



1 EDITO

L'année 2013 s'achève et il faut reconnaître que ce fut une excellente année pour le TAR !

D'abord grâce à celle qui fut notre amie toute l'année : la météo ! Nos rassemblements, nos sorties, notre pique-nique se sont tous déroulés sous le soleil. La fréquentation de nos rassemblements est sans cesse en augmentation, et l'ambiance y reste toujours aussi conviviale. Nos manifestations ont toutes été un franc succès, notre assemblée générale a battu tous les records de participation avec 50 adhérents présents et 30 représentés, la soirée qui la suivait s'est déroulée dans une ambiance aussi joyeuse que les précédentes et enfin notre trésorerie est au beau fixe grâce à la fois à nos sponsors et à la rigueur de notre trésorier !

Tous les objectifs que nous nous étions fixés avec le conseil d'administration lors de l'assemblée générale 2012 ont été atteints.

Que demander de plus pour que je sois un président heureux ? Tout simplement que l'année 2014 se déroule aussi bien, et pourquoi pas mieux avec une participation encore accrue des adhérents... Mais je ne suis pas inquiet, nos projets sont nombreux, et plusieurs adhérents ont déjà fait des propositions pour 2014. De nouveaux adhérents s'inscrivent au point que nous réfléchissons au développement du TAR que nous voulons maîtriser. Nous avons toujours précisé

que nous ne voulions pas que le TAR comprenne beaucoup plus d'une centaine d'adhérents, ce pour préserver la convivialité qui fait notre force et notre bonheur.

À ce jour, sans compter le petit nombre d'adhérents qui ne renouvelleront pas leur adhésion, nous sommes déjà 107

Une seule ombre plane, la crise qui risque d'impacter négativement le sponsoring, mais nous n'en sommes pas encore là....

Ce n° 17 a pu être réalisé grâce à la participation de quelques adhérents, mais force est de constater qu'il est de plus en plus difficile de trouver des bonnes volontés pour rédiger des articles, et le TARinfo ne peut vivre que si des rédacteurs proposent des articles ! Sans rédacteur plus de TARinfo !

Alors à vos claviers pour raconter l'histoire de vos voitures, commenter les rassemblements, faire des compte rendus des sorties, ou tout autre sujet qui vous passe par la tête.

J'en profite pour remercier ici Jean Claude qui, pour chaque numéro, répond toujours présent et rédige des articles " historiques" passionnants et appréciés de tous.

Je ne peux pas terminer cet éditto sans remercier la municipalité de Vaux qui nous prête gracieusement sa salle Marcelle Cuche pour notre Assemblée Générale, et pour notre soirée. Je tiens à souligner que cela est fait avec beaucoup de gentillesse, de disponibilité et d'efficacité.

Enfin, il me reste à vous souhaiter d'excellentes fêtes de fin d'année, et surtout une très belle année 2014 pour vous et vos familles, mais aussi pour vos mécaniques ...rendez-vous le 5 janvier pour la fêter.



Jacques Benbassat

2

Le Pique-Nique du 7 juillet sous un soleil radieux

Pas besoin d'un texte, les photos suffisent pour se remémorer de bons moments.....Merci à Patrick notre photographe !



3

Les TARés Bullent en Champagne 21 et 22 septembre



Les Monts Champenois n'ont jamais attiré notre attention pour une sortie de week-end en Porsche. Quelle erreur, quand nous connaissons maintenant toute la beauté des environs de Reims.

Nous partons à 6h30 du matin de St Cyr l'École pour retrouver le petit groupe d'une quinzaine de véhicules des Tarés vers 8h00. *Si vous appelez cela « buller en Champagne pour un samedi matin ».* Nous venons renforcer la présence des Porsche – pas moins de cinq 911, cela jase sur le parking du Campanile. Mais pour ses 50 ans, il n'en fallait pas moins.

Le briefing de notre Président est à la hauteur de la préparation de ce week-end exceptionnel : pragmatique, plein d'humour et donnant envie de découvrir chaque kilomètre à notre rythme tellement la beauté des paysages nous est prévenue.



Dans les 1ères fraîcheurs du matin, nos moteurs vrombissent -enfin presque tous - une 911 3.0L qui fait des siennes. Le beau temps est avec nous pour parcourir les lacets des départementales au milieu des vignobles. Mais avant cela, un arrêt aux

stands de l'ancien circuit de Reims / Gueux où nos 15 voitures ont fière allure. Pour la nôtre, c'est un avant-goût de la piste puisqu'elle ira courir sur le circuit de Charade le week-end suivant.



Chapelle Ste Lie, Rilly la Montagne, Verzenay, Ambonnay, Moussy. Les villages et les paysages se suivent avant de se régaler et d'échanger avec nos amis Tarés à l'Auberge Champenoise.



L'après-midi nous permet de surplomber de magnifiques coteaux champenois et des propriétés de viticulteurs qui font rêver. Notre 911 se fond à merveille dans les lacets des petites routes, notre fils Zyad (5 ans) un peu moins. Un arrêt en urgence fait croire à de nombreux Tarés que nous sommes en panne. Super Solidarité, Merci, mais sachez qu'un Flat 6 de 285 cv est « increvable ».

A Châtillon sur Marne, nous apprécions quelques moments de repos dans le parc où la Statue d'Urbain II domine la vallée de Leuvrigny.



Pourtant, notre 911 a eu du mal à se frayer un passage les petites ruelles. Mais **le charme de nos voitures** fait que le genre humain nous aide toujours dans ces cas-là. Un charmant propriétaire nous ouvre sa grange pour nous permettre de stationner.

Le retour à l'hôtel est salubre et sommes heureux de nous retrouver avant de préparer notre visite du lendemain dans les caves Mercier.



Le soleil sera moins présent, mais notre enthousiasme est toujours au beau fixe (la photo de groupe le prouve). La visite en train est

spectaculaire et l'histoire de ce Génie est incroyable comme de nombreux industriels de la fin du XIX^{ème} siècle.

Un dernier repas au Bateau Lavoir sonne le glas de notre somptueux week-end en Champagne où nous avons fait de nombreuses rencontres très sympathiques. Le week-end suivant nous appelle également à Clermont Ferrand pour participer au Jubilé des 50 Ans de la Porsche 911.



J'allais oublier, c'était notre 1^{ère} grande sortie avec vous le TAR. Ce ne sera pas la dernière car nous avons apprécié cette ambiance où la joie de se retrouver fait écho à la passion sans modération de nos belles voitures.

Un grand Merci à Anne et Jacques de nous avoir réunis. Malgré les défections, nous restons persuadés qu'une vingtaine de voitures maxi est un modèle gagnant car cela nous permet de pouvoir prendre le temps d'échanger.



Thierry, Zahra et Ziad DUPUIS

SOUVENIRS, SOUVENIRS...

Notre rallye en champagne s'est déroulé sous un soleil radieux, qui nous a permis d'admirer de superbes paysages tout au long d'un parcours particulièrement bien établi. Toutefois, plutôt que de vous narrer notre week-end, j'ai choisi de vous parler d'une étape majeure de notre périple : le circuit de Reims-Gueux.

Situé à une douzaine de kilomètres au sud-ouest de Reims, entre les villages de Gueux, de Thillois et de Muizon, le circuit de Reims-Gueux, connu également sous le nom de circuit de Reims, a été, pendant près d'un demi-siècle, le temple de la vitesse et le théâtre de luttes épiques entre de nombreux as du volant.

Les pilotes appréciaient son tracé, l'un des plus rapides d'Europe, qui favorisait l'aspiration et permettait aux meilleurs de foncer vers la victoire en poussant au maximum leurs mécaniques sur les longues lignes droites.

Le circuit, d'une longueur de 7826 mètres, fut utilisé pour la première fois en 1926 pour le second Grand Prix de la Marne, organisé par l'Automobile Club Ardenne Champagne Argonne. En 1932, l'Automobile Club de France l'utilisera pour le Grand Prix de l'A.C.F. La première course de Formule 1 officielle sera courue en 1950 pour le Championnat du Monde.

Le circuit était alors constitué de trois longues lignes droites de la RN31, du CD26 et du CD27, et de trois virages de Gueux, La Garenne et La Bonne Rencontre.

En 1952, le tracé du circuit a été significativement changé pour contourner le village de Gueux. Sa longueur a été ramenée à 7152,15 mètres. L'année suivante, la longueur fut portée à 8301,75 mètres, suite à la modification du virage du Thillois. Le circuit comportait alors cinq virages : Gueux (également nommé Le Calvaire), Annie Bousquet, La Hovette, Muizon et Thillois.

Si le circuit de Reims évoque inévitablement le Grand Prix de l'A.C.F., il a été le cadre de nombreuses autres épreuves, notamment les 12 Heures Internationales de Reims, considérée comme la revanche des 24 Heures du Mans, et dont le départ était donné à Minuit (quelle ambiance !!!), ainsi que le Grand Prix de Reims. En

plus des grands meetings automobiles, il a été utilisé pour des courses motocyclistes et a servi lors de grandes compétitions routières telles que le Tour de France Automobile et le Rallye de Monte-Carlo.

La renommée du circuit était certainement due à plusieurs facteurs : un animateur incomparable, Raymond Roche dit « Toto Roche », des installations permanentes impressionnantes, une situation géographique idéale, non loin de Paris, ainsi que la réputation de Reims sur les plans historique, touristique et gastronomique.

Le circuit a été utilisé pour la dernière fois en 1966 par des Formules 1, en 1967 pour les 12 Heures Internationales, en 1969 pour le dernier meeting comportant des courses de F2, F3, R8 Gordini, et le 11 juin 1972 pour la dernière compétition motocycliste. Il a été définitivement fermé en 1972.

Parmi les nombreux noms légendaires qui sont associés à l'histoire de ce circuit, on peut citer :

Grand Prix de Formule 1 de 1950 à 1966 : Juan Manuel Fangio (Alfa Roméo, Mercedes) Mike Hawthorn, Peter Collins, Tony Brooks (tous trois sur Ferrari), Jack Brabham (Cooper-Climax, Brabham, Jim Clark (Lotus),...

Grand Prix de l'A.C.F. : Tazio Nuvolari (Alfa Roméo) Hermann Müller (Auto Union), Phi-Phi Etancelin (Talbot), Jean-Pierre Wimille (Alfa-Roméo),...

Coupes Internationales de Vitesse : Maurice Trintignant (Ferrari), Jean Behra (Porsche), Stirling Moss (Cooper),...

12 Heures de Reims : Joachim Bonnier, Graham Hill, Pedro Rodriguez, Jean Guichet (Ferrari), Dan Gurney, Jo Schlesser, Guy Ligier (tous sur Ford),...

Bien d'autres encore s'y sont illustrés, dont Jochen Rindt, Jackie Stewart, Jean-Pierre Beltoise, Jacky Icks, Joseph Siffert, François Cevert,... La liste est très longue, et à n'en pas douter, certains d'entre vous la compléteront.

Aujourd'hui, de ce lieu mythique du sport automobile au plus haut niveau, on peut encore voir les tribunes, le pavillon de chronométrage,

une grande partie des stands et une partie du tracé.

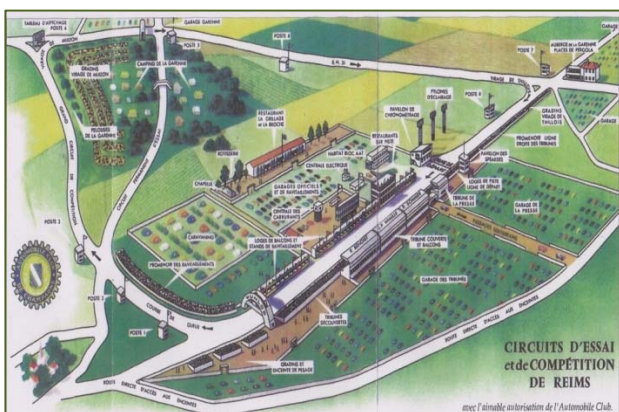
J'ai passé ma jeunesse non loin de Reims, et j'ai eu la chance d'assister à de nombreuses épreuves sur ce circuit. En dehors des compétitions, nous étions nombreux à rouler sur ce tracé constitué de routes ouvertes, nationales et départementales, pour tenter d'approcher les chronos des champions de l'époque. Peine perdue, mais c'était du pur plaisir.

C'est avec l'une de mes premières voitures, une Jaguar XK150 coupé de 1958, qu'à 20 ans je « faisais des tours ». Presque 50 ans après, j'ai eu la chance d'acquérir à nouveau une Jaguar XK 150 coupé de 1959, et j'ai repris la route du circuit de Reims. Je vous laisse deviner pourquoi.

Ci-dessous, le plan du circuit, ainsi qu'une (des) photo(s) en noir et blanc prise(s) en 1966 devant les tribunes avec ma Jaguar de l'époque, et une (des) photo(s) en couleur prise(s) en juin 2013, exactement au même endroit, avec ma Jaguar actuelle.

Souvenirs, souvenirs...

Jean et Dominique Einheber



4

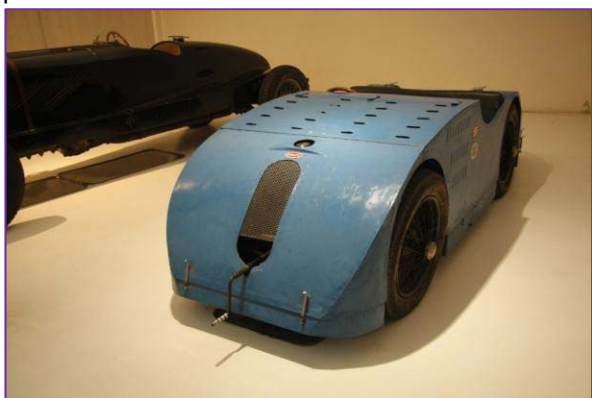
Week End en Car à sochaux/Mulhouse les 11,12 et 13

Vendredi 11 octobre 2013 à 8h 30 gare de Triel sur Seine !

Après les bonjours de politesse et de courtoisie.

Après avoir chargé les bagages et pris place à bord du car conduit par notre pilote « Zryad » départ pile poil à l'heure exacte direction A6, puis A 36 vers Montbéliard arrivée à Audincourt à 17h 30, à hôtel « Les Tilleuls ». Réception très amicale , distribution des clefs des chambres, après avoir posé nos valises, nous nous retrouvons à table au restaurant, ça commence à bien rire.

Samedi 8h après un petit déjeuner copieux (avec des spécialités locales fromages, cancoillotte, saucisses de Morteau et Montbéliarde pour certains), départ pour la cité de l'automobile (ex musée Schlumpf) arrivée à 9h 46, ouverture 10h et là ! Le Trésor des Frères Schlumpf ; « LA collection » et tout comme des enfants qui ouvrent leurs cadeaux à Noël c'est plein les yeux que nous découvrons ces merveilleuses voitures Bugatti, Rolls, Panhard Mercédès, Hispano Suiza, en état de marche, toutes plus belles les unes que les autres, un véritable trésor pour notre patrimoine.



C'est sur l'initiative de Jean Panhard que cette collection n'a pas été dispersée. Les Frères Schlumpf étaient des industriels du textile, mais leur passion était les automobiles surtout les Bugatti qu'ils ont acquis parfois dans des états lamentables tout au long de leur vie. 40 ouvriers, maîtres d'art, choisis chacun dans sa branche remettaient ces voitures à neuf.



Il est déjà 12h 30 nous sommes attendus pour déjeuner dans le salon « l'Atlante » du musée . On prend place, un bon repas nous attend dans une ambiance très sympathique.

A 14h, départ pour la cité du train, deux hangars de 20.000 m² où sont entreposées d'autres merveilles comme la Micheline, la 241, et autres luxueux wagons qui font rêver de voyages lointains.



La BB 9004, record du monde 335 Km/h en 1955. Le TGV record du monde 549 km/h, l'autorail Bugatti....





La visite se termine, on quitte Mulhouse direction « les Tilleuls » notre hôtel.

À 200m de l'hôtel, une piste de karting. Les sept plus fous s'inscrivent et dans des crissements de pneus, de dérapages contrôlés, ils s'en donnent à cœur joie, se prenant pour des Fangio et Prost, record du tour sur record du tour font tomber les chronos. Bravo Gilles vainqueur de cette course folle.

Apéro bien mérité et l'on se remet à table dans une très bonne ambiance.

Il s'avère que le patron de l'hôtel est un pilote de course en Porsche et du coup c'est devenu un ami de la famille des TARÉS ;

Nous sommes ravis d'avoir passé un séjour dans cet hôtel d'un accueil chaleureux

Déjà le dernier jour, après le petit déjeuner, départ pour « le musée de l'Aventure Peugeot » où nous avons rendez-vous à 10h.



Il est 9h50, avec l'exactitude qui caractérise notre groupe, nous attendons sous la verrière que les portes s'ouvrent.

Un très beau musée nous attend (des vitrines de miniatures, d'outillages, d'appareils ménagers) et bien sûr des voitures Peugeot, de la voiturette, la F1, puis la fameuse 905, vainqueur aux 24h du Mans 1992.



L'heure du repas arrive et nous déjeunons à nouveau très bien dans le restaurant du musée.



Il est 14heures et il nous faut prendre la route
pour rejoindre Triel !
On en a encore pris plein les yeux.
Un très bon week-end.
Merci à l'organisation du TAR.

Pour ma part, je suis resté en Franche Comté (en
rêve). J'ai su qu'ils étaient arrivés à l'heure à Triel
(21h) enchantés qu'ils étaient.

Un grand merci à notre club et son
gouvernement et à nous tous pour avoir passé
un grand moment amical et de bonne humeur.

Remerciement également à nos sponsors grâce à
qui cette sortie de 3 jours nous a été proposée à
un tarif particulièrement concurrentiel

Prêt à repartir pour de nouvelles aventures tous
ensemble.

BRAVO pour cette passion partagée.

Philippe Herveic dit FFI

Ps : La mairie de Mulhouse pas trouvée..... !
Hein Alain ?



La cité de l'automobile



Récit d'un membre du groupe qui a failli rater le car au départ de Triel, 8H29 pour 8H30, cela aurait été dommage

Samedi matin, nous voilà devant ce grand bâtiment, une ancienne filature de 1880, il est 9H 50, la température est d'environ 10 °, il ne pleut pas encore et nous attendons sagement l'ouverture de la porte d'accès, tous impatients de découvrir ces merveilles.

Pour moi, c'était un retour de 36 ans en arrière du temps du musée Schlumpf que j'avais visité lors de mon mois de classes à Belfort. J'avais toujours dans ma petite tête ces automobiles aussi belles les unes que les autres et je ne pensais pas qu'un jour je roulerai en « ancienne ». Je ne reconnaissais pas l'entrée et pour cause elle est nouvelle et préfigure ce que nous allons découvrir.

10 H précises, la première porte s'ouvre et nous pouvons enfin découvrir l'entrée du plus grand musée automobile du Monde ; un long passage en bois nous amène dans un vaste espace où sont suspendues des reproductions stylisées de voitures de courses à l'échelle 1.

Tout le monde est impatient de passer sous le rideau rouge pour aller à la découverte de plus de 450 véhicules d'exceptions de 98 marques présentées sur 25000 m². Nos « gentils organisateurs » nous remettent notre billet et nous donnent rendez-vous à 12H 30 au restaurant du musée, l'Atalante.

Nous voilà partis et chacun avec sa sensibilité, sa curiosité et à son allure va pouvoir apprécier

les véhicules superbement restaurés et mis en valeur par l'éclairage des répliques de candélabres du pont Alexandre III.

Des moments forts :

- **La course automobile** avec ces bolides qui attendent le feu vert pour s'élancer devant des tribunes très peuplées, l'ambiance est recrée avec une sonorisation « adaptée ». Nos souvenirs de Montlhéry, du Castellet, du Mans reviennent à nos esprits.....



- Les **chefs d'œuvres de l'automobile**, 80 véhicules avec ces 2 « royales » qui trônent au milieu de cet espace particulièrement réussi. Des Bugatti, des Hispano Suiza, des Rolls....j'ai « tilté » sur une Bugatti 55 jaune et noire qui était présentée sur une estrade tournante afin que le visiteur admire ce joyau.



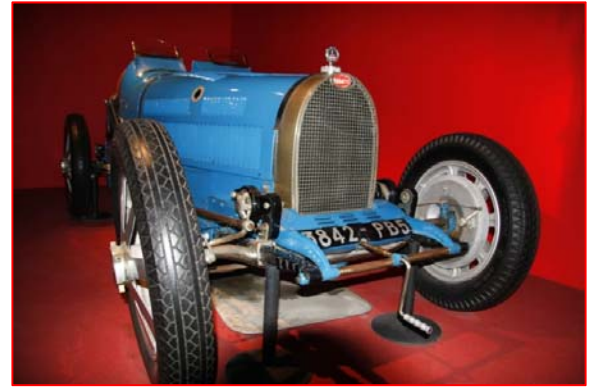
- Souvenirs de jeunesse avec la collection de **voitures à pédales** avec ces Tractions, 403, DS, Alfa Romeo, Formule 1,.....



- Une note moderne avec The **Veyron** , elle est là cette voiture la plus



- La touche finale avec **la Bugatti Esders** et la lignée 57's



Bien évidemment nous pourrions continuer avec les Panhard, Mercedes, Maserati,.....



Une déception pour nos amis Bugattistes pas de 40 grand sport exposée et pourtant ils ont cherché !

Certes on peut sur internet sûrement tout trouver sur ce Musée avec une visite virtuelle et des photos. Mais à Mulhouse on peut presque toucher ces merveilles, voir l'éclat des carrosseries et des chromes, écouter et échanger des commentaires avec les uns et les autres et sentir les odeurs du cuir, des tissus et de l'huile, la magie d'un musée

Merci aux organisateurs de nous avoir emmenés dans ce lieu mythique.

Gilbert Estiéve

L'assemblée Générale s'est déroulée dans une atmosphère de confiance tout à fait agréable pour le bureau. 50 adhérents étaient présents, 30 avaient envoyé un pouvoir ! C'est un record dont nous vous félicitons ! Pour nous, votre présence aux Assemblées est une marque de reconnaissance de notre travail qui nous incite à poursuivre notre action.

Pour plus de détails je vous invite à lire le Compte rendu qui a été mis en ligne sur le site du TAR (www.trielautoretro.com) par Jean Baptist. A ce propos il semble utile de vous rappeler l'identifiant et le mot de passe nécessaire pour l'accès aux rubriques réservées aux adhérents :

Identifiant : TAR

Mot de passe : tar2009187

Attention respectez bien les minuscules et les majuscules !

Comme chaque année un apéritif, un repas et une soirée animée étaient organisés, 102 personnes étaient venues pour faire la fête. Micheline avait à nouveau magnifiquement décoré les tables avec amour.



Notre boulanger nous avait préparé 2 magnifiques gâteaux aux couleurs du TAR.



Pour le plus grand plaisir de tous, l'animation était assurée par la même équipe que les années précédentes. Notre député, Arnaud Richard, et notre Maire, Joël Mancel, nous ont fait l'honneur de leur présence pour l'apéritif.



Les quelques photos ci-après témoignent de l'ambiance de la soirée

Jacques Benbassat

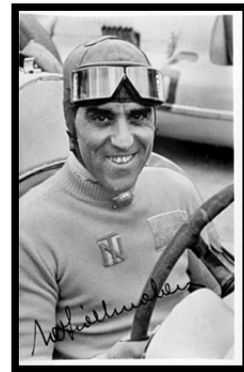




6

Qui était Tazio Nuvolari ?

« le Mantouan volant »



Surnommé aussi Nuvola

Nuvola avec son maillot portant ses initiales et la tortue en pendentif

Tazio Nuvolari est né le 16 novembre 1892 à Mantoue (Italie), il est le quatrième fils d'Arturo et Elisa Nuvolari, son enfance se déroule dans un milieu familial sportif, son père et le frère de celui-ci sont tous deux coureurs cyclistes et se distinguent par de belles places en courses, Arturo remporte plusieurs courses est même classé vice- champion d'Italie. Le jeune Tazio est en admiration devant son père et son oncle, il puise en cette admiration l'envie de se dépasser et de battre des records.

A 18 ans il est embauché comme mécanicien, il passe son permis moto en 1915, nous sommes en première guerre mondiale et se retrouve sous les drapeaux comme chauffeur. Pendant cet épisode guerrier, il effectue une sortie de route avec un officier à bord. Ce dernier lui conseille « abandonnes la conduite, l'automobile n'est pas faite pour toi ». De retour à la vie civile, il devient concessionnaire automobile.

En 1920, le 20 juin Tazio participe à sa première course moto à Crémone (Italie), n'étant pas pilote professionnel, il participe aussi à des courses automobiles et gagne sa première victoire en 1921 sur une Ansaldo 4CS.

1922 fut une année de transition, il participa à quelques courses motos et voitures sans victoire.



Nuvola sur moto Bianchi

En 1923 marié et déjà père de famille, repéré par Eduardo Bianchi propriétaire de l'écurie moto portant son nom. Il poursuit sa carrière moto pilotant des BSA, Norton, Sarolea, Indian avec lesquelles il remporte plusieurs victoires. En automobile Tazio débute sa carrière professionnelle sur une Chiribiri, avec laquelle il remporte des places d'honneur dans sa catégorie.

1924 fut une année charnière pour lui, étant plus compétitifs en moto qu'en automobile, il recentre cette année 1924 sur la moto, il remportera d'ailleurs le championnat d'Italie en 500 cm³. En parallèle il continue la compétition automobile. Lors du Circuito del Savio, Nuvolari fait l'une des rencontres les plus importantes de sa vie professionnelle : Enzo Ferrari. Au volant d'une modeste Chiribiri 1.5L, il menace le *Cavaliere* sur son Alfa Roméo 3L. Enzo Ferrari, dans ses mémoires, se souvenait de cette première rencontre avec Tazio : « je n'attachais pas trop d'importance à ce petit homme mince avant la course, mais j'ai vite compris qu'il était le seul pouvant me contester la victoire malgré sa modeste Chiribiri. »

1925 ne fut pas l'année du charleston pour Nuvola, en moto il court sur Bianchi 350cm³, il réalise trois records de vitesse dans sa catégorie. Le 1^{er} septembre il est appelé par Alfa Roméo suite au décès d'Antonio Ascari. Nuvolari prend rapidement la mesure de sa voiture, s'engage pour une séance d'essai, au 6^{ème} tour sort de la piste est éjecté et se brise les 2 jambes. Une semaine plus tard plâtré, il est présent au grand prix des nations en moto, il demande à ses mécaniciens de l'attacher à la moto ; le tenir pour le départ et le récupérer à l'arrivée, il

gagne la course en 350cm³ et devient cette année-là, champion d'Europe de vitesse.

1926 fut une année uniquement moto, chaque course terminée se finit par un podium.

1927 retour vers l'automobile participe aux Mille Miglia, remporte sur Bugatti type 35C le grand prix de Rome et une autre course sur le circuit de Salo.

En 1928 il fonde la scuderia Nuvolari, achète 4 Bugatti d'occasion en revend deux dont une à Achille Varzi autre grand pilote Italien de l'entre-deux guerres. Le 11 mars, il gagne sa première course à Tripoli et 15 jours plus tard à Vérone. Cette même année en moto il gagne 2 courses dont le grand prix des nations.

1929 est une année en demi-teinte, en automobile, Tazio n'arrive pas à gagner de course, en revanche en moto remporte 7 victoires sur une Bianchi Freccia Celeste.

1930 pour les Mille Miglia, Tazio se voit confier une Alfa Roméo 6C identique à Achille Varzi son coéquipier et concurrent. Cette course le fit entrer dans l'histoire, parti après son coéquipier, il le prend en chasse tous feux éteints, à 150km/h le rattrape et le double dans les derniers kilomètres, il rallume ses phares en vue de la ligne d'arrivée, les commissaires de course ne s'étaient pas rendus compte que Tazio avait doublé Varzi, il devient le premier pilote à avoir gagné les Mille Mille à plus de 100 km/h de moyenne. Achille Varzi prend sa revanche à la Targa Florio, remportant cette course, Tazio termine 5^{ème}, la rivalité entre les 2 pilotes brise leur amitié, Nuvola remporte le RAC Tourist Trophy. 1930 marque l'arrêt de la compétition moto pour Tazio, ce qui ne l'empêche pas de remporter 4 victoires sur sa Bianchi 350 cm³ dont le Lario Trophy ou il devance les 500 cm³.

Cette année 1930 est un tournant dans la carrière de Nuvola reconnu par ses collègues et Enzo Ferrari, avec une popularité qui s'accroît de plus en plus en Italie. Nuvola a un style de conduite qui subjugue Ferrari le museau de la voiture toujours à la corde, l'accélérateur à fond, une dérive exceptionnelle tout au long du virage pour se trouver naturellement en ligne dès la sortie. Un classique aujourd'hui mais à l'époque Tazio en était l'expert et le surdoué du plateau.



Nuvola sur Alfa 6C

1931, l'association internationale des Automobiles Club crée un championnat d'Europe des pilotes, sur 3 courses d'une durée chacune de 10 heures. Nuvola ne gagne aucune course suite à différents problèmes techniques et termine 5^{ème} du championnat.

1932 abandon aux Mille Milles, Tazio gagne à Monaco malgré un départ en 11^{ème} position, recolle au pilote local Louis Chiron qui sort suite à une erreur de pilotage, l'allemand Caracciola termine dans ses roues. La course suivante la Targa Florio est remportée de mains de maître.



Tazio sur Alfa 8C

Dans ses souvenirs son mécanicien Mabelli, relate : « Nuvola me demande avant la course de m'accroupir sur le plancher de la voiture à chaque fois qu'il criera, dès le premier virage il cria et tout le reste de la compétition je restais sur le plancher, cela permettait d'abaisser le centre de gravité lorsqu'il entraînait trop vite dans un virage, ce qui fut le cas tout au long de la course. »

Le 28 avril 1932 son ami le poète Gabriele d'Annunzio lui offre une petite tortue en or : « pour l'homme le plus rapide du monde, l'animal le plus lent » Tazio la fait monter en pendentif et la

gardera comme porte bonheur à son cou pendant toute sa carrière.

1932 est l'année Nuvolari, Nuvola gagne les grands prix de France et d'Italie, 2^{ème} au grand prix d'Allemagne, il remporte le titre de champion d'Europe et est considéré comme le meilleur pilote du monde. Hors championnat il remporte cinq courses en Italie soit au total 7 courses sur les 16 engagements.

1933 Tazio Nuvolari n'était pas simplement un pilote, en Italie il devint une idole, un demi dieu, une légende, il était « il Maestro »

Début de saison avec Alfa Romeo, gagne le grand prix de Tunis, d'Alexandrie et pour la dernière fois les mille milles.

Alfa décide de participer aux 24 H du Mans, engage Nuvolari aux côtés de Raymond Sommer, malgré plusieurs soucis techniques, les deux pilotes réussissent à remporter l'épreuve avec 400 m d'avance sur le duo Chinetti/De Gunsburg.

De retour en grand prix les contre- performances s'enchainent, l'Alfa 8C devient moins compétitive, Enzo Ferrari ne peut acquérir les puissantes P3, la tension monte entre NT et EF, Tazio quitte la Scuderia et après avoir couru quelques courses en écurie privée sur Maserati, il intègre l'écurie officielle Maserati sur une 8 CM et s'impose en Italie à Nice et au Tourist Trophy.

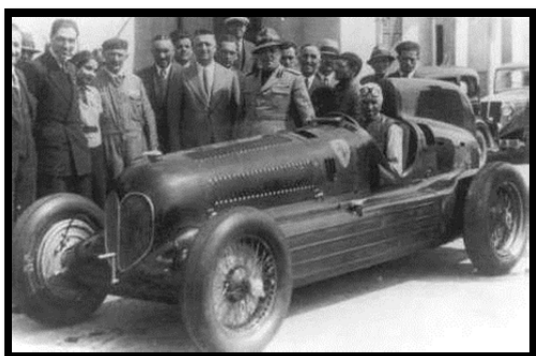
1934 l'industrie allemande aligne ses nouvelles voitures Mercedes et Auto Union. TN court à Monaco sur une Bugatti type 59 privée et termine 5^{ème} à 2 tours du français vainqueur Guy Moll l'étoile montante de la Scuderia. Au grand prix d'Alexandrie, victime d'une sortie de route il se brise une jambe. Quatre semaines plus tard, ne supportant plus l'inactivité il s'engage à la course d'Avus plâtré, la Maserati est modifiée pour lui permettre de piloter et malgré sa prothèse métallique, il termine 5^{ème}. Cette année-là il roule sur Bugatti et Maserati mais ne peut rivaliser avec les allemandes qui remportent la moitié des grands prix avec Stuck, Caracciola et Fagioli,

L'espoir français Guy Moll se tue au grand prix de Pescara en Italie le 15 août 1934, avant son accident

mortel, il a battu le record du tour lors de sa dernière course, il avait 24 ans.

1935 Auto Union propose un contrat à Tazio, Varzi pilote officiel s'y oppose, Nuvola se tourne vers Enzo Ferrari, qui contraint par Mussolini le reprend. Première victoire à Pau, pendant la saison il se maintient à des places d'honneur jusqu'au Grand prix d'Allemagne, le plus retentissant de sa carrière. Ce 28 juillet 1935 l'Alfa de Tazio était moins puissante d'environ 100cv comparée aux Mercedes et Auto Union, sans l'aide de circonstances particulières, il était impossible de vaincre. La pluie lui permit de se maintenir dans le peloton de tête, les voitures germaniques surpuissantes usaient du pneumatique.

Tazio au pilotage généreux n'évita pas un tête à queue au 2^{ème} tour, le ravitaillement essence désastreux lui fit perdre 2 mn à 11 tours de la fin de course, il repart en 5^{ème} position le couteau entre les dents, dévora Stuck, Fiagiolli, et Caracciolla en quatre tours. Von Brauchitsch, alors en tête prévenu de la remontée de Tazio augmente la cadence avec des pneus Continental à la limite de l'agonie, alors que les Pirelli de l'Alfa étaient préservés, dans le dernier tour, le pneu de la Mercedes éclata le malheureux pilote ne put que voir le bolide rouge de Nuvola le dépasser et rouler vers la victoire. L'Allemagne nazie tellement persuadée de la supériorité de ses voitures, n'avaient pas de partition de l'hymne italien pour la cérémonie du podium.



Alfa bimotore 1935/36

Des places d'honneur et quelques victoires lui permettent de terminer 5^{ème} du championnat.

1936 l'Alfa Romeo moins compétitive que ses concurrentes germaniques, lui permet de se hisser

sur les podiums aux places d'honneur, il remporte tout de même la coupe Vanderbilt.



coupe Vanderbilt 1936

1937 Nuvola reste fidèle à la marque italienne malgré son manque de compétitivité, en fin de son contacté par Auto Union il pilote une type C, et termine 7^{ème} du championnat.

1938 début de saison chez Alfa, mais la mort de Rosemeyer pilote Auto Union dans une tentative de record de vitesse fragilise la marque, Ferdinand Porsche contacte Nuvola après le grand Prix de Tripoli, ce dernier accepte la proposition, après plusieurs places d'honneur, gagne le Grand prix d'Italie et termine 5^{ème} du championnat.

1939 l'année s'interrompt prématurément en septembre par le grand prix de Belgrade, peu de pilotes sont engagés et Nuvola remporte la dernière course de l'avant-guerre.

La compétition recommence en 1946, Nuvola renoue avec la victoire au grand prix d'Albi sur Maserati, à Milan TN abandonne car il est obligé de conduire d'une seule main tenant un masque respiratoire de l'autre, il est asthmatique victime des gaz d'échappement respirés au long de sa carrière. En 1947 il participe aux Mille Miglia au volant d'une Cisitalia, termine en 2^{ème} position, il dispute sa dernière course à Palerme en 1950 remportant la victoire de sa catégorie



Marseille 1946

La maladie l'éloigne définitivement des circuits, fin 1952 un infarctus le laisse partiellement paralysé, il décède d'une seconde attaque le 11 août 1953. Plusieurs dizaines de milliers de personnes assistent à ses obsèques. Conformément à ses dernières volontés, il est inhumé avec son habit de pilote.

Nuvolari connut une carrière longue, montra son aptitude à conduire n'importe quel type de machine sur le sec ou sous la pluie sur des profils lents ou rapides avec une réelle volonté de vaincre. Sa vie entière fut consacrée à l'automobile et ne se retira que lorsque sa santé se détériora.

Ferdinand Porsche : « le plus grand coureur, d'hier aujourd'hui et demain. »

Enzo Ferrari : « nul n'a comme lui combiné une si haute sensibilité de la voiture à un courage presque inhumain »

Achille Varzi : « Nuvola en plus d'être mon rival, était le meilleur coureur de tous les temps, il n'était pas un maître mais un artiste au volant, un maître peut enseigner, l'art ne s'enseigne pas »



Statue de Tazio à Castel d'Ario

Jean Claude Bréard

7

Calendrier Prévisionnel 2014

- Rassemblements mensuels le premier Dimanche de chaque mois
- Sortie d'une journée le 13 Avril destination surprise
- Sortie à Lyons la forêt le 14 juin
- Pique-nique le 6 juillet
- Rebloch'run en Haute Savoie les 13 et 14 septembre
- Une sortie en car pour effectuer des visites de Musée du 12 au 14 octobre
- **Assemblée Générale le 29 novembre**
- **Plus ce qui sera organisé par les adhérents.....**

Ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

Jacques Benbassat
Jean Claude Bréard
Thierry Dupuis
Jean Einheber
Gilbert Estieue
Philippe Herveic

Photos :

Jacques Benbassat
Thierry Dupuis
Patrick Mathis

Maquette :

Samira Bahbouhi

