

Claude : « Je garde les incontournables, c'est-à-dire la corniche, le marché, le front de mer à Châtelailon. Également les aires de départ, de pique-nique et d'arrivée. En fonction du temps imparti (2h. à 2h.30 le matin) et de la distance à parcourir (ne pas dépasser 60 km à cause des tacots), je trace un parcours avec les nouveaux sites que nous n'avons pas encore visités et je les soumetts à Corinne. Il faut reconnaître que les nouveaux parcours vont se faire rares : au bout de six ans, nous avons exploré beaucoup de quartiers et de lieux ».

Corinne : « Cette année, nous passerons au plus près de la mer, à la pointe Saint-Clément, à Esnandes et jusqu'à Marsilly. Les participants vont pouvoir ainsi admirer

les carrelets et pontons qui permettent de pêcher en bord de mer ».

Les animations au cours de la Traversée se développent chaque année : défilé sur le front de mer de Châtelailon, puis concours d'élégance. Où en sommes-nous pour cette 6e édition ?

Corinne et Claude : « « Pour cette 6e édition, nous aurons toujours le défilé sur le front de mer avec, au niveau du Casino, les commentaires sur les voitures de notre animateur Jean-Paul Gautret-Daniault. La présentation d'élégance reste inchangée. Au printemps, un orchestre devait nous accompagner tout au long de notre traversée, dans le cadre de leur XX^e festival de jazz traditionnel de mai. Et puis, tout s'est arrêté ! »

La crise sanitaire est survenue, avec le confinement et l'arrêt de toutes les manifestations. L'organisation de la Traversée en a souffert ? Claude ne pouvant se libérer en septembre, c'est donc Jean-Pierre qui est venu en renfort, apportant un vrai changement...

Corinne : « Bien sûr. Tout a été stoppé. Il était impossible d'organiser La Traversée le 17 mai. Avec le déconfinement progressif et ses incertitudes, nous avons réfléchi s'il fallait annuler ou reporter La Traversée. Nous avons travaillé avec la préfecture et les différentes municipalités que nous traversons. Une chose est sûre, l'ARVA ne voulait prendre aucun risque pour la santé des adhérents et des participants. C'était bien là l'essentiel ».

Jean-Pierre : « Les contraintes ont été multiples. Outre la crise sanitaire - l'élément le plus grave -, il y a eu celles liées aux questions de circulation, et notamment la traversée proprement dite de la ville de La Rochelle. Nous n'étions pas les bienvenus dans le quartier du marché par exemple. Pour faciliter les choses, nous avons décidé de modifier le parcours, et de commencer notre manifestation par la ville elle-même, notamment par le port, lieu incontournable ».

Il a fallu relancer les inscriptions pour une Traversée qui s'est finalement déroulée le 13 septembre. Avec des contraintes ?

Corinne : « D'abord, une vigilance sanitaire qui nous a obligés à tout revoir. Nous pouvions toujours annuler l'événement en cas de reprise de la pandémie. Ensuite, une réorganisation de la manifestation. Il a fallu tout adapter, ce qui n'était pas facile sur un temps aussi court. Sur ce point, là encore, nos bénévoles ont été d'un très grand secours ».



LA TRAVERSÉE FANTÔME

Voilà des semaines, que dis-je, des mois qu'on me parlait de la Traversée ! La Traversée de La Rochelle. On m'avait promis, à moi la p'tite R5, une balade en ville et dans les villages voisins, avec seulement des copines de mon âge, ou juste un peu moins jeunes. Alors, voilà des mois que je me préparais. Au sortir de l'hiver, j'ai eu droit à un nettoyage en règle, intérieur comme extérieur. Je me suis même demandé si mes proprios n'en faisaient pas un peu trop. Mais à les écouter, il fallait être au top devant les copines et plus encore les spectateurs qui, paraît-il, se pressent sur le parcours ! Être comme neuve – pas simple quand on approche le demi-siècle – et surtout, en parfaite condition mécanique. Pour l'occasion, j'ai eu droit à une nouvelle durite et un cardan neuf. Je dois l'avouer, j'étais en super forme. Fin prête !

C'est juste avant la venue du printemps que mes proprios ont commencé à faire une drôle de tête. Je ne parle pas de leur soudain déguisement, avec masques façon *Danse macabre*. Leur vie s'est d'un coup figée ! La mienne aussi. Impossible de sortir et de se dégourdir les jantes ! Pas la moindre balade, et ce durant deux mois, malgré un temps quasi estival. Et la nouvelle redoutée est tombée : la Traversée de La Rochelle est annulée, en fait repoussée à plus tard... L'espoir n'est revenu que le 11 mai, lorsqu'on a pu sortir, pour peu qu'on ne dépasse pas les 100 km. Mais sortir seule, pour à la fois se protéger et protéger les autres. J'ai compris que je n'étais pas prête de retrouver mes copines. Alors, j'ai décidé de m'offrir la Traversée de La Rochelle. Une traversée en solo.

Le 17 mai – soit le jour initialement prévu – je suis partie, suivant de mémoire le *road-book* de l'an passé. Rendez-vous Place de l'Île-de-France avec le secret espoir de retrouver toutes celles qui auraient eu la même idée que moi. Et là, personne ! Pas une auto, pas un spectateur, je suis toute seule. Le bruit, les bruits, rien. On n'entend que le chant des oiseaux, laissant Marcel Deflandre sans voix ! Direction Lagord, puis Nieul-sur-Mer et même Marsilly. Pas une voiture sur la route. Pas un chat dans les rues. Le temps est pourtant radieux, avec une lumière déjà chaude qui enlace les ruelles des centres-bourgs. J'ouvre mon toit. Toujours personne ! Pas une âme, juste les roses trémières qui se dressent fièrement sur les façades. Les seules silhouettes en vue.

Retour sur La Rochelle, par la route du bord de mer. Halte au Casino. Il est fermé. Même le Mail est sans vie, sans cycliste et joggeur. Traversée de Saint-Jean-du-Pérot. Pas un resto d'ouvert. Que des portes closes et des chaises empilées. Un silence incongru dans une ambiance inconnue où le parfum de la mer a remplacé les fumets des cuisines. Ernest et Marius sont absents, devant une Coursive blottie derrière ses grilles. Les Tours, toujours majestueuses, s'ennuient. Il y a deux mois qu'elles n'ont pas accueilli un nouveau bateau. Alors, elles se dorment au soleil.

Il est midi, La Rochelle est absente. Jalonné de chantiers arrêtés, le port semble perdu sur ces quais devenus trop vastes. Pas une terrasse, pas une âme qui vive. Mais où est donc la vie ? Pas à l'Hôtel de Ville. Sa place est déserte au point que Jean Guiton ne parle qu'à lui-même. C'est une balade fantôme qui me fait errer dans une ville déserte. Si loin de la journée rêvée. C'est décidé, je rentre. J'attends la vraie traversée. On dit que ce sera en septembre...

La p'tite R5.



13 SEPTEMBRE 2020

LA TRAVERSÉE

Dimanche 13 septembre, c'est le jour J. À 9h.30, il y a déjà foule sur la place de l'Île-de-France. Les gilets de l'ARVA sont là, demandant de : « rester dans l'auto ! » Deux masques souriants arrivent à la portière, distribuant un sac en papier Kraft. Tout y est : plaque de rallye, *road-book*, journal et gâteaux secs ! On parle de



180 voitures ! Pour une manifestation reportée, et dans un contexte sanitaire compliqué, c'est déjà un succès. À l'image de la météo. Pas un nuage dans le ciel. L'été



joue les prolongations. Les démarreurs sonnent les 10 heures. Sans la moindre cohue, les voitures s'échappent une à une. Les gilets de l'ARVA maîtrisent le flot, engageant les autos par le Stade Deflandre, en direction du centre-ville. On zappe cette année la zone industrielle, un très bon point. La Rochelle est à peine réveillée. La ville prend encore son bain de soleil ocre, celui des matins chauds. Tout est calme, presque figé dans cet air transparent. Le Mail respire encore toute sa fraîcheur. Descente vers le port et les Tours. Déjà des spectateurs, et les premiers sourires. Au sortir de la

Coursive, la télé locale – C17 – est là, avec un commentateur de choix, Maxime Bono, l'ancien maire de la ville, féru de véhicules anciens et lui-même propriétaire d'une B14 de 1927. De ses commentaires chaleureux, l'ARVA pourra en être fière.



On remonte sur Lagord, Nieul et Marsilly. Sur le bord de la route, les spectateurs se massent. De plus en plus nombreux. Au passage, on happe quelques paroles, le nom de la voiture, parfois même son année ! « J'avais la même », « J'ai appris dessus », « C'était celle de ma mère ». Il y a aussi les regrets « Mais pourquoi j'ai vendu la mienne ? », la nostalgie, « Quelle belle époque », et les remarques des spécialistes « Ça ne consommait rien ». Dans les ruelles des villages, la foule se densifie. Nieul-sur-Mer et Marsilly nous attendent. Mairies et commerçants ont relayé la nouvelle : *La Traversée vient chez nous*. On franchit les centres-villes au pas. Les conversations s'engagent. « Elle est de quelle année ? » « Mais elle est neuve ? » « C'est quand même plus beau qu'un 4X4 ». Et de montrer aux enfants toutes ces autos

qui passent, de leur expliquer des temps dont on redevient soudainement fier. L'automobile est une leçon de choses, un regard sur des jeunesses à peine flétries. Les téléphones filment sans relâche. On ne compte plus les pouces levés, les applaudissements lancés, et par-dessus tout, les sourires. L'automobile sait partager des joies simples, offrir des émotions. Une femme se penche à la portière : « J'ai traversé le monde dans cette voiture. Elle est toute ma jeunesse, mes plus belles années. Gardez-là bien dans cet état. » Qui disait que l'automobile était aujourd'hui morte ?

On file vers Esnandes, avant de se faufiler dans ses rues : les gens sont aux fenêtres. Cap sur la côte et la pointe Saint-Clément. Le soleil devient chaud. Dans la montée qui conduit aux falaises, la foule s'est agglutinée. Nombreuse et enthousiaste. Au sommet, le spectacle est celui d'une carte postale. La ligne des carrelets s'enfonce à l'horizon dans le bleu continu de la mer et



Déjà midi. On repasse par La Rochelle, cette fois boulevard de Cognehors, puis direction Les Minimes et Aytré, par la petite route côtière. La cadence ralentit à l'approche de la voie ferrée. La route de la plage se fait au pas, sous un soleil de plomb. Le thermomètre flirte avec les 30°. Arrêt au parking du *Beach-Volley*. C'est la pose des autos. Pas d'apéro pour les participants, crise sanitaire oblige, mais un pique-nique convivial où les participants respectent au mieux les consignes sanitaires.

Départ à 14h.45. La chaleur s'amplifie. Mais qui s'en plaindra ? La traversée d'Angoulins est mémorable. Les habitants sont sur le pas des portes, aux fenêtres, en famille ou entre voisins. Un bonheur contagieux. Direction Châtelailon-Plage. La longue procession des voitures anciennes s'étire sur la promenade, ouverte exceptionnellement pour La Traversée. Un monde fou. Un enthousiasme jamais vu, presque un *remake* du Tour de France, passé il y a tout juste quatre jours. Le ciel est au zénith, le vent de mer timide. Halte au casino. Il est 15h. Jean-Paul Gautret-Daniault est là, tendant le micro à chaque voiture. Dernière ligne droite jusqu'aux Boucholeurs, puis direction le parking du stade, le lieu d'arrivée. Il est 16h. L'orchestre *Les Princes de LR* pousse ses cuivres et ses percussions pour saluer les participants. À n'en pas douter, cette 6^e Traversée a été du meilleur cru. « La meilleure » disent même les habitués.



du ciel. Presque droite, la route est constellée de points multicolores : un cortège de voitures file sur le port de la Pelle, le golf de la Prée, puis Lauzières. Plus besoin de suivre les *road-books* : à chaque carrefour, les spectateurs montrent la direction. Une vraie communion. Direction L'Houmeau. Le centre-ville étroit est noir de monde.





NOS SIMCA





dimanche 13 septembre 2020 Traversée de La Rochelle et du pays rochelais en voiture ancienne



Inscription obligatoire
 véhicules : + de 30 ans
 06.51.21.41.85 ou site ARVA

 Adhérents : 10 €
 Non adhérents : 20 €
 Motos : 5 / 15 €

 Pique-nique tiré du sac



ARVA : 1 rue Gaspard Monge. 17000 La Rochelle
www.arva17.fr secretariat.arva@gmail.com
 06 51 21 41 85

SIMCA Six



L'ARVA a choisi cette volée de SIMCA pour illustrer l'affiche 2020 de la Traversée de La Rochelle. L'Amicale a voulu rendre hommage à SIMCA, firme qui disparaissait il y a 50 ans (1970), remplacée par Chrysler-France. Au premier plan, la SIMCA Six de Chrystelle et Jacques BÉREAU, membres de l'ARVA, suivie d'une Aronde P60 Ranch.

Une voiture de sortie de crise

Face à la difficulté de vendre ses voitures dans une France protectionniste, FIAT décide en 1932 de faire monter son modèle par les Ets Manessius, un sous-traitant renommé. Au cœur de ce projet émerge Henri-Théodore Pigozzi, un ferrailleur, fournisseur d'aciers de la FIAT. Avec l'accélération de la crise économique, Pigozzi reprend Manessius et le constructeur Donnet, tous deux en faillite, et crée en 1934 la Société industrielle de mécanique et de carrosserie automobile, SIMCA. Cette affaire va être le point d'entrée de FIAT en France, l'entreprise turinoise apportant l'organisation industrielle et les capitaux, aidée de Monaco, du Vatican, mais aussi de General Motors et de la banque Morgan. Soucieux d'apparaître comme une firme française, SIMCA lance en 1936 la FIAT Topolino – œuvre de Dante Giacosa –, rebaptisée SIMCA Cinq. C'est une stricte 2 places, longue de 3,21 m., ce qui constitue une réponse singulière à la question de la voiture populaire sur laquelle se penchent au même moment Ferdinand Porsche et André Lefèvre, les concepteurs des futures Volkswagen et 2CV. La SIMCA 5 est un succès : lancée à 9 900 francs, la moitié du prix d'une 7 Citroën, la SIMCA

Cinq est seule sur son créneau, produite à plus de 20 000 exemplaires, et offrant à SIMCA ses premiers bénéfices dès 1938 ! SIMCA vient de devenir la quatrième marque française.

La guerre et l'Occupation brisent cet élan, et ce d'autant plus que SIMCA – filiale de FIAT – choisit la collaboration. À la Libération, SIMCA est condamnée, et se retrouve sans projet. Alors que l'automobile française lance ses modèles d'après-guerre, les 4CV Renault, Dyna Panhard, 203 Peugeot et 2CV Citroën, SIMCA se contente de moderniser ses modèles de 1939. En 1948, SIMCA propose la Six, une évolution de la Cinq et de la Topolino C. Avec un empattement de 2 m., la Six reprend la structure de la Cinq, mais s'offre de nouvelles faces avant et arrière. Pigozzi demande aux stylistes de s'inspirer des lignes américaines alors très en vogue. L'avant de la Six reprend celui de la Kaiser Spécial, avec une grille de calandre à la fois large et basse. À l'arrière, le coffre à bagages est redessiné pour équilibrer la ligne générale. Un coffre toutefois peu spacieux puisque sans ouverture extérieure, occupé par la roue de secours et les ressorts semi-elliptiques de la nouvelle suspension à flexibilité variable. Outre la ligne plus moderne, la Six bénéficie d'un

que, un passionné, déjà collectionneur. Première surprise, tous deux habitent le même village ! Deuxième surprise, en visitant la grange de Dominique, Jacques découvre quelques trésors : une Ami 6, une Traction, une Rosalie au milieu de plusieurs modèles incapables de rouler. Et parmi ces voitures en attente trône une caisse de SIMCA Six. Elle présente bien malgré une légère corrosion, elle est déshabillée, avec juste la mécanique ! Où sont les pièces ? Dans des cartons, apprend-il. En discutant, Jacques comprend que la SIMCA Six est à vendre. L'affaire est conclue promptement : « La Six était un modèle plutôt rare et, en plus, celle-ci était saine ». La caisse de la Six et ses cartons sont transportés chez Jacques. Un vrai puzzle. Jacques commence par tout vérifier méticuleusement : « Tout y est, les capots, les ailes, et même la capote ».

Alors, commence une vraie restauration : « Je suis mécanicien de métier » explique Jacques, « donc ce n'était pas compliqué, d'autant que la SIMCA Six est une voiture simple ». Le plus long a été la carrosserie. Jacques a tout fait : sablage, peinture anti-rouille, montage à blanc des différents éléments pour ajuster. Et ponçage, mastic, apprêt, re-ponçage. Des heures et des heures de



moteur revu, un 569 cm³ doté de soupapes en tête pour passer de 13 à 16,5 ch. Pesant à peine 560 kg, la SIMCA Six file à 95 km/h., mieux que ses rivales, les 4CV et 2CV. Pourtant, ce sont bien ces deux modèles qui attirent les clients, tous séduits par la structure 4 portes 4 places, rejetant la formule 2 places, trop proche de la voiturette. La SIMCA Six n'est produite qu'à 16 500 exemplaires, de 1948 à 1950. Un goût d'échec. Mais il est vrai que SIMCA se prépare déjà au lancement de l'Aronde...

La SIMCA Six de Chrystelle et Jacques

Cette SIMCA Six a bien sûr une histoire. Ce modèle de 1949 est presque venu par hasard chez Chrystelle et Jacques. C'est lors d'un rassemblement de voitures anciennes en 2015 que Jacques fait la connaissance de Domini-

travail. Puis vient le choix de la peinture. Reprendre la couleur d'origine ? Oui, mais laquelle ? La coque a été peinte et repeinte. C'est son fils Olivier et Chrystelle qui choisissent le beige Rover très élégant que Jacques va appliquer dans son garage. « C'était un jour d'août. Pas de vent et 25°. L'idéal pour peindre. » Reste la partie mécanique, un jeu d'enfant pour Jacques. La voiture est prête en quelques mois pour une utilisation qui ne va pas cesser. Depuis 2016, Chrystelle et Jacques ont accompli plus de 5 000 km de balades et de rallyes. Point d'orgue de ces quatre années, la victoire au concours d'élégance du Festi'Rétro 2019 en Vendée.

SIMCA Huit

Patricia et Cyril DECAUDIN viennent de rejoindre l'ARVA (voir p. 5). Et leur voiture ne passe pas inaperçue : une très belle SIMCA Huit de 1948.

C'est au Salon de l'Auto 1937 que la jeune société SIMCA présente la Huit. Il s'agit de son deuxième modèle, après la Cinq de 1936. La Huit s'inscrit dans le segment des voitures moyennes où deux modèles français attirent tous les regards, la Juva-quatre Renault (1937) et la 202 Peugeot (1938). La SIMCA Huit est la version française de la FIAT 508, dite Balilla. FIAT, Renault et Peugeot, ces trois voitures semblent proches, avec une taille voisine (plus ou moins 4 m.), idéale pour quatre personnes. Pour-

tant, de vraies différences existent. En termes d'habitabilité, la Juvaquatre (deux portes) est bien moins accessible que la 202, elle-même dominée par le système astucieux des portes antagonistes de la SIMCA. Sans pied milieu, l'accès y est exceptionnel. Sur le

plan mécanique, il y a bien un retard français, avec des freins à câbles face aux commandes hydrauliques de FIAT, des systèmes électriques en 6 volts (contre 12v.), et des moteurs moins puissants. Le 1100 cm³ de la FIAT-SIMCA pousse à 110-120 km/h quand les Juva et 202 se contentent d'un petit 100 chrono. Sentant combien l'argument performance peut aider à asseoir sa marque, Pigozzi lance en mars 1938 une SIMCA Huit sur l'anneau de Montlhéry pour un *run* de 10 000 km à fond, soit à plus de 115 km/h de moyenne. La réponse des constructeurs français est déconcertante : « Les moteurs SIMCA ne durent pas bien longtemps ». Amédée Gordini, jeune mécano de talent, pense exactement le contraire, imaginant dès 1938 ce qui deviendra la SIMCA-Gordini.

Faute de programme industriel durant l'Occupation, SIMCA est obligée à la Libération de poursuivre ses fabrications d'avant-guerre. Si la SIMCA Cinq se mue timidement en Six, la SIMCA Huit reste au catalogue, avec un 1200 cm³ un peu plus puissant. Produite à Nanterre jusqu'au lancement de la Neuf

(Aronde), la SIMCA Huit atteint un volume de plus de 113 000 exemplaires (1937-51).

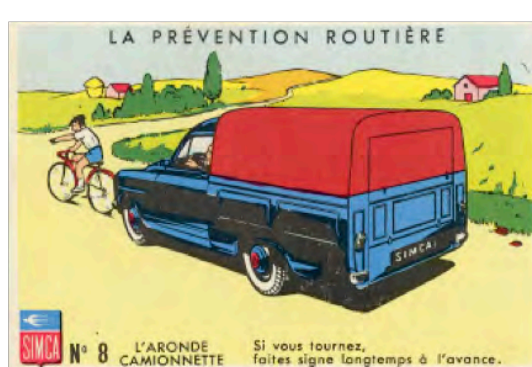
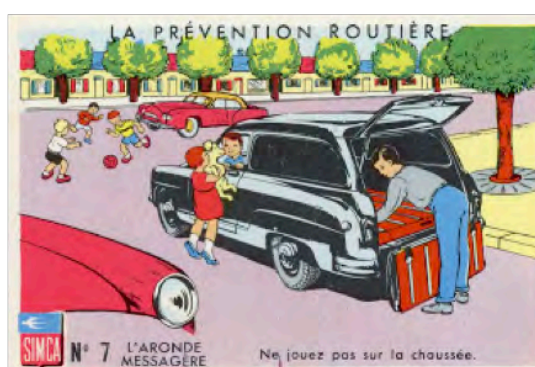
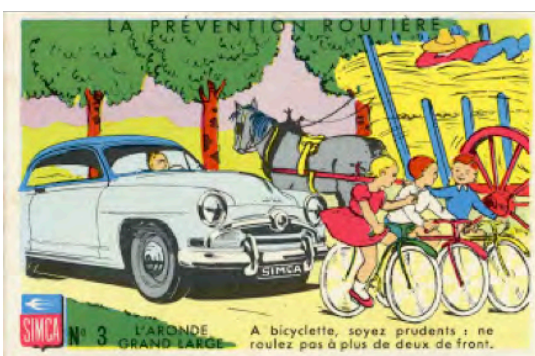
La SIMCA Huit de Patricia et Cyril

La SIMCA 8 de Patricia et Cyril est un modèle de 1948. C'est le père de Cyril qui la trouve en 1998, en Seine-&Marne. Elle est en bon état, en cours de restauration puisque la caisse a reçu un apprêt. Mais le chantier est immense. Le père de Cyril se réjouit à l'idée de restaurer cette SIMCA, et d'approfondir son savoir-faire dans les voitures anciennes. L'idée est avant tout d'aller à son rythme, sans se presser. Les surprises seront évidemment nombreuses, avec notamment la découverte d'une famille de souris bien logée dans un siège. Après de longues années de travail, la SIMCA Huit reprend vie à la satisfaction de toute la famille. Et devant l'enthousiasme de Cyril, son père décide de la lui offrir ! Un très beau cadeau qui voit Cyril et Patricia devenir collectionneurs. La Huit est conduite en Charente-Maritime, un climat propice aux promenades. « On en faisait en solo », avant de s'inscrire cette année pour la première fois à l'ARVA. « Notre première Traversée de La Rochelle nous a enchantés » explique Patricia.



Les bons points de SIMCA

On se souvient qu'autrefois nos instituteurs (-trices) distribuaient des bons points pour récompenser les élèves méritants. Mais d'où venaient ces bons points ? Dans les années 1950, SIMCA et la Prévention routière offraient aux écoles des bons points pédagogiques qui rappelaient les rudiments du Code de la route. Et contre les 8 bons points de la collection, les élèves pouvaient recevoir le jeu de l'hirondelle SIMCA-Rallye de la Prévention routière ! L'ARVA, bonne élève, a retrouvé les 8 bons points...



Au fil de l'Ariane



Danielle et Michel AGUILLON connaissent tout de l'ARVA. Ils en sont membres depuis l'origine, toujours attachés comme à la première heure. Ce n'est que l'an dernier que Danielle a quitté son poste de vérificatrice aux comptes. Des années et des années de dévouement, et surtout d'affection à notre Amicale. Vous cherchez quelque chose sur l'ARVA ? Vous voulez connaître un moment particulier ? Une de ses sorties anciennes ? Vous demandez à Danielle et Michel ! Il faut voir les dossiers accumulés. Des classeurs gargantuesques, tous étiquetés et classés ! Logique, Danielle s'est occupée un temps du secrétariat. En plus d'un nombre impressionnant de comptes-rendus, elle a conservé des photos – ses photos – de tous les voyages, des sorties et autres escapades. Et ses archives remontent même aux temps de *L'Amicale*, l'ancêtre de l'ARVA, née un soir de 1991 au Bar des Goélands, à La Pallice, autour de cinq copains dont Michel. Celui-ci n'était d'ailleurs pas à son coup d'essai puisqu'il avait créé en 1985 le *Club des Manivelles*, un groupe d'amis qui perdurera longtemps aux côtés de l'ARVA. À l'évidence, il y a chez Danielle et Michel un vrai attachement à la voiture ancienne. Mieux, une passion, en plus communicative !

Tout est parti d'une Ariane. De l'envie de parler de cette SIMCA née en 1957. « Tu cherches une Ariane pour le journal ? C'est facile. Viens donc la voir à la maison ! » Danielle et Michel ont en effet une Ariane 4, modèle 61, achetée en 1984. Et c'est déjà une histoire pas comme les autres. À les écouter, ils l'ont achetée à cause de la mère de Danielle ! C'était le jour de son anniversaire, au sortir d'un repas de fête « joyeux ». Une promenade au Salon Vintage de La Rochelle où l'on exposait des voitures anciennes. Et les voitures, Danielle et Michel les aiment. C'est leur vie, leur passion et leur gagne-pain. Ils tiennent l'agence Renault de Châtelailon-Plage, une affaire qui a pignon sur rue, avenue des Quatre Sergents. En déambulant dans le parc expo, ils tombent en arrêt devant une Ariane bi-ton, bleu et blanc. Elle est du plus bel effet. Michel observe la carrosserie : elle est parfaite. La mécanique ? « Ce n'était pas très important. L'Ariane, c'est un moteur simple. Je pouvais le refaire sans problème ». Un coup d'œil entre Danielle et Michel, « C'est celle-là qu'on voulait ». Reste une formalité : convaincre le collectionneur que sa voiture est à vendre ! Mais Michel sait faire : des voitures, il en vend toute l'année, n'hésitant pas à monter à Niort et même à Paris choisir les occasions que lui prendront ses clients. Restent le prix et la livraison à fixer. « Le vendeur voulait un mil-



Michel, Jocelyne, Michel, Danielle.



Le temps des copains...

lion ». Traduisons, 10 000 francs. C'est exactement ce que Michel a estimé. L'affaire avance. Mais le vendeur exige du liquide. « Je ne les avais pas ». On négocie alors. Un chèque contre la voiture. L'acheteur ne le touchera pas, attendant quelques jours la venue des espèces. Michel se charge de conduire le vendeur et sa petite famille à la gare de La Rochelle pour prendre le train de Nantes ! « Et là, avec tous les enfants, les nôtres et les neveux, la famille, on est partis faire un tour en Ariane. Un vrai bonheur. On a fêté l'Ariane autour de bourriches d'huîtres et de bouteilles de blanc ». Il n'y a plus qu'à envoyer le million. Pas simple sans l'aide de la mère de Danielle, lointaine responsable de cet achat soudain. Ce sera une occasion pour elle d'aller voir son fils : il habite Nantes ! Elle part en train avec l'argent sur elle. Bien caché... dans ses sous-vêtements. À un million, une maman n'a décidément pas de prix.

L'Ariane est bien en super état. Rien à voir avec la Monaquatre Renault que Michel a achetée quinze ans plus tôt. Là, il y avait tout à refaire. L'Ariane est presque neuve, juste les freins à vérifier, la sellerie à rafraîchir. Le moteur tourne comme une horloge. La peinture d'origine a encore tout son lustre, « et ça je connais, lâche Danielle. Au garage, c'est moi qui lustrais les voitures ! » Il ne reste plus qu'à la faire rouler. Rouler en ancienne, un choix pas forcément très simple dans les années 1980. L'ARVA n'existe pas encore. Alors ce seront les *Manivelles*. L'Ariane sera de toutes les sorties, avec un groupe d'amis indéfectibles, piliers du club et plus tard de l'ARVA. Les trois frères Sabourin, Roland et Annie, Michel et Jocelyne, enfin Daniel et Christine qui eux descendent de Paris pour ne jamais rater la grande balade de la Pentecôte. Il y a aussi Jean-Marc et Danièle Martron. L'Ariane roule en bonne compagnie, avec des Renault et SIMCA, des 4CV et Dauphine, une Aronde. Plus tard viendra une 203, celle de Jean-Marc, négociée par Michel ! Ces voyages seront ceux qui marqueront les deux fils Aguillon. Ils roulent aujourd'hui en anciennes. Pascal, l'aîné (membre de l'ARVA), a une 4CV Renault, tandis que Vincent, le cadet, utilise une SIMCA 1000. Encore des Renault et SIMCA ! Ces marques seraient-elles celles de la famille ?

Michel connaît bien toutes les marques. Avant de s'installer à son compte, il a veillé à savoir ce que chacune valait et représentait. Il a commencé son apprentissage dans un garage SIMCA. Pas vraiment un hasard : « Mon oncle m'a influencé. C'était le sous-directeur du *Figaro*. Il



Devant le premier garage, déjà une Ariane.



L'Ariane, en balade.



L'Ariane, entre la Monaquatre et la Floride.

roulait toujours dans les dernières SIMCA. Du coup, j'ai baigné dans cette marque ». Et à écouter Michel, SIMCA avait une belle image : « C'était jeune, dynamique. Les voitures étaient colorées. SIMCA, c'était la gaité ! ». Au fil de son apprentissage, il va de marque en marque, forgeant ainsi son expérience. SIMCA, donc, c'était gai. Les voitures étaient simples, sans vrais soucis. Les Citroën étaient plus compliquées, et les Panhard encore plus. Ne lui parlez pas des boîtes de PL17, il y a passé des nuits entières à les remonter ! « Mais ça donnait une bonne expérience technique ». Les Peugeot ? : « Solides, mais fades, un rien tristes. C'était noir ou gris. Heureusement qu'il y a eu l'injection pour donner de la modernité ». Et les Renault ? : « La marque était excellente pour la communication et le marketing ». Sans nier que leur petit quatre cylindres, simple et robuste, avait du brio. SIMCA, Renault, on aura compris les préférences de Michel. Et pour s'en convaincre, il faut le suivre dans son garage. Pas l'affaire qu'il a aujourd'hui cédée. Son garage à lui, au bout de son jardin. Un petit bâtiment bas, discret, caché par des pins. Seul indice, une pompe à essence. Ancienne et rutilante. Rouge et blanche, aux couleurs de Total...



L'Ariane, dans son jus.



Le garage de Michel.

Le garage de Michel est un lieu de réparation et d'entretien. À ne pas confondre avec le rez-de-chaussée où dorment les Toyota de la famille – la marque de ses vingt-cinq dernières années professionnelles –, et les petits bijoux – Floride, 912 Targa –, sans compter les deux-roues. Une très belle collection. Évidemment, tout est en état de marche. Le garage – le vrai – est donc l'endroit





où l'on rénove. L'Ariane est là, au fond, capot levé. Michel est en train de la réviser pour la sortir. Il y a les freins à revoir. Dès qu'on ne roule pas, il faut contrôler l'hydraulique. À ses côtés, il y a la Monaquatre. Elle n'est pas beaucoup sortie ces derniers temps, et Michel a décidé de s'y atteler. À ses pieds, un petit moteur Renault. Entièrement refait, et même repeint : « Tu l'as refait pour quelle voiture ? » « Aucune, juste pour le plaisir ! ». À l'entrée, prête à sortir, une Mustang, modèle 65, autant dire l'authentique. Rouge, toit vinyle noir. Elle est en parfait état. On peut souvent la voir lors des réunions informelles des Minimes ou de Châtelailon. Mais le plus émouvant va probablement au-delà des autos. C'est le lieu qui émeut. Un lieu de vie, où la décoration rend hommage aux années passées dans l'automobile. Hommage au travail de Danielle qui a assuré la comptabilité et toutes les tâches administratives. Michel a reconstitué le bureau de leur premier garage. Un endroit exigu où Da-

nielle a passé des d'heures. Hommage ensuite au travail de Michel, avec la partie technique : les établis sont là, avec leur outillage, les machines prêtes à tourner, les pièces détachées rangées et inventoriées. Plus qu'un garage, c'est une vie qui est présente ici, dans son détail et sa sincérité. Le lieu est à la fois beau et émouvant. L'automobile permet décidément de belles découvertes et de vraies rencontres.

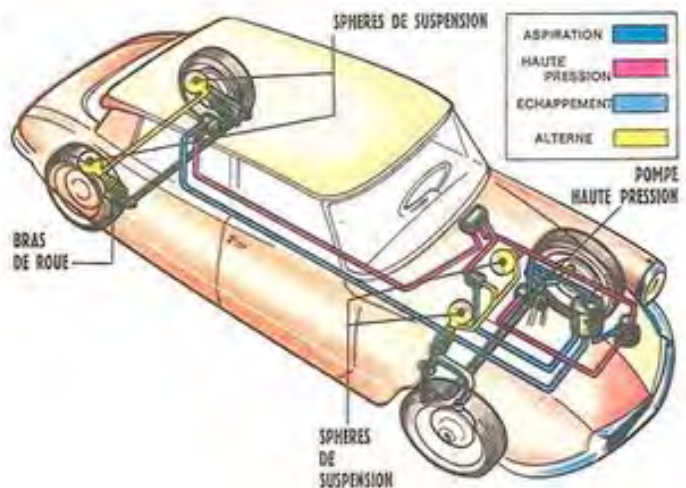


L'Ariane oléopneumatique. 1959

Henri-Théodore Pigozzi, patron de SIMCA, a été ferme sur un point : « je la veux avant Noël ». Autant dire que pour Oscar Montabone, le directeur des Études, il n'y avait aucune alternative possible. Sur la date tout au moins, car Montabone savait qu'il avait carte blanche pour la technique. Mais l'affaire n'était pas simple : depuis l'apparition de la Citroën DS19, Pigozzi ne jurait plus que par l'oléopneumatique. À l'entendre, le salut du haut de gamme passait par cette suspension miracle qu'il fallait tout bonnement monter sur la Vedette ou la prochaine Ariane 8, celle qui allait remplacer la Trianon au Salon 1958. Comme à son habitude, Montabone s'était aussitôt tourné vers ses deux hommes de confiance, Cerruti et Manfrino, deux Turinois, venus comme lui de la FIAT. Le trio Montabone-Cerruti-Manfrino constituait une vraie famille. Soudée, tenace, rusée et un rien

Renault travaillaient sur ces suspensions et qu'il serait malicieux de voir avec leurs sous-traitants qui, comme partout, étaient toujours trop bavards.

La situation devint compliquée quand on apprit que les fameux sous-traitants ne savaient rien. Ce type d'études devait se faire en interne. Les bruits courraient toutefois que Peugeot était engagé sur une suspension à haute pression (150 bars) dont les ingénieurs s'échinaient à détourner les brevets Citroën pour éviter toute guerre civile en France. Montabone sut que des 403 oléopneumatiques tournaient en essais dans le Pays de Montbéliard et jusqu'en Forêt-Noire. Il se murmurait même que la marque au lion discutait avec l'allemand Messier pour échanger des brevets. Mais compte tenu des délais de mise au point, la dite-suspension n'arriverait que sur la



caricaturale des milieux italiens des années d'après-guerre, peut-être à cause de leur élégance vestimentaire. Très proche de Vittorio Valletta, le grand patron de la FIAT, le trio remontait toutes les informations au grand patron, ce que Pigozzi savait parfaitement. Sans même en discuter, le trio s'était engagé dans une double stratégie : sonder les ingénieurs français du bureau d'Études d'Argenteuil sur la faisabilité de cette suspension qui restait à inventer, mais aussi prendre langue avec le bureau d'Études de FIAT, directement avec Dante Giacosa, son éminence grise. L'accueil de Giacosa fut glacial : une suspension oléopneumatique était un choix insensé pour une voiture de grande diffusion. Jamais la FIAT ne s'engagerait dans un tel projet. Seul élément de réconfort, s'il en était un, Giacosa glissa à Montabone que Peugeot et

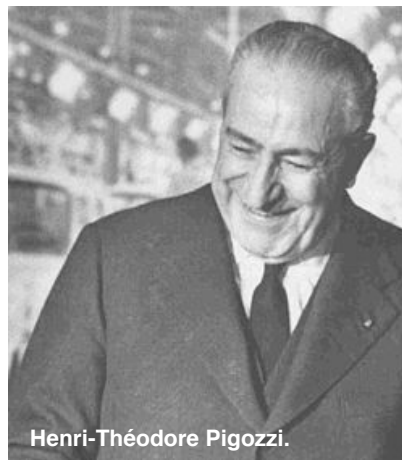
remplaçante de la 403, d'autant que le mariage de l'oléopneumatique et du McPherson semblait poser problème. La situation chez Renault était différente. La Régie avait demandé à Jean-Albert Grégoire, père de la suspension Aérostable, de conduire les études. Compte tenu de la volonté de Renault d'équiper la Dauphine en oléo (et non la Frégate), Grégoire choisit d'aller vers un système à basse pression, proche de l'Aérostable où des coussins d'air étaient gonflés entre 8 et 10 bars, laissant le rétablissement d'assiette s'opérer par circulation d'huile. Montabone contacta ses concurrents qui, faut-il s'en étonner, ne répondirent pas. SIMCA était donc seule, avec pour tout mode d'emploi une DS19 achetée d'occasion. La tâche était immense pour un bureau d'Études jeune, à l'évidence peu expérimenté, mais pour autant enthousiaste :

lorsque tomba l'affaire de l'oléopneumatique, les équipes d'Argenteuil travaillaient sur le projet R2-R3, deux voitures moyennes dotées d'une architecture moderne, avec moteur avant et boîte de vitesses sur le train arrière. Autant dire que les ingénieurs étaient peu disponibles pour une étude aussi complexe qu'incontournable.

Le jeudi 17 décembre 1959, Henri-Théodore Pigozzi est de bonne humeur. Dans la salle de réception de la nouvelle usine de Poissy que Pigozzi a imposée pour cette réunion, le patron badine avec son arrière-garde réunie au grand complet : à sa droite se tiennent ses neveux, Aldo Nascimbene et Oscar Beretta, puis Giuseppe Manfrino, le créateur de Poissy, et Luigi Scuriatti, le financier. À gauche du patron, Oscar Mantabone, flanqué de Cerruti et Manfrino, bavarde avec Francesco Quaroni, le directeur général. L'air sombre, Pasquale, le contrôleur de gestion des Études, semble ronger son frein. Un peu en retrait, quelques Français, directeurs et ingénieurs, attendent, l'air un peu soucieux devant cette SIMCA rutilante, posée sur un plateau tournant, qui trône au centre de la pièce. Sur ses ailes, on peut lire en grosses lettres : Ariane Laboratoire. Un homme en blouse blanche finit de contrôler la mécanique, lâchant sans bruit le capot. Pigozzi prend alors la parole. Les voix se taisent, laissant devi-



ner le ronron du ralenti. Cerruti monte le son de son appareil auditif, tournant de deux crans le gros interrupteur accroché à son épingle de cravate. Il ne veut rien rater de ce moment. Pigozzi lâche quelques mots, heureux que l'Ariane à suspension oléopneumatique soit présentée ce jour au staff de SIMCA. L'homme en blouse blanche est maintenant dans la voiture. Il accélère légèrement pour monter le régime. Au signe d'un des ingénieurs, il actionne la manette qui va soulever la voiture et la mettre en position haute. Un léger hoquet est vite dissipé par un coup de gaz. L'Ariane s'élève lentement sous les applaudissements. Cerruti, les yeux au ciel, semble prier. Les Italiens sont émerveillés. Ils s'approchent. Certains se baissent pour mieux mesurer l'élévation de la voiture. Leurs sourires dépassent la satisfaction : on est près du bonheur. L'avenir du haut de gamme SIMCA est



Henri-Théodore Pigozzi.

assuré. Mais soudain, un bruit sourd : la voiture s'effondre de l'arrière. Un liquide noir traverse la salle, zébrant le costume blanc de Scuriatti. L'une des durites qui a cédé n'en finit pas de rebondir, aspergeant en va-et-vient les spectateurs qui, d'un coup, fuient

une mare d'huile épaisse et visqueuse qui se met à envahir le sol. Plus prompts, ou mieux renseignés, les Français se sont reculés les premiers, l'un d'entre eux parvenant à stopper le plateau circulaire qui faisait tourner l'Ariane. Les Italiens sont médusés, loin de se rendre compte que leurs beaux costumes trois-pièces sont constellés de tâches graisseuses. Pasquale regarde ses chaussures bi-tons : elles sont méconnaissables. Manfrino, qui n'a pas vu l'état de ses bas de pantalon, s'évertue à gratter une tâche d'huile sur la veste de Beretta. Miraculeusement indemne, Pigozzi s'emporte, s'en prenant à la terre entière. Des cris, des hurlements. Bientôt des invectives. On s'époumone en italien. Très vite en turinois, degré ultime de l'échelle de Richter. Dépit, Cerruti coupe le son de son appareil auditif comme pour échapper au désastre. Alors que les Français se sont blottis dans un coin de la salle et commencent à s'exfiltrer un à un, les Italiens continuent de hurler. Pigozzi s'approche de la sortie. Il part en claquant violemment la porte. Le bruit est si cinglant qu'il crée un silence éphémère. Mais la porte s'ouvre à nouveau, laissant paraître un Pigozzi hors de lui : « Vous êtes tous des cons. Montabone, tu es viré ». « Je ne suis pas viré, je m'en vais, réplique l'intéressé. Je rentre à Turin ». Pasquale s'emporte : « Et ça nous coûte une fortune vos conneries ». « On n'avait vraiment pas besoin de ça, coupe Manfrino. Mais qui a eu cette idée de con ? ». « Tu veux savoir qui a eu cette idée ? s'époumone Pigozzi. Tu veux le savoir ? » Et sans reprendre son souffle : « Je ne veux plus vous voir. Je ne veux plus voir personne ! »

Mais ils se reverront, car ils reviendront tous. Comme après chaque colère du patron. Celle qui ne reviendra plus sera par contre l'Ariane Laboratoire. Disparue à tout jamais.

Jean-Louis Loubet

SIMCA à 1000 %

Michel BOURDEAU aime les SIMCA, et ce, depuis toujours. Quand on lui demande d'expliquer l'origine de cet attachement, il évoque tout simplement son enfance, « la fête foraine de Saint-Ouen où les Ets Poré, concessionnaire SIMCA, avaient un stand et proposaient des animations ». Tous les enfants – et donc le petit Michel – étaient émerveillés. Ensuite, il y a son premier essai auto-



Coupé SIMCA 1000.

mobile, à bord d'un Coupé SIMCA 1000. Michel n'a pourtant ni le permis, ni ses dix-huit ans, mais assez de persuasion pour convaincre un vendeur de faire un essai ! Pas derrière le volant, comme passager. L'essai est réalisé à vive allure : « J'en suis sorti comblé », se souvient-il. En attendant de pouvoir s'offrir la SIMCA de ses rêves, Michel imagine alors son père au volant d'une SIMCA.



SIMCA 1500.

Une 1500, vert Vélasquez, comme celle du père d'un de ses copains. « C'était bien plus moderne que la 203 Peugeot que

nous avions ». Ni une, ni deux, Michel monte un coup avec le vendeur : un rendez-vous impromptu, un soir à la maison, pour convaincre son père de troquer sa sochaliennaise contre une 1500. « Ça n'a pas vraiment marché », se souvient Michel. Au moins pas tout de suite, car quelques mois plus tard la famille Bourdeau roule bel et bien en SIMCA 1500 vert Vélasquez. Et la vie avance. Dès ses débuts professionnels comme technicien chez Labinal, un grand sous-traitant de l'aéronautique et de l'automobile, Michel achète une Mini Cooper. Pour se déplacer, mais surtout pour participer à des rallyes. Une passion est née. Elle devient telle que Michel n'a qu'une envie, travailler dans l'automobile.



Michel Bourdeau (au centre) avec Gilles Lendormy... et la 1000.



Michel force les choses. Il rencontre François Poré, le fameux concessionnaire SIMCA de Saint-Ouen, et lui demande de l'engager dans son affaire. « Je n'ai besoin que d'un laveur de voitures ». « Parfait, répond Michel, je

prends ! » Et le voilà dans l'automobile. Tout va ensuite très vite, carrière et passion. Promu à la gestion des livraisons de véhicules, il passe ses loisirs à courir sur SIMCA 1100. Grâce à ses bons résultats, Poré lui prête



une voiture de fonction, pas tout à fait comme les autres : une 1100 TI jaune Maya avec arceau de sécurité.

Aller vite ! Toujours vite. Lorsque Poré vend son affaire, Mi-

chel file à la succursale SIMCA-Paris Nation. Là, il court en rallyes tout terrain, sur un buggy de sa fabrication. Quand Peugeot rachète SIMCA, il passe à Talbot-Chambourcy, puis Peugeot-La Garenne. Et quand la vie se fait très sérieuse, il devient responsable marketing du réseau Peugeot dans le Sud-Ouest. C'est durant toutes ces années qu'il côtoie les Corvette de Titi Greder, goûte au SRT – le SIMCA Racing Team –, découvre les CG dont il devient un incondicional, s'entiche des 205 GTI et admire les versions Turbo 16 – qu'il conduit ! – au point de faire partie de l'aventure Peugeot-Talbot-Sport au Paris-Dakar 1987. Une passion pleine.



Si on demande aujourd'hui à Michel de dresser son palmarès des SIMCA, il répond sans hésitation : 1. le CG (« ma passion »), 2. la Chrysler 2 litres (« c'était ma voiture de fonction quand j'ai connu Nathalie »), 3. la SIMCA 1000. Et il a tout gardé : Nathalie à la maison, le CG et la 1000 au garage !



SIMCA CG.



Chrysler 2 litres.



SIMCA 1000.



Mais pourquoi donc la SIMCA 1000 ? « Elle a une forme chouette, sympathique. On a un contact incroyable avec les gens. Ça me rappelle les clients que je rencontrais ». Sans compter le regain de popularité de cette voiture avec la chanson des Chevaliers du Fiel ! Contrairement aux idées reçues, une belle SIMCA 1000 ne se trouve pas facilement en collection. Beaucoup sont corrodées, notamment les plus anciennes. Michel a trouvé la sienne par hasard, sans vraiment la chercher. Il aurait bien aimé une Rallye 2, mais les prix sont devenus dissuasifs. Alors une 1000 normale, pourquoi pas ? L'occasion se présente un jour de 2017. Le beau-frère de Daniel Sabourin vend sa SIMCA 1000, une SIM'4, millésime 1970, avec à peine 70 000 km. Elle se trouve en Vendée, en partie démontée et en cours de restauration. Elle a un souci au niveau du moteur, elle chauffe. Michel va la voir, et cons-



La 1000 à vendre.



Vendue sans moteur ? Non, il est démonté...

tate que la caisse est saine : « c'est l'essentiel ». L'affaire est alors vite conclue et la voiture rapatriée à La Rochelle avec l'aide de Jean-Pierre Chauveau. Là, commence un chantier qui va durer 6 à 7 mois. Michel s'attaque au moteur et découvre l'anomalie : une pastille de dessablage endommagée. Le moteur est entièrement démonté, et refait dans les règles de l'art. Tout est passé au crible. Un piston un peu bruyant ? Michel re-démonte et offre à sa SIM'4 un jeu de pistons neufs, des coussinets de bielles et un embrayage. Suspensions, freins, tout est re-



vu. Reste l'esthétique. La carrosserie est confiée à Mathieu, l'ancien propriétaire de la carrosserie Henry à Aytré. Travail parfait. Faut-il s'en étonner ? Pour la sellerie, la tâche a tout d'une mission impossible : « Le tissu d'épo-



Le moteur remis à neuf.



que ne se fait plus » assurent tous les spécialistes. C'est Tessier, le sellier de Périgny, qui trouve la solution. Ce tissu si particulier, il le connaît : il l'a utilisé pour refaire le garnissage des banquettes du Casino de La Rochelle ! Et il lui en reste quelques mètres. **SIM'4, pair et gagne !**

La SIMCA 1000 est devenue la voiture quotidienne de Michel. Un rien sa préférée à l'entendre l'appeler avec affection sa *Ratapoune*. Mais d'où vient ce nom ? « Mon patron, Monsieur Poré, appelait toutes les SIMCA 1000 des *Ratapoune*s ». Et pourquoi donc ? « Personne ne l'a jamais su ! »



Première sortie au RDV des Minimes. On se presse pour voir la 1000.

ACCEPTÉ



SORTIES & VOYAGES



SALON HISTORIC AUTO

NANTES, 29 FÉVRIER 2020

Première sortie 2020 de l'ARVA, le Salon Historic Auto de Nantes, samedi 29 février.

Départ à 6h.30 des Minimes où le bus loué pour notre transport s'est présenté pour l'embarquement. Tous les participants sont bien heureux de se réfugier dans cet espace chauffé tant la température matinale réfrène toutes les ardeurs. Après deux heures de trajet, dont une pause petit déjeuner, nous rejoignons l'espace du salon.

Pour cette deuxième édition, les organisateurs offrent, sur près de 12 400 m² de surface d'exposition, un large éventail de véhicules anciens.

Malgré les annonces de limiter le nombre des visiteurs à 5 000 le dimanche, pour cause de coronavirus, le public se déplace en masse. La fréquentation reste sensiblement identique à la première édition, soit 18 000 personnes.

Le déplacement en vaut la chandelle, puisque le salon 2020 accueille pas moins de 175 exposants et 12 expositions thématiques. Mise à l'honneur de la marque française BUGATTI, avec pas moins de 13 modèles emblématiques réunis.

Chaque participant peut, au gré de ses attentes et souhaits, apprécier les différents véhicules exposés ainsi que les thématiques proposées. De très nombreuses marques présentes sur ce salon, une importante diversité de véhicules, motos, utilitaires, véhicules militaires, il y en a de tous les genres et chaque stand valorise son espace selon le thème choisi.

La fin de salon approche lorsque le bus nous attend pour le retour. Une très belle journée qui se termine, pour ceux qui le désirent, par un diner commun chez notre partenaire *Le Delphin* aux Minimes.

Michel Sabourin



Du 29 février au 1^{er} mars 2020
à Nantes,
2^e édition du salon
du véhicule de collection
Auto-Moto & Locomotion,
Hall XXL du Parc des Expositions
de la Beaujoire.





D-DAY

SORTIE ANNUELLE. 25 AU 30 MAI 2020

REPORTÉ



Nous avons rencontré Jean-Marc GAY, l'organisateur du voyage annuel de l'ARVA, «le D-DAY». Jean-Marc est revenu sur l'événement, d'abord annulé, mais aujourd'hui reporté. Nous l'écoutons !

L'ARVA : Le D-Day était la grande sortie annuelle de 2020. En deux mots, quel était son programme ? Beaucoup d'équipages étaient inscrits ?

Jean-Marc : « Douze équipages sélectionnés au départ de Luçon, la perle de la Vendée, pour foncer sur Omaha Beach via Vitré et **Saint Lô**, lieu de notre premier quartier général qui devait nous permettre de rayonner sur les plages du débarquement anglo-franco (si si) -américain du 6 juin 1944, une presque trentaine d'*Inglorious basterds* ⁽¹⁾, j'adore ce film de Quentin Tarantino, prêts ensuite à investir la presqu'île du Cotentin, et ses bars louches, jusqu'à **Saint-Vaast-la-Hougue**, lieu de notre second quartier général, avant de visiter l'usine de retraitement des déchets nucléaires de la Hague près du cap Jobourg. Tout cela était prévu du 25 au 30 mai 2020, tout cela devait constituer la grande sortie annuelle 2020 de l'ARVA ».



(1) *Inglourious Basterds* (Le Commando des bâtards au Québec), est un film uchronique de guerre (avec Mélanie Laurent et Brad Pitt), écrit et réalisé par Quentin Tarantino (2009). Le film est un hommage au titre anglophone d'une poignée de salopards (*The Inglorious Bastards*, 1978), un film de guerre italien qui s'inspirait lui-même des Douze salopards (1967).

Saint-Lô.



L'ARVA : La reconnaissance s'était bien passée ? Où en était l'organisation ?

Jean-Marc : « J'ai fait la reconnaissance de la sortie sur deux jours avec Daniel Sabourin ⁽²⁾ qui m'a aidé depuis le début à préparer la sortie ».

« Départ de Saintes le 29 janvier à 6h.15, embarquement du Colonel Daniel à 8h. à Luçon, cap au nord-ouest, 48 heures à fond sous une pluie glaciale avec ma Jeep... non ma 208, retour à Saintes le 30 janvier à 23 h avec 1200 kilomètres de plus au compteur, retour au bercail le 30 janvier avec la satisfaction d'avoir bien travaillé, bien rigolé, bien picolé, bien parlé. De connaissance au départ, Daniel est devenu un pote au retour. Et merci au i-Cockpit, cadrans surélevés flottant sur un petit volant, de ma Peugeot : les longues nuits d'hiver sur la route, c'est fantastique. Bref, fin janvier 2020, la sortie est prête ».

(2) Daniel Sabourin est le co-organisateur de la sortie dans la Creuse en 2019.

L'ARVA : On le sait la crise sanitaire est venue tout compromettre. Comment la décision d'arrêter a-t-elle été prise ? Quelles en sont les conséquences pour l'Amicale ?

Jean-Marc : « Refusant de faire courir le moindre risque physique aux participant(e)s du «D-Day», je décide fin avril en accord avec Daniel Sabourin et Corinne Chauveau d'annuler la sortie, le déconfinement du 11 mai nous maintenant de toute manière un fil à la patte de 100 km. Le report de la sortie, après consultation des inscrit(e)s, est validé pour le printemps 2021. Pour l'ARVA, c'est un peu la cata : plus de réunions d'adhérents, plus de sorties, petites ou grandes. C'est bien triste ! »

L'ARVA : Le D-Day est au programme de 2021 ? Qu'est-ce qui demeure, qu'est-ce qui change ?

Jean-Marc : « Le D-DAY repart en 2021, eh oui mes cocos, du 3 au 8 mai très exactement, pour un programme strictement identique, et ce juste pour faire comprendre à ce suceur de bonheur qu'il est plus cool de passer la première que de nous sucer la plèvre ! Avec Daniel Sabourin, nous vous reparlerons en détail de ce D-DAY 2021 lors de l'assemblée générale du 18 décembre 2020 : les inscriptions seront ouvertes à partir de cette date-là. Si vous êtes intéressé(e)s, vous devrez vous décider sans tarder : comme vous le savez, les réservations des hôtels et des visites doivent être validées le plus vite possible ».



Saint-Vaast-la-Hougue.



Mémorial de Omaha Beach.

LES RETROUVAILLES

DIMANCHE 5 JUILLET 2020

Ce printemps 2020 restera dans nos mémoires, avec ses privations, ses interdits, ses précautions, ses distanciations... Tout l'opposé de nos pratiques. Une véritable rupture à la relation telle que nous la vivions jusqu'alors !

À la levée du confinement, une envie de revivre envahit chacun de nous, avec le souhait de pouvoir se rassembler. Se retrouver devient une nécessité.

La décision est prise pour des retrouvailles. **Maryse et Marcel KAGAN lancent l'idée de nous accueillir le 5 juillet, dans leur maison de campagne, située en bordure de la Charente à Tonnay-Charente.**

C'est un vaste domaine, doté d'un grand étang aménagé de berges, arboré de nombreuses variétés d'essence. Le lieu est bucolique, agrémenté et personnalisé d'aménagements pour la détente. Une très belle maison XIXe domine l'ensemble. C'est ici que Maryse et Marcel viennent se reposer, et s'adonner à leurs activités favorites. Cet espace, situé à la limite de la ville, est un havre de paix. La Charente y est directement accessible. On peut y admirer le vieux pont suspendu, ainsi que les bateaux tributaires des marées, s'enlisant dans les vases qui bordent le fleuve. Tout un paysage sauvage de marais s'offre à nous, au cœur des fleurs, et loin des bruits de la ville.



Un aménagement de tonnelles, avec tables et chaises, permet à tous les participants de partager l'apéritif offert par l'ARVA, puis de pique-niquer dans une grande quiétude. Un vrai bonheur pour apprécier ces lieux, vivre entre tranquillité et sérénité.

Le temps du repas écoulé, des échanges achevés, nous reprenons nos voitures, en remerciant très chaleureusement Maryse et Marcel de leur générosité. Nous nous dirigeons vers le pont suspendu de Tonnay-Charente pour visiter le site. Celui-ci offre depuis ses hauteurs de magnifiques points de vue sur Rochefort, le pont transbordeur, le viaduc, et bien sûr la campagne environnante. À l'issue de la visite, Jean-Pierre et Corinne nous font découvrir un lieu peu connu, nommé la Cathédrale du pont. Il s'agit d'une étonnante perspective, offerte par la succession des arches, qui offre l'effet visuel d'une construction de cathédrale.

La visite achevée, nous partageons un pot de l'au revoir. Le groupe repart en direction de La Rochelle, heureux d'avoir en cette très belle journée, renoué et retrouvé ses amis de l'ARVA.

Michel Sabourin



BALADE EN VENISE VERTE

DIMANCHE 23 AOÛT 2020

C'est une année pas comme les autres et le plaisir de se retrouver sur les petites routes de notre région, une denrée rare ! Mais qui a dit « à cœur vaillant rien d'impossible ! » ? C'est pourquoi Corinne CHAUMEAU et Michel SABOURIN nous ont concocté une petite virée dans le marais poitevin.



Rendez-vous est donné sur le parking de l'ACCM pour partager le café traditionnel avant l'annonce du départ ; un café bien arrosé ! Une grosse averse s'est invitée, nous faisant presque oublier les gestes barrières ! Vite, se mettre à l'abri pour déguster nos viennoiseries.

Mais, c'est juste pour nous faire peur !

10 heures... Nous voilà partis en direction de Damvix par des petites routes bien agréables à redécouvrir.

Quel plaisir de voir défiler la campagne au volant de nos belles machines qui piaffaient d'impatience dans leur garage.



Damvix ...

Un grand préau dans une vaste prairie est mis à notre disposition pour prendre le pique-nique tiré de nos sacs précédé d'un apéritif offert par l'ARVA, l'ambiance est au beau fixe.



Puis vient l'heure de reprendre la route pour se rendre à l'embarcadere Bardet-Huttières à Arçais. Une agitation au moment de démarrer, Gérard Bossis en se stationnant sur un petit talus a abimé le carter de sa Panhard : une fuite d'huile l'oblige à déclarer forfait. Par précaution, Il repartira chez lui, seule son épouse, Odile, profitera de la balade en barque, et quelle balade !



Répartis dans trois embarcations sous un super soleil et dans un décor toujours aussi ravissant, nous admirons au cours de l'eau, les frênes avec leur tronc creusé et noueux, les prairies verdoyantes et l'immanquable *mise à feu* du canal ! Une heure et demie de bonheur.



Voici arrivée l'heure du retour, et nous empruntons à la sortie de Damvix un chemin de halage qui longe le canal sur plusieurs kilomètres en direction de Marans. Si la route est parfois chaotique, elle nous offre un paysage magnifique que peu d'entre nous connaissaient ; petits ponts et maison de pêcheurs se succèdent.



Avant de se séparer, un pot de l'amitié est partagé dans une belle clairière où nous pouvons admirer une fois de plus nos jolies montures, manifester notre plaisir de s'être retrouvés et le désir de repartir pour de nouvelles aventures ! Merci à Corinne et Michel.

Jocelyne Sabourin



HISTOIRE D'EAU

DIMANCHE 20 SEPTEMBRE 2020
JOURNÉES DU PATRIMOINE



Agnès et Michel au briefing.

Nous nous retrouvons devant l'Automobile Club à 8h.30. Départ à 9 heures, après un petit café rapide, et direction Saint-Just-Luzac pour visiter le Moulin des Loges. Route aisée par temps clair, la pluie annoncée est absente. Arrivés à bon port, le marais se réveille à peine, laissant les brumes se dissiper. Cette fois, le soleil est bien là.



ment, à même de produire de la farine. Sa source d'énergie est fournie par la marée. À marée montante, l'eau de mer est inactive au mécanisme. Elle passe sous le moulin pour être stockée dans un grand réservoir. À marée descendante, cette eau est libérée. C'est là qu'elle met en branle la grande roue à aubes, entraînant un système complexe de poulies. Deux énormes meules entrent en action, avec ce cliquetis si singulier qui réveille le meunier endormi. Technique, histoire et poésie, l'enthousiasme de la conférencière nous transporte dans un univers unique.



Construit au XIIe siècle, le moulin est au cœur des anciens marais salants de la Seudre. Il a été réhabilité au début des années 2000, devenant à ce jour l'un des derniers moulins à marée d'Europe encore en fonctionne-



Retour dans le présent. Les cabriolets s'ouvrent pour continuer notre chemin vers le site gallo-romain du Fâ. Route côtière et traversée de Royan (une semaine après La Rochelle !), sous un temps idéal. Plaisir d'une heure et demie en voitures anciennes. Arrivés à Barzan, il est temps de déjeuner, à l'ombre d'un majestueux noyer entouré de tables à pique-niquer.



La ville antique du Fâ est un miracle. Elle s'est révélée lors de la Sécheresse de 1976, grâce à des photos aériennes. Aujourd'hui en pleine terre, elle a été au bord de l'estuaire de la Gironde, longtemps un comptoir commercial qui a prospéré au bord de l'océan. Les archéologues



ont récemment mis à jour une grande ville antique avec temples, thermes et théâtre. Notre groupe se scinde alors en trois (conditions sanitaires obligent) pour visiter le musée riche d'objets et vestiges. Promenade guidée ensuite sur les anciennes via romaines, entrée dans les



thermes pour comprendre la vie gallo-romaine. Une conférencière dynamique nous plonge dans une histoire bien lointaine.



Grâce au soleil et à des températures bien meilleures que prévu, la journée a été parfaite. Le retour en voiture consistera à jouer avec les nuages. Peine perdue, les cabriolets devront se refermer.

Agnès Loubet



AVEYRON

SOLO EN 5 ALPINE

Voyage en Aveyron, durant la dernière semaine d'août. Situation sanitaire stable, et même plutôt favorable en Aveyron comme en Charente-Maritime. À l'évidence, deux régions chanceuses.

Notre port d'attache est la ville de Laissac, connue... pour son marché traditionnel aux bestiaux. Celui-ci se visite les mardis matins. Attention, pour participer aux ventes, la maîtrise de l'occitan est recommandée !

Trois moments forts dans cette découverte.

D'abord, Brousse, un château fort aussi vaillant qu'à sa construction (XIII^e) qui domine la vallée du Tarn, entre Albi et Millau. Assis sur un rocher, il dresse fièrement ses tours et son enceinte au-dessus d'un village médiéval. Mais de telles fortifications ne sont pas l'apanage des châteaux, puisque plusieurs fermes le sont aussi, à l'image de celle des Bourines, dont le donjon sert à la conservation des grains.

Ensuite, les gorges du Tarn. En voiture, elles sont splendides, surtout avec le temps très ensoleillé de cette semaine. L'itinéraire traverse le plateau calcaire des Causses, puis monte, descend, tourne, contourne, frôle des balcons vertigineux. On vit le décor époustouflant dans lequel l'eau a creusé son chemin pendant des milliers d'années. Le spectacle est inouï, 53 km de gorges, de méandres et de cirques, à peine parsemés de villages. Spectaculaire en 5 Alpine Turbo.

Il nous fallait aussi vivre la modernité. Ce fut celle du viaduc de Millau. Inauguré en 2004, ce pont à haubans franchit la vallée du Tarn sur une brèche de 2 400 m de long, surplombant un à-pic de 343 m. Mieux que le parcourir en voiture, avec vue superbe bien sûr, une visite à pied s'impose : elle nous mène au plus près de l'ouvrage. Une force technique qui n'altère pas la beauté, celle d'un voilier suspendu dans les airs des Causses de l'Aveyron. Un fort beau voyage.

Agnès Loubet



Château de Brousse..



Ferme des Bourines.



Gorges du Tarn.



Viaduc de Millau.

C'EST DIMANCHE



Photo Alexandre Bourdeau

2^e dimanche : Surgères



Le *Café français* de Surgères est bien plus qu'un bistrot. C'est un lieu de vie et plus encore de rencontres. C'est probablement l'un des meilleurs centres de convivialité de la ville. *Le Français*, c'est d'abord une figure, Michel BOLLA, un Méridional qui a posé ses valises à Surgères il y a plusieurs années. Michel est un passionné et un touche-à-tout. Bien entouré par ses fils, Guillaume et Florent, par sa compagne Catherine, il a fait du *Café français* un lieu incontournable. On y fête les artistes locaux, les auteurs du cru et les chanteurs du moment. L'art, la musique, les livres font battre le cœur d'une population variée qu'il a su capter. Il y a des thèmes au *Français*, et des jours dédiés : expositions de peinture, soirées dédicaces, sans oublier l'atelier d'écriture et la bibliothèque pour tous. Un lieu de vie dont le journal *Le Monde* s'est fait récemment l'écho.

Enfin, il y a les autos. Évidemment d'autrefois. Celles de Michel, une 2CV AZU au couleur du *Café français*, et une Dyane, ne sont jamais très loin. Logique, *Michel est membre de l'ARVA* depuis déjà bien longtemps. Mais tous les deuxièmes dimanches du mois, sur l'esplanade qui jouxte le café, ce sont des anciennes par dizaines qui arrivent. Les habitués sont là dès 10h. pour placer leurs modèles au plus juste, sous les regards vigilants de Domini-



Guillaume et Michel Bolla.

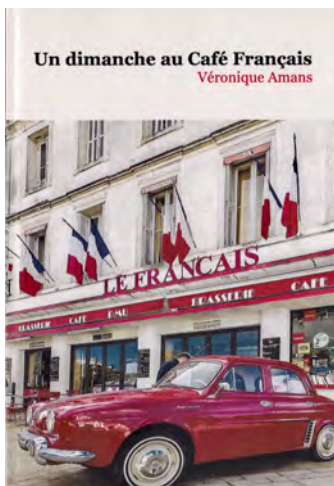


que et Jean-Claude Charpentier, les organisateurs. Aux beaux jours, le succès est tel que les collectionneurs s'installent sur la Place de l'Europe, nouvellement refaite. **Le lieu est majestueux avec pour fond de scène les remparts du château. On est à deux pas de la Porte Renaissance et de l'église Notre-Dame-de-Surgères, un petit joyau de l'art roman de l'Aunis.** À deux pas aussi du marché et des boulangeries. Idéal pour un dimanche matin...

À 10h.30, les abords du *Café français* sont pleins. Motos, cyclos, autos. Que des modèles d'au moins trente ans, tous dans le plus bel état. La terrasse du *Français*, bien ombragée par un velum rouge vif, est le meilleur endroit pour admirer le spectacle. Et du spectacle il y en a. Il y a toujours quelques perles, rares dans tous les sens du terme : Aston, Flaminia, Facellia. Les plus nombreuses restent les populaires, qu'elles soient sportives ou familiales, coupés ou décapotables. Anglia, Deuche ou Cox sont côte à côte, tout près des Spitfire ou autre Mini. Plus loin, on voit des 2CV parler à des 4L, une lionne de Sochaux discuter avec une Bagheera. On vit pleinement l'auto à Surgères, dans une bonne humeur contagieuse. **Une passion que l'on peut retrouver dans le très joli livre de Véronique Amans, *Un dimanche au Café français*.**

À 11h., la cloche retentit, c'est l'heure de l'apéro ! Michel Bolla est aux commandes. *Le Français* offre le café ou la Sangria, selon le temps et le moment. Les discussions redoublent tandis que visiteurs et passants continuent de déambuler dans cette exposition éphémère, ce Salon de l'auto improvisé : aujourd'hui, c'était « bleu-blanc-rouge ». Le mois dernier, « venez donc en décapotable ». Midi arrive, au son des coups de démarreur. Comme un vol d'étourneaux, les belles du jour s'éclipsent pour retrouver leurs pénates. Quelques habitués restent sur place, prenant table pour finir d'échanger autour d'une cuisine sympathique.

Jean-Louis Loubet



L'église Notre-Dame.



Réunion du Club Panhard, organisée par Gérard Bossis.



3^e dimanche : Les Minimes



Le rendez-vous informel des Minimes (point rouge).

Le lieu est insolite, au bout du bout de la terre ferme. On est à deux pas de la plage de sable fin, le long du port des Minimes, quartier nautique de La Rochelle. À 15 mn à pied du centre-ville, à 20 mn en prenant le bus de mer. L'endroit est immense : 50 hectares sur lesquels filent 15 km de pontons pour accueillir 4 500 bateaux. De quoi placer les Minimes parmi les plus grands ports de plaisance d'Europe. Sur la route qui nous y conduit, le faible va-et-vient est celui des voiliers, des Jet-skis ou autres scooters des mers, tous tirés par de puissants 4X4. Le long du chenal qui mène à la capitainerie et au Centre nautique, surgit un parking, entièrement bitumé. Il est à l'échelle du lieu, immense : 900 places structurées en plusieurs espaces. Au fond, vers la digue, des remorques de bateaux attendent. Vides. Au plus près des voiliers, les camping-cars font bloc. C'est au bord de l'avenue du Lazaret qu'il faut aller : des plots et des barrières métalliques dessinent une zone où arrivent une à une des voitures colorées, dans le bruit saccadé des moteurs d'antan ou le son rauque des mécaniques modernes. Sourires aux lèvres, Sylvie RIVIER et Bernard PAPET, indiquent où se garer. **Au sortir de l'auto, on est pris par une ambiance unique où le vent marin porte le cri des mouettes et le tintement des cordages. Nous sommes sur terre ou sur mer ? Bienvenue au Rendez-vous informel des Minimes, organisé par l'Amicale rochelaise de véhicules anciens, l'ARVA.**



Amicale Rochelaise de Véhicules Anciens

Rendez-vous informel mensuel
3^{ème} dimanche
10h00/12h30

Parking du port des Minimes - La Rochelle

Clubs associés

2020

19/01 - 16/02 - 15/03 - 19/04 - 17/05 - 14/06
 19/07 - 16/08 - 18/10 - 15/11 - 20/12

2 rue Guyard Monge 17000 LA ROCHELLE
 Arva57.fr - MerRochelaise@gmail.com
 N° Ré: 06 52 23 41 85



À chaque rendez-vous, Alain PIAT propose une page photos.



Les lignes de voitures se créent selon les arrivées. Les organisateurs tentent de canaliser les modèles anciens. Ils sont de tous les âges, des voitures carrées aux Youngtimers. Alfa, MG, Panhard, SIMCA, Volkswagen, Austin, Volvo, et bien sûr Renault, Peugeot, Citroën... tout le monde de la collection est là. Cent voitures en seulement quelques instants ! Les GTistes se cherchent, décidés à mettre côte à côte tous les sacrés numéros venus ce dimanche matin. Être avec les autres, tout en restant entre soi. La voiture ancienne a ses communautés ! À peine plus loin, le Club Porsche est là, fort d'une belle brochette colorée de 911, pimentée de quelques 356. Ses membres sont arrivés tôt, pour mieux se mettre en ordre. Une sirène de police américaine retentit, suivie d'un coup de trompe : l'US Motors débarque. Les lignes du premier rang leur sont réservées du fait de la taille XXL de leurs carrosseries. Cadillac, Mustang, Chevrolet, elles sont toutes rutilantes. Au rugissement d'un V8, un flat six répond dans un hurlement métallique. Le soleil se fait plus fort, faisant éclore les cabriolets. Les allées se remplissent. On pose en famille devant la voiture de ses 20 ans ! Celle de son père. Celle qui fut sa première. [Autour du Tivoli de l'ARVA où la présidente, Corinne CHAUX, prend le temps de répondre à chacun, c'est la grosse af-](#)



Photos Alain PIAT



[fluence. Embrassades – oubliées depuis la crise sanitaire –, discussions, rigolades. Certains ont déjà rejoint les tables du *Delphin* qui s'étalent jusqu'aux autos. D'un coup, un peloton de Triumph se pointe, hésitant. C'est un club voisin qui s'est invité pour sa balade dominicale. On lui trouve de la place. Il y a plus de deux cents autos ! C'est plein ? Non, d'autres arrivent encore. Motos, solex, scooters se fauillent. Les allées sont noires de monde au point que personne ne voit arriver les Alpine. Il est vrai qu'elles ne sont jamais matinales, une des grandes différences avec les Porsche. Le brouhaha des autos a définitivement estompé le lieu. Image singulière que ces autos au pays des bateaux, visage de deux mondes qui se côtoient sans vraiment se mélanger.](#)

JLL

4^e dimanche : Châtelailon-Plage



La nouvelle est tombée sans prévenir. Si certains affirmaient tenir l'information de source sûre, voire officielle, la plupart se faisaient l'écho d'une rumeur, à la fois insistante et persistante. Au rendez-vous informel des Minimes, haut lieu de la voiture ancienne rochelaise, on ne parlait que de ça : dimanche prochain, à Châtelailon-Plage, un nouveau rassemblement de voitures de collection est annoncé. Une naissance, donc forcément un bonheur ? Les infos restaient pourtant vagues : « Juste devant l'église »... « Le matin, à 10 ou 11h »... « Tu trouveras facilement ». Réunion préparée ou meeting improvisé ? Rien ne filtrait sinon le nom de l'organisateur, Serge BRUN, l'ancien président de l'ARVA. De quoi voir les Cassandra s'inquiéter d'une concurrence trop frontale dont les lendemains pourraient être douloureux. Châtelailon-Plage versus La Rochelle, *remake* automobile d'un derby bien connu. Sans invitation ou courriel personnel, le plumeur de *La vie de l'ARVA* décidait d'aller voir...

Dimanche 26 juillet, le temps n'est pas parfait. La température est fraîche pour ce moment de l'année, et les nuages du petit matin ont laissé échapper plusieurs gouttes de pluie. À 9h.30, le soleil est là, attendant seu-

lement que la chaleur arrive. Sur l'avenue du Général de Lattre de Tassigny, l'église Sainte Madeleine se révèle d'emblée : elle est si belle dans sa robe immaculée, signée Ripeau-Martel, juste soulignée d'empiècements d'azur. Elle joue la perfection dans ses couleurs et ses formes, si joliment posée sur une place refaite à neuf. **L'intérieur est à couper le souffle. Une fresque monumentale couvre la voûte, comme un ciel céleste qui conduit à l'autel, passant du bleu profond aux volu-**



tes multicolores, enserrant un chœur que des vitraux éclairent. Œuvre de l'artiste lillois Amaury Dubois, la fresque est une émotion, une évocation du cheminement de la vie et de ses tourbillons.

Au sortir de l'église, le boulevard s'anime. Une rangée de voitures s'est déjà installée. Des Porsche, une Alfa spider, une Capri, une 504 cabriolet. C'est bien en face que **le rassemblement de Châtel Auto Passion** se tient, sur une place coquette, presque intime, où bruissaient autrefois les colonies de vacances. L'endroit est idéal, à l'ombre des platanes, avec des calicots qui sautent d'arbre en arbre, comme pour un jour de fête. La chaleur arrive, les voitures aussi, de toutes marques, avec une prédominance pour celles des années 1960 et 1970. Serge Brun et Jean-Louis Balzeau, les deux maîtres des lieux, placent les autos. Au cordeau et avec logique. En vingt minutes, la petite place est quasi pleine, soit une quarantaine de voitures. Les derniers arrivés partent s'installer sur la place de l'église. La bonne humeur est là. Ça discute, ça échange, autour d'un capot levé ou d'un café partagé à la terrasse du bistrot qui l'offre pour l'occasion. Participants, passants et estivants se mêlent, montrant, s'il en était besoin, combien la voiture ancienne cultive le lien social. Il y a bon nombre de gens de l'ARVA, jusqu'à son vice-président, venu en Alfa et cette fois sans LVA. Il a le sourire, comme si Châtel Auto Passion et l'Amicale Rochelaise savouraient cette complémentarité, déjà sûres que ces rendez-vous du dimanche poussent à l'émulation et non au mimétisme.

Jean-Louis Loubet



L'église Sainte Madeleine décorée par Amaury Dubois.

Un dimanche au Vigeant

Cette année 2020, les organisateurs de *Sport et Collection* ont réussi à maintenir leur manifestation annuelle 500 Ferrari contre le cancer malgré les contraintes sanitaires. Et comme nous étions inscrits depuis six mois, mon ami Luc et moi, nous avons dû déclarer forfait pour la Traversée de La Rochelle reportée à la même date.

Le **vendredi**, nous partons par la route, Luc et son Rally Samson 1930, moi dans la Cobra, en route vers Poitiers.

Le **samedi**, nous prenons part au **rallye touristique** au départ de L'Isle-Jourdain, tous les deux dans la Salmson. Nous partons, échelonnés chaque minute, parmi plus de 150 voitures toutes plus belles les unes que les autres : Ferrari, Maserati, Lamborghini, Rolls... Autant dire qu'étant la seule voiture d'avant-guerre nous rencontrons un certain succès auprès des spectateurs sur le bord de la route.



A midi, nous profitons d'un excellent déjeuner servi dans le parc du Château de Dissay, ce qui nous permet de récupérer du confort très relatif de notre voiture et de la chaleur écrasante du moment. Mais on ne va quand même pas se plaindre, non ?

En fin d'après-midi, nous avons la possibilité de tourner sur **le circuit du Vigeant**. Et là, je me retrouve au volant de la Cobra dans le plateau VHC (véhicules historiques de compétition). En fait, c'est la première fois que je tourne en circuit avec cette voiture sans en connaître réellement le potentiel et surtout les limites (les miennes non plus, mon expérience étant limitée dans ce do-



maine). Bref, la pré-grille est bien fournie en Porsche, Ford GT40, Lotus, Chevron, Austin Healey préparées... et nous voilà partis en file indienne, et rapidement... très rapidement. Le problème est que je ne connais pratiquement pas le circuit sur lequel j'ai tourné quelques tours il y a quinze ans en Triumph, que je manque de repères pour les freinages (hyper important) et les trajectoires, et que surtout les concurrents déboulent de partout.

Au début, le plus dur est d'apprendre en même temps les zones de freinage et la trajectoire des voitures devant et derrière dont on ne connaît pas trop les intentions. Finalement, au fil des tours, le stress diminue, les bonnes sensations arrivent. Je finis par demander à mon co-pi-



lote, muet depuis le début, et cramponné à la poignée de maintien, si ça va ? Sans réponse de sa part, j'en conclus que tout va bien et nous pouvons continuer sur ce rythme. Le roulage se termine sans souci, le rythme cardiaque diminue... Il fait chaud, vraiment chaud ce jour-là.

Le lendemain **dimanche**, j'ai droit à une nouvelle séance de roulage, cette fois-ci seul dans la voiture, au milieu d'un peloton de supercars et de prototypes. Il y a moins de voitures, et de ce fait je me sens plus à l'aise. Je commence à mieux prendre mes repères de vitesse, freinages et trajectoires. Je pousse à fond les régimes et passe maintenant la cinquième dans la ligne droite pour en tirer jusqu'à 5000 tr/min (je n'ose pas dire à quelle vitesse cela correspond) juste avant le freinage, un peu chaud quand même.

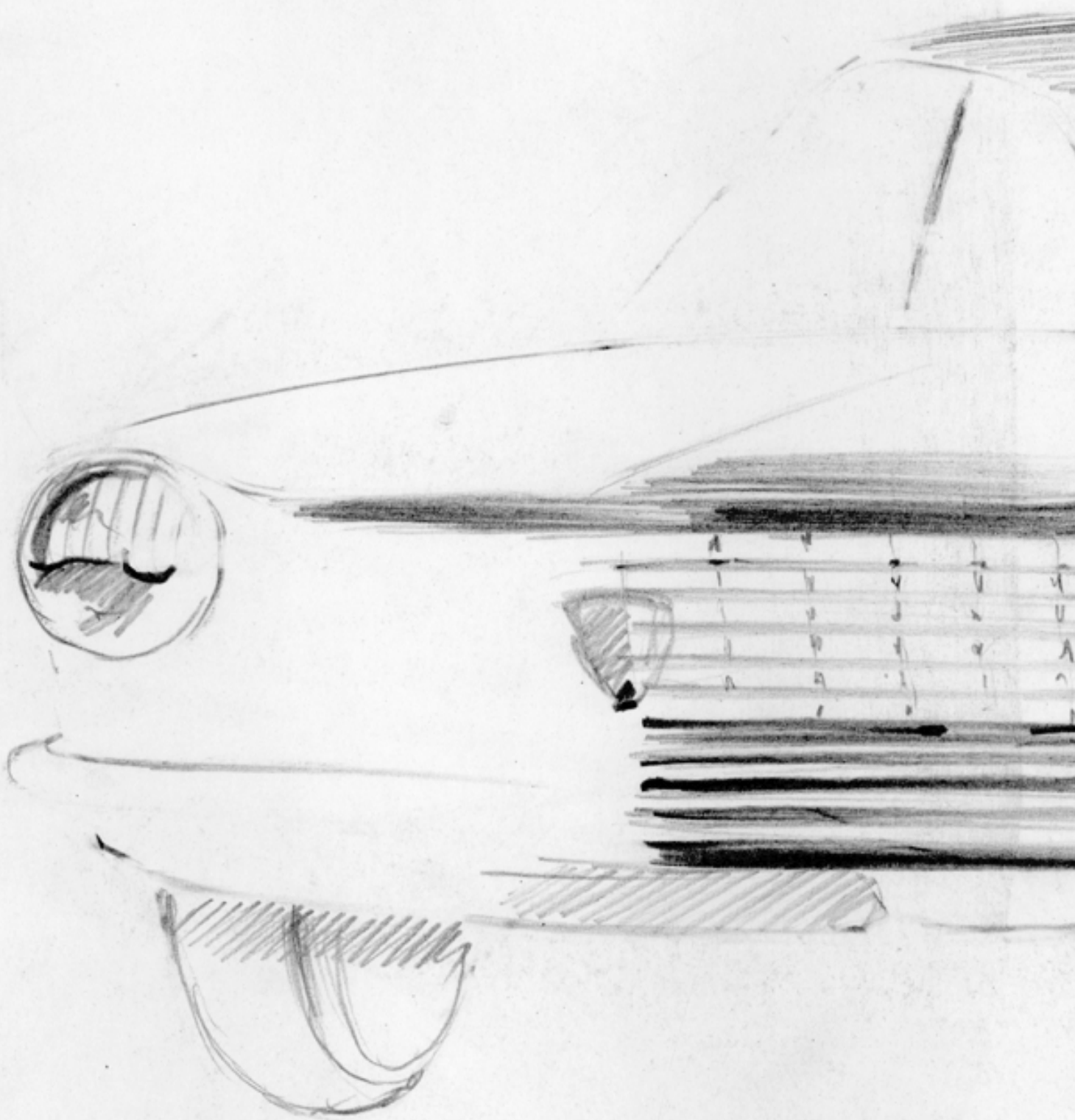
La bonne surprise, c'est le bon comportement de la voiture que je connaissais si peu jusqu'alors : freinage puissant et endurant, tenue de route sans surprise malgré quelques freinages inopinés en courbes.

Bref, j'ai connu l'immense satisfaction d'approcher mes limites et celles de la voiture. Le retour à La Rochelle sur la route à 80 et 110 km/h s'effectue des étoiles devant les yeux, dans une douce euphorie.

Dominique Bourdais

Cobra 289. Street Version. 375 ch.





Qui suis-je ? Nom de code : D12. Styliste : Paul Bouvot. Dessin de 1960.

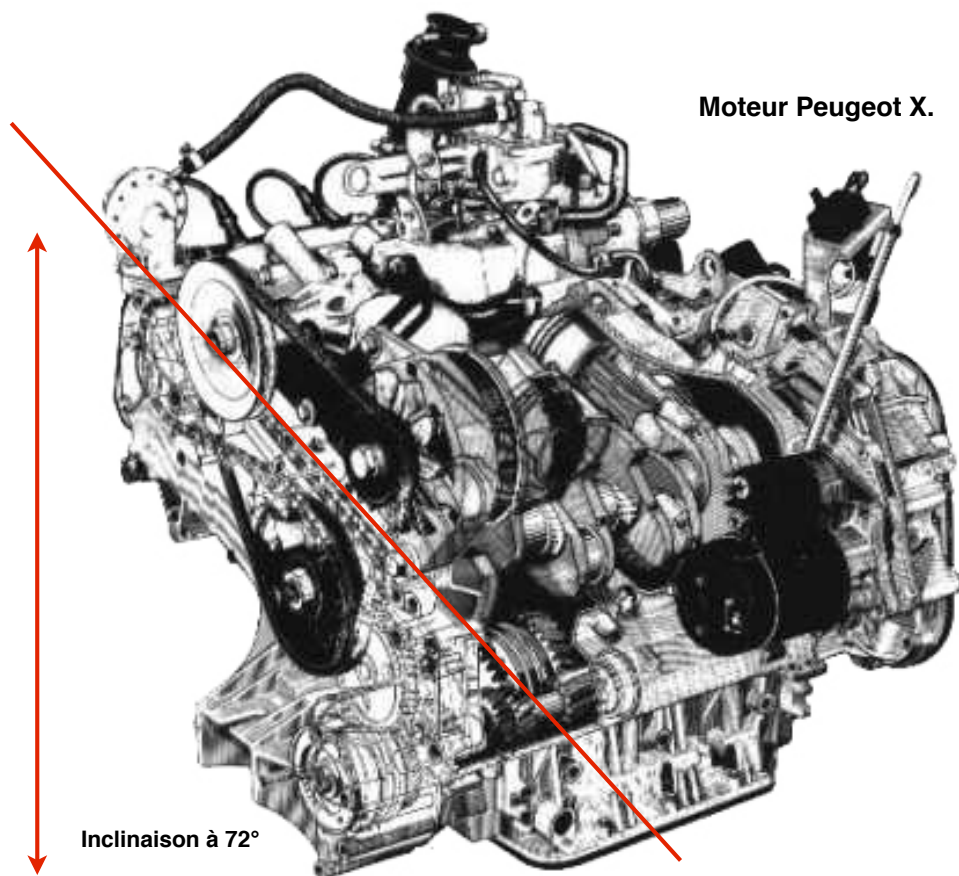
Réponse en bas de la page 57.

HISTOIRE



12 - 12 - 60
FS

UN MOTEUR, UNE HISTOIRE : PEUGEOT X (1971-1996)



Il y a des images. Il y a des odeurs. Il y a des caresses. Il y a des bruits. Des bruits de moteurs. Des bruits qui ont marqué l'histoire. Des bruits qui ont marqué nos vies.

Du 1911 cm³ de la Traction Citroën au 5 cylindres Turbo de l'Audi Quattro, ils sont tous là.

Je les entends.

Le petit bruit de crécelle énervée si particulier du petit moteur X apparu en 1972 sur la 104 Peugeot, il est dans mon oreille.

En 1972 j'avais 4 ans.

À cet âge-là, on n'oublie pas.

Marcel, range ta madeleine.

Sors un bidon d'huile.

Retour sur le moteur Peugeot X.



En avril 1966, les Automobiles Peugeot et la Régie nationale des usines Renault signent un accord de coopération, donnant naissance à l'Association Peugeot Renault. Dans la corbeille de mariage, Peugeot apporte une étude bien engagée, celle du moteur X, destiné à sa future 104. Bien que 100 % Peugeot, cette étude est acceptée par Renault qui s'engage a posteriori à couvrir 50 % des frais totaux d'études. De ce fait, le moteur sera partagé, installé dans les 104 Peugeot et Renault 14, et surtout industrialisé dans une usine commune à l'Association, la Française de Mécanique, créée à Douvain-La-Bassée, dans le Pas-de-Calais. Plus tard, le hasard des stratégies in-

dustrielles fera que ce moteur X sera utilisé par Citroën et même Talbot, l'ancienne SIMCA.

L'idée originelle de Peugeot est de compléter son offre moteur, par une mécanique plus petite que les XK (1130 cm³) et XL3/XL3S (1288 cm³) qui équipent les 204 et 304. Le futur moteur reprend l'architecture du bloc transversal en alliage léger de la 204, à savoir la boîte de vitesses logée sous le bloc-cylindres enfermée avec le différentiel dans un carter commun. La lubrification moteur/boîte est commune, l'ensemble ultra compact. En 1965, Peugeot avait repris l'architecture mécanique de la géniale Morris Mini Minor (1959) avec sa boîte sous son moteur transversal 850 cm³ de 34 chevaux.



Morris Mini.

Le moteur X va faire très fort : bloc et culasse en aluminium coulé sous pression, pistons du même matériau, arbre à cames en tête, vilebrequin à 5 paliers, chaîne de distribution pour la fiabilité, et même des bougies coniques sans joint, une première mondiale. Très bien éduqué, **ce 4 cylindres à 8 soupapes en tête s'incline de 72° vers l'arrière pour à la fois un meilleur équilibre des masses, un dessin plus bas du capot, et la possibilité de loger la roue de secours dans le compartiment moteur.** La boîte de vitesses file sous le bloc moteur. La transmission entre le moteur et la boîte est assurée par un train d'engrenages (dit Triplette) qui est logé dans le carter

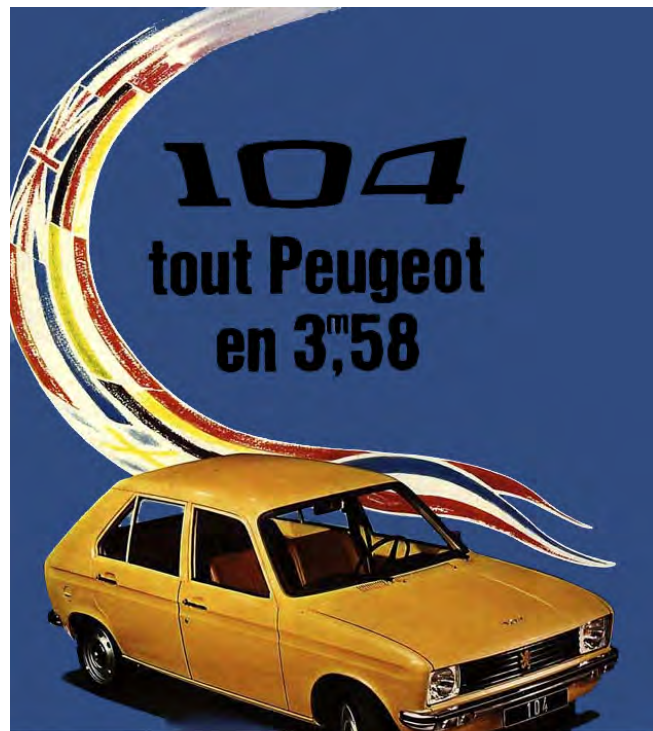


Peugeot 104.

d'embrayage. Cette caractéristique va faire entrer ce moteur X dans la légende musicale de l'automobile, avec un sifflement aussi reconnaissable qu'attachant. Carter moteur, carter d'engrenages, carter d'embrayage, culasse, tout est en alliage léger. Les cylindrées s'échelonnent de 954 à 1360 cm³.

L'activité fonderie de la Française de Mécanique démarre le 15 octobre 1971, avec la naissance du premier moteur X. Mille salariés s'affairent autour du nouveau-né à cette date. Le 5 octobre 1972, blotti entre les roues avant de la Peugeot 104, le moteur X (type XV3) de 954 cm³, développant 46 chevaux à 6000 tours minute, est présenté en même temps que celle qui l'héberge au Salon de l'auto de Paris. Grâce à lui, grâce à son extrême compacité, la nouvelle Peugeot ne mesure que 3,58 mètres de long. De quoi être gratifiée du plus séduisant des slogans de lancement : *Peugeot 104, la quatre portes la plus courte d'Europe.* Et pour une fois, c'est vrai !

Très vif, sobre et fiable, le moteur X séduit. Son petit sifflement le rend attachant. Son inclinaison à 72° vers l'arrière assure à la 104, et plus tard à la 205, un comportement exempt de sous-virage prononcé, la boîte de vitesses de type BH est précise à défaut d'être rapide. Seule son accessibilité, position presque couchée, demeure imparfaite.



la 4 portes la plus courte d'Europe

Boîte 4 places - longueur 3,58 mètres - traction avant - cyl. - 954 cm³ - 9 CV/50 en 54°C - 138 km/h - 4 roues indépendantes - freins à disque à l'avant.

PEUGEOT

la Peugeot 104 en 3,58

En face, la Renault 5, présentée en même temps que la 104, ne propose que le moteur Billancourt, bloc B en fonte à 3 paliers, hérité de la Renault 4, d'une cylindrée de 782 cm³ et d'une puissance de 34 chevaux pour sa version L. Le bloc moteur est installé en long, et non en travers comme sur la 104. La version TL offre le bloc Cléon C, le plus puissant, apparu au Salon de Genève 1962 sur les Renault 8 et Floride S en version 956 cm³ 44 chevaux. L'arbre à cames est latéral, mais le moteur est souple, doux, suffisamment puissant, et surtout super fiable. Mais pourquoi garder le vieux Cléon et ne pas prendre le moteur X ? Tout simplement parce que la modernité coûte 20 % plus cher ! Et puis la Renault 5 a d'autres arguments à faire valoir.

Le moteur X va équiper les Peugeot 104 et 205, les Citroën LN, LNA, Visa, C15 et BX, une seule Talbot, la Samba, et une seule Renault aussi, la 14, la marque au losange abandonnant ledit propulseur en 1983 pour revenir au Cléon fonte sur ses nouvelles Renault 9 et 11, cette fois placé en travers grâce à une boîte spécifique.

Après une brillante carrière, le moteur X sera remplacé par le moteur TU (nouvelle boîte MA plus rapide et plus nette de maniement) qui apparaît sous le capot de la Citroën AX à l'automne 1986. Il tirera définitivement sa révérence le 1^{er} juillet 1987 suite au changement de millésime automobile.

La Française de Mécanique connaîtra un bel avenir, même si l'activité fonderie prend fin en 2003. En 2006 l'entreprise qui emploie 3 000 personnes assemblera 1,6 million de moteurs, soit 5 % de la production mondiale de propulseurs pour véhicules légers. L'assemblage du merveilleux moteur Peugeot essence trois cylindres type EB, élu à plusieurs reprises « moteur de l'année » par les professionnels du secteur, commencera en 2012, en même temps que le lancement de la 208. La Française de Mécanique, qui a produit le moteur X, est lâchée par Re-

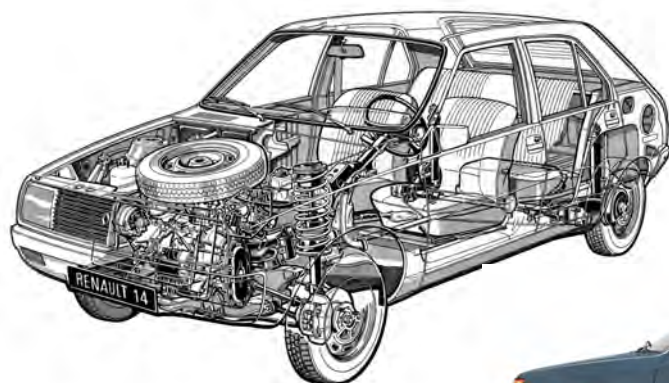
nault en 2013, et devient une filiale à 100 % de PSA. Elle vient d'être choisie en 2020 pour produire les électriques du groupe PSA. Pour un futur pas ennuyeux, comme dit le Lion.

Tour d'horizon des différentes versions du moteur X

Type	Cylindrée	Puissance	Carburateur	Véhicules
XV3	954 cm ³	46 ch	Simple corps	Peugeot 104 GL
XV8	954 cm ³	45 ch	Simple corps	Peugeot 205 XE-GL-Junior Citroën Visa II 10 E
XW7	1124 cm ³	50 ch	Simple corps	Peugeot 205 GL-GR Citroën Visa II 11RE Talbot Samba LS-GL
XW3	1124 cm ³	57 ch	Simple corps	Peugeot 104 GL6-SL
XW3S	1124 cm ³	66 ch	Double corps	Peugeot 104 S-ZS
XZ5	1219 cm ³	57 ch	Simple corps	Renault 14 TL
XZ5	1219 cm ³	64 ch	Double corps	Renault 14 TS Citroën Visa Super X
XZ7R	1219 cm ³	90 ch	2 Double corps	Talbot Samba Rallye
XY7	1360 cm ³	60 ch	Simple corps	205 GR-SR BX de base (1982) R14 GTL (1982) Visa 14 TRS
XY6B	1360 cm ³	72 ch	Double corps	104 S (à partir 1980) BX 14 E-RE (1982) Samba GLS (1982-83)

Les moteurs à essence de cylindrée supérieure de type XU, XU5 1580 cm³ puis XU9 1905 cm³, seront assemblés à partir de 1982 dans l'usine de Trémery (Moselle). Le moteur XU5 sera monté pour la première fois sous le capot des BX 16 RS/TRS en octobre 1982, lors de la présentation de la nouvelle Citroën au Salon de l'auto de Paris.

Jean-Marc Gay



Citroën, Peugeot, Renault et Talbot avec moteur X.



L'usine automobile de La Rochelle

En 1963, au moment où l'américain Chrysler entre dans le capital de SIMCA, en lieu et place de la FIAT, la direction de l'entreprise française annonce son intention de lancer un modèle supérieur. SIMCA envisage de produire en France un dérivé de la Dodge Dart, à partir de pièces en provenance des États-Unis. Manquant de surfaces disponibles à Poissy (Seine-&-Oise), SIMCA s'oriente vers l'édification d'une usine sur l'Atlantique, au plus près des ports capables d'alimenter l'usine. Reste à choisir le lieu. **Pour les Américains, le choix de La Rochelle est logique : non seulement le port de La Pallice a été un point stratégique, tant en 1917 qu'en 1945, mais la présence américaine – dans le cadre des bases de l'OTAN – est marquée par l'installation en 1951 de l'hôpital de Croix Chapeau, centre médical et logistique pour toutes les bases de l'Europe de l'Ouest.** C'est toutefois SIMCA qui négocie avec les pouvoirs publics français les conditions d'implantation. La négociation dure plus de deux ans, le temps de chercher les meilleures aides. Mais coup de théâtre ! Durant cette longue période, Chrysler renonce à la Dodge Dart française en raison de la crise cyclique des marchés européens de 1964 ! Mais alors que SIMCA annonce qu'elle ne produira pas de modèles supérieurs à sa 1500, elle précise que le projet industriel de La Rochelle reste à l'ordre du jour.

Dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, l'État est prêt à apporter une grosse aide financière à SIMCA, en échange de l'arrêt du développement de ses usines en région parisienne (Poissy et Nanterre), et de la création d'une usine capable d'offrir 1 200 emplois sur le bassin de La Rochelle. L'État essaie ni plus ni moins de reconquérir les grâces de la ville ! La Rochelle a en effet très mal vécu la décision des pouvoirs publics de choisir le port du Verdon pour accueillir le nouveau centre pétrolier de la côte atlantique, alors que La Pallice semblait avoir toutes ses chances grâce à des installations qu'il fallait juste agrandir. **En février 1964, SIMCA annonce sa décision d'implanter à Périgny, sur un terrain de 50 hectares, une usine de mécanique destinée à alimenter en pièces de suspensions et de transmissions le site de montage de Poissy.** Les choses s'enchaînent



Étude Heuliez sur SIMCA 1501.

alors très vite. La première pierre est posée par Olivier Guichard, patron de la décentralisation, en novembre 1964. Moins d'un an plus tard, en 1965, l'usine entre en production et monte vite en cadence. Le 19 janvier 1967, au cours d'un voyage officiel, le Premier ministre Georges Pompidou vient inaugurer l'usine dite de *La Rochelle-Périgny*, aux côtés de Georges Hérel, le PDG de SIMCA-Automobiles. Pompidou annonce ce jour-là : « Je souhaite à la région de La Rochelle un nouvel essor... Je souhaite à cette usine beaucoup de travail et beaucoup de succès ». SIMCA est alors à son apogée.

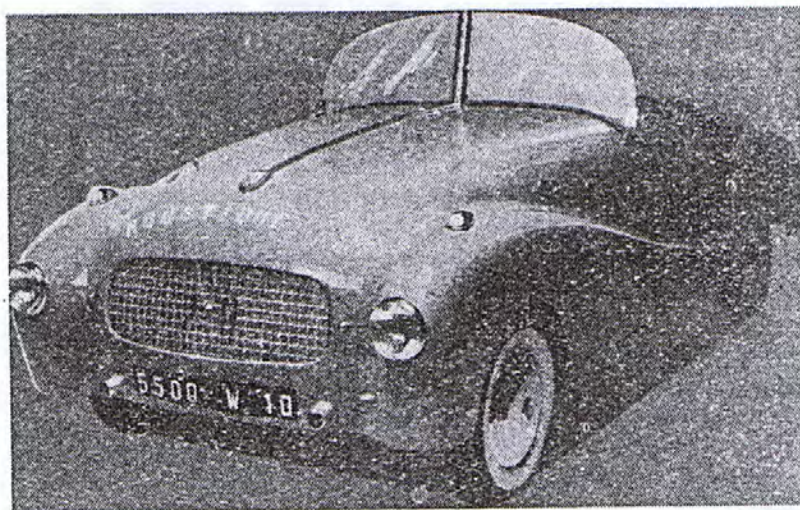
Jean-Louis Loubet



MOUSTIQUETTE

PATRICK BARROIS
A RETROUVÉ UNE
ÉTONNANTE ARCHIVE :

LA VOITURE ROCHELAISE
DITE MOUSTIQUETTE



...est née

A INSI... s'exprimait dans ses éditions du 25 février 1954,
Le grand quotidien régional SUD-OUEST

* * *

Nous avions en effet été surpris par ses reporters et photographes, alors que nous procédions à la construction d'une petite automobile, que nous devions par la suite appeler MOUSTIQUETTE..

Notre idée, sur ce premier prototype, sur lequel beaucoup de choses « clochaient » déjà, était d'essayer de mettre au point une voiturette de 1 HP 125 cm³ pouvant transporter 2 personnes à peu de frais et sans permis de conduire.

Pour cela, nous avons monté le châssis et fabriqué nous-mêmes la carrosserie avec l'outillage restreint dont nous disposions... Cela nous a permis de l'étudier, de la modifier, telle que nous l'avons présentée lors du défilé de la Mi-Carême à La Rochelle.

* * *

Des mois ont passés, une carrosserie, type monocoque, a été étudiée, rectifiée, mise au point, et pour être sûrs de sa réussite complète, nous en avons confié la fabrication à des gens qualifiés :

La Maison MORIN et ARCHAMBAULT,
Maîtres carrossiers à Niort.

Nous l'avons ensuite enjolivée, garnie, et peinte aux couleurs Françaises. Ce qui nous a permis de présenter à la Foire-Exposition de La Rochelle en août 54 un deuxième prototype modernisé.

Fidèles à notre principe 125 cm³, nous avons essayé plusieurs moteurs, et en définitive, notre choix s'est fixé sur SOTECMA dont les brillantes qualités ont été confirmées par un double succès au BOL D'OR 54, succès d'autant plus remarquable dans une aussi dure épreuve, qu'il s'agissait de 2 moteurs strictement de série..

Ce moteur, posé à l'arrière et indépendant de la carrosserie, comporte 3 vitesses et 1 marche arrière, peut se modifier en une heure en 175 cm³, il a en outre l'avantage de pouvoir recevoir le « Giro starter » (Procédé révolutionnaire de mise en route automatique). Le refroidissement est assuré par une turbine à grand débit.

* * *

Nous l'avons conçue d'une façon telle qu'un novice en la matière puisse la mettre en pièces, (sauf le moteur) en deux heures. La carrosserie, montée sur caoutchouc mousse, est tenue par 6 boulons, le train mécanique arrière fixé par 2 axes et 1 rotule, se recule à volonté en 10 minutes, la direction est à crémaillère, freins sur les 4 roues, changement de vitesses au tableau de bord, roues avant indépendantes, suspension souple et réglable, frein à main accessible.

Toutes les articulations sont baguées bronze avec axe baignant dans la graisse. Grippage et jeux impossibles (Brevet déposé), démontage avec une simple clé à molette. Le châssis est en métal profilé et assemblé à l'arc.

Ses avantages principaux sont les suivants : consommation, 3 l. 1/2 au 100 km. ; vitesse limitée à 50 km. à l'heure ; 2 bonnes places, coffre à bagages sous capot, coffre sous le siège, boîte à outils et roue de secours à proximité du moteur. Comme cric, une simple béquille de côté. Une capote escamotable en nylon est prévue, de même qu'une batterie et un démarrage électrique.

Les sièges sont en mousse, recouverts de tissus modernes en plastique.

* * *

Malgré les demandes qui nous parviennent, nous nous excusons de ne pouvoir accepter actuellement AUCUNE COMMANDE. Il nous faut organiser la fabrication, et malgré les propositions matérielles et financières qui nous sont offertes, pour réaliser notre projet, cela demandera encore quelques mois.

Nous avons pensé au départ sortir des voiturettes de ce genre aux environs de 200.000 francs, mais devant les charges et taxes diverses qui se greffent, et d'autre part voulant sortir ce véhicule parfaitement bien conditionné, nous pourrions orienter le prix de vente vers 240 ou 250.000 francs.

Elle serait payable sur 2 ans, afin de satisfaire les personnes, qui ont malgré leur travail, que peu de moyen, pour goûter aux plaisirs de la voiture moyenne. Elle serait aussi le véhicule du pêcheur à la ligne, du courtier, et de Monsieur Durand ou Dupont qui veut se déplacer à l'abri et à peu de frais.

A ce jour, nous pensons fermement y parvenir, avec les encouragements et les demandes que nous recevons, quelques mois passeront, mais d'ors et déjà, nous sommes pleinement satisfaits, d'avoir su, dans notre simple petit atelier de la rue Gambetta, construire...

" MOUSTIQUETTE "

La petite automobile Rochelaise

CYCLES

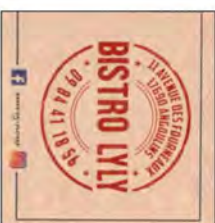
JEAN MASSON

AUTOMOBILES

56, rue Gambetta, LA ROCHELLE

SCOOTERS MORS — CYCLOMOTEURS MOSQUITO

NOS PARTENAIRES



secretariat.arva@gmail.com