

TARINFO n° 21



Décembre 2015

DERNIERE MINUTE

La générosité des TARés, lors de notre rassemblement du 6 décembre, a permis de récolter 775 € pour le Téléthon.

Somme acquise par la vente de nos consommations et par la vente des billets de notre tombola ! Cette somme a été remise à l'organisatrice du Téléthon de Triel qui me charge de vous remercier très chaleureusement.

Bravo à tous d'avoir démontré, une fois de plus, qu'au-delà de votre passion vous aviez du cœur !

Au sommaire :

Edito	1
Les TARés débarquent en Normandie	2
Voyage en Belgique	4
Assemblée Générale et soirée	7
Rassemblements Mensuels : un succès sans précédent	8
Jaguar XK 140 : impressions d'un profane	9
Genèse et naissance d'une icône	11
Le duel Ford/Ferrari au 24h du Mans	13
Bernard fait la une	17
Calendrier prévisionnel 2016	18
Annexe	19

Edito

Difficile dans cette période troublée par tant de violence de trouver les mots pour rédiger un éditorial optimiste... Cela étant, la vie continue et nous devons continuer à vivre libre, à rire, à partager de bons moments entre TARés. Le TAR restera placé sous le signe de la liberté, de l'égalité et de la fraternité !

Que s'est-il passé au TAR au deuxième semestre ?

Après un bel été caniculaire notre sortie en Normandie s'est déroulée sous un magnifique soleil qui a permis à certains de rouler cheveux au vent.

La sortie en Belgique semble avoir été appréciée par les 46 participants. Une première journée consacrée à la visite de l'Autoworld, et à la ville de Bruxelles sous un temps maussade, suivie d'une deuxième journée ensoleillée pour la visite de Bruges.

Un rassemblement en novembre battant tous les records de fréquentation, démontrant à quel point il est nécessaire d'obtenir de la place supplémentaire... La municipalité étudie cette possibilité.

Une Assemblée Générale permettant de riches échanges, suivie d'une agréable soirée toujours appréciée des participants.

Une satisfaction particulière,... celle d'avoir reçu près de 50 réponses aux questionnaires que nous avons adressés pour connaître vos attentes en matière de sorties.

C'est la première fois que nous avons autant de retours... mais 50 sur 135 adhérents ... on peut mieux faireVous trouverez la synthèse du sondage en annexe de ce bulletin.

Deuxième satisfaction sur ces questionnaires : des adhérents sont prêts à s'investir soit pour organiser des manifestations, soit pour participer à leur organisation.

Un premier petit groupe s'est formé qui travaille déjà sur notre sortie de dégomme

Merci à eux, ils se reconnaîtront ... retenez déjà cette date.

Nombre d'entre vous ont indiqué qu'ils souhaitaient que notre sortie de 2 jours se déroule en Touraine ! Leur vœu sera en principe exhaussé soit le week-end des 17/18 septembre soit celui du 24/25 septembre. Avant de nous lancer dans l'organisation de cette sortie nous procéderons à des préinscriptions. Le rallye ne sera organisé qu'à la condition d'avoir au moins 20 équipages inscrits.

Enfin, le TARinfo compte de plus en plus de rédacteurs. C'est grâce à cela qu'il vivra. Qu'ils soient ici remerciés.

Tout cela pour vous dire que je considère que le bilan de ce 2^{ème} semestre est globalement positif et que j'espère que vous partagez cet avis

Nous fêtons à nouveau la nouvelle année tous ensemble lors de notre rassemblement du 3 janvier avec des huitres et une galette des rois. Nous espérons que vous serez aussi nombreux que les années précédentes à y participer !

En attendant, je vous souhaite d'excellentes fêtes de fin d'année.

Jacques Benbassat



PS : Vous souhaitez connaître les coordonnées d'un adhérent, n'oubliez pas que vous les trouverez sur notre site internet. Pour cela il vous faut un identifiant et un mot de passe : www.trielautoretro.com

Identifiant : TAR,

Mot de passe : tar2009187.

Les TARés débarquent en Normandie les 19 et 20 septembre

- 🚗 « Bon. J'espère que tout va coller ? »
- 🚗 Comment cela ? T'as des doutes sur mon roadbook !
- 🚗 Non, non. Mais que le temps va être avec nous, que l'ambiance sera bonne, que les gens seront contents, que la bouffe sera ok et les chambres aussi, et surtout qu'il n'y aura pas de problème.
- 🚗 Non, ça va aller. On a tout fait 3 fois. Le parcours est topissime et la région aussi. »

Anne et Jacques, un couple charmant de l'Ouest parisien, se sont lancés une nouvelle fois dans l'aventure : organiser un rallye de vieilles voitures - *blasphème d'intrus* - de VOITURES ANCIENNES. Pas si simple.

Jacques a déjà préparé son affaire et fait parler l'expérience au travers de son mégaphone : prendre la parole au début, au milieu et à la fin. Au début, pour fixer le cadre du week-end : détente, plaisir, courtoisie, sécurité, autonomie. Au début et au milieu : les heures de départ, les lieux et heures d'arrivée, la sécurité. A la fin : remerciements chaleureux aux participants, à la belle et charmante Miss Météo (si elle a été correcte), au sponsor sans qui... Et trouver le rédacteur du compte rendu du week-end, votre serviteur (*merci Napoléon 3!*).

Anne a concocté un livre de route détaillé et complet, où chaque changement ou spécificité de direction fait l'objet d'un petit dessin qui, d'énigmatique, devient vite familier. Le tout agrémenté de photos en couleur, de noms de village et de numéros de route... parfois incomplets... la conséquence évidente d'une imprimante défaillante.

Les premières heures du premier jour du débarquement des TARés en Normandie sont un peu poussives, le temps que les moteurs atteignent leur température idéale. Et c'est sur un fond de brume que Pegasus Bridge se découpe.

Puis, le ciel se dégage de plus en plus : destination Colleville, par la campagne ou en longeant la mer, via St Aubin d'Arquenay, Hermanville, Lion s/mer, Luc s/mer, Courseulles, Arromanches et enfin Port en Bessin.

Colleville, sous le soleil et un ciel bleu quelque peu nuageux, est un moment fort et émouvant. La Manche, Omaha Beach, 9388 stèles de marbre, Le Jardin des Disparus,... dans cette concession perpétuelle offerte par la France aux USA.



La route continue quelques mètres plus loin par la visite du musée Overlord. Français, Canadiens, Américains et Allemands se retrouvent, sans volonté d'en découdre mais témoignent au travers de vestiges des engins et matériels militaires du lieu, avec le bruitage nécessaire pour restituer le contexte.



Mais l'appel du ventre nous emmène à Grandcamp où nous attend, au bord d'un port, un restaurant à la devanture normalement jaune citron.



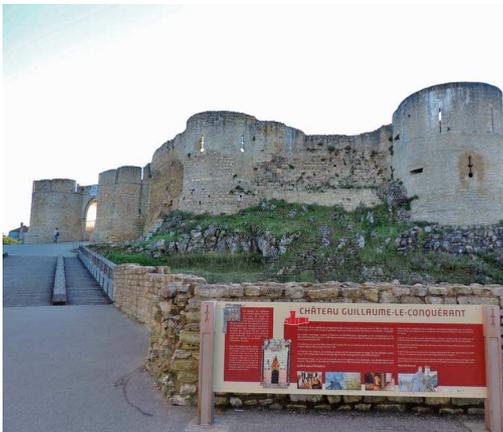
« Pegasus Bridge »

Ici, la guerre a marqué les comportements : se camoufler, changer de place, faire fi des habitudes, tromper l'ennemi. C'est ainsi que le restaurant a changé de couleur : il est désormais blanc, ce qui n'a pas manqué de troubler les participants.

Une fois rassasiés, tous sortent profiter du silence extérieur, reposant, relaxant.

Pour atteindre Falaise, lieu du repos bien mérité, les uns et les autres, ensemble ou séparément, reprennent la route. Isigny, Bernesq, Cérisy la Forêt, Balleroy, Caumont l'Evente, Aunay sur Odon, et, avant Thury-Harcourt, passer par la tranchée du Hom (du nom de la boucle de l'Orne à cet endroit). Et enfin arrivée à l'hôtel Ibis de Falaise.

Falaise, son château fortifié, son église, ses magasins, ses bars. Cité médiévale, capitale du Duché de Normandie sous le règne de Robert le Magnifique, lieu de naissance de Guillaume le Conquérant. Mais qui a subi les outrages de la deuxième guerre mondiale lors de l'opération Overlord...



Une première journée très plaisante sous un soleil qui n'a pas ménagé ses efforts pour rendre les routes agréables. Agréables pour les participants dans leur drôle de machine, et aussi agréables pour les curieux surpris de voir ces véhicules encore se mouvoir avec fierté et aisance malgré leur grand âge. Ces Porsche à côté d'une traction avant, d'une Peugeot 205 et d'une Panhard ! Ou encore des Jaguar qui acceptent de partager la vedette avec une MG, une Mercedes, une Triumph, ou une BMW avec ses portes escamotables par le bas, à la mode galandage !

Pour Philippe, le trésorier, les différents arrêts sont toujours les bienvenus. Son automobile est plus propre à l'arrivée qu'au départ. Cinq chiffons lustrants, bien que prévenus, ont été à la fois surpris - ils n'y croyaient pas - et satisfaits - leur utilité maintes fois prouvée.

Si pour certains la fatigue se fait vite sentir, pour d'autres assister au match France-Italie de la coupe du monde de rugby est un incontournable... en passant par le bar bien entendu. Un bon match, poussif mais facile (32-10). Avec une boisson sympa, on touche presque du doigt ce qui s'appelle le bonheur.

Le départ du dimanche se fait sous un léger soleil et sous le regard de chinois clic-clac. Mais le soleil fait preuve de timidité ou alors c'est la brume qui est plus téméraire. Aller sur le rocher d'Oëtre est l'objectif. Tous sont bien dessus, sans voir grand-chose, le soleil a encore bien du mal à s'imposer.

Il faut donc se résoudre à ne rien voir du spectacle et reprendre la route : Pont des Vers, Rouvron, La Forêt d'Auvray, St Aubert, Taillebois et aller chercher le soleil là où il se cachait.

Les degrés et la lumière sont là quand la route de la Suisse Normande se présente : Ste Honorine La Chardonne, Pommeraye, Le Bô, Clécy. Puis la route des crêtes à partir de St Rémy pour retrouver la Suisse Normande à Thury-Harcourt, et enfin Clecy, son hôtel, son golf, et le restaurant du golf.



Il est temps, car le grand air de la campagne normande commence à faire ses effets.



« Il faut donc se résoudre à ne rien voir du spectacle et reprendre la route »



La petite photo de famille bien entendu.



Toutes ces belles voitures anciennes alignées, c'est un vrai spectacle... qui aurait pu être gâché si l'initiative n'avait pas été prise de déplacer du cadre une Peugeot noire, récente, sans élégance, au nom barbare de 3008.

En montant les marches pour se sustenter, Philippe jette, avec satisfaction, dans la première poubelle qui se présente, trois chiffons à lustrer qui n'ont pourtant pas démerité.

Anne et Jacques, un couple charmant de l'Ouest parisien, ont réussi une fois de plus leur pari : Le temps a été de la partie malgré quelques hésitations matinales, l'ambiance bonne, les participants très contents, la bouffe ok et les chambres aussi, et surtout pas de problème.

Même si, parfois, en suivant le roadbook des voitures anciennes croisaient d'autres voitures anciennes, chacun disant à l'autre : « Non, non, c'est pas par là ! ».

Peu importe. Que la campagne était belle.

Michel Letendart

Voyage en autocar en Belgique les 10 & 11 octobre 2015

Après des semaines de tractations pour trouver des hôtels et des restaurants susceptibles de nous accueillir pour notre week-end en BELGIQUE, le grand jour est arrivé.

Samedi matin, 10 octobre, dès 6h45 je suis à la gare de Triel pour accueillir les participants à notre traditionnel week-end annuel en autocar, c'est-à-dire 44 personnes.

Le départ est fixé à 7h, mais je ne suis pas le premier : en effet, une dizaine d'adhérents du TAR, accompagnés de leur épouse, sont déjà là.

Il est 7 heures, et le car n'est pas arrivé. Philippe, notre trésorier qui je le rappelle s'est débrouillé pour nous avoir un car gratuit comme les années précédentes, s'inquiète et téléphone au patron de Chaumont Voyages qui nous informe que le car est bien parti du dépôt à l'heure.

Effectivement, 5 minutes après nous voyons arriver le car, et chacun prend place pour un départ pour Bruxelles.

Vers 9h30, arrêt « pipi » qui nous permet de prendre un bon café, et de respecter la pause obligatoire du chauffeur.

Pendant le voyage Philippe nous demande « savez-vous combien coûte un car de ce type ? ». Les enchères montent : 150 000 euros, 200 000 euros. Je tente pour ma part un timide 300 000 euros ? Je suis encore loin du compte car Philippe nous annonce 540 000 euros pour ce car haut de gamme tout neuf et rempli d'options.

Nous arrivons directement à Bruxelles, et le chauffeur, qui connaît la capitale belge parfaitement, nous dépose directement sur le parking de l'Autoworld, où nous attend un déjeuner gastronomique.

L'Autoworld est situé dans l'immense halle sud-est du palais du cinquantenaire, faite de verre et de fer forgé construite pour l'exposition universelle de 1897.

Pendant le déjeuner Philippe, se rend à l'accueil du musée pour récupérer nos billets d'entrée.



Le repas terminé, nous distribuons les billets et chacun pénètre dans le musée, pour une visite individuelle d'environ 1h30.

Dans ce musée, plus de 250 véhicules de toutes origines retracent l'histoire de l'automobile et illustrent l'évolution spectaculaire des véhicules en l'espace d'un peu plus d'un siècle.



De l'hippomobile de 1896 jusqu'aux voitures de sport des années 60, ainsi que des mobylettes et des motos chargées d'histoire, en passant par la reconstruction d'un garage des années 20, ce musée nous raconte une partie de l'histoire de l'automobile.



Dès l'entrée, une surprise attend les visiteurs : pour les 50 ans de la Porsche Targa, une dizaine de modèles, dont beaucoup prêtés par des particuliers sont exposés. Des modèles de la fin des années 60, dont une superbe Targa orange, et la petite dernière de la série La Porsche 991 Targa, gris foncé métallisé qui trône à l'entrée du Musée (et qui intéresse beaucoup Philippe et Jacques).

Sur deux étages, nous pouvons admirer plus de 250 voitures et 2 roues, toutes dans un état remarquable, avec un éclairage adapté qui nous permet, surtout à Jacques, notre Président photographe, de faire de magnifiques photos sous tous les angles, dont certaines illustrent cet article.

C'est ainsi que, outre les nombreuses Porsche Targa, nous admirons plusieurs BUGATTI (une type 38, une type 49, une type 44, une type 23, ainsi qu'une rarissime type Brown de 1954), une LAMBORGHINI Espada comme neuve, une JAGUAR type D avec historique, et des dizaines d'autres véhicules, tous dans un état concours.



Mais il est déjà 16h30, et nous reprenons notre car pour nous diriger vers le centre de

Bruxelles où nous attendent nos guides, sur la magnifique grand-place.



Départ pour une visite commentée de la ville d'environ 1h30, pendant laquelle beaucoup de gourmands en profitent pour acheter des chocolats, dont les célèbres chocolats « Marcolini », les meilleurs de Belgique.

La visite terminée, nous remercions nos guides et reprenons le car pour nous rendre à notre hôtel BEST WESTERN, situé à une vingtaine de kilomètres au sud de BRUXELLES, pour dîner et passer la nuit.

Le dimanche matin, après un copieux petit déjeuner, nous montons dans le car direction BRUGES, surnommée « la Venise du Nord », distante de 99 kilomètres de BRUXELLES.



« ...des modèles de la fin des années 60, dont une superbe Targa orange, ... »



« ...et la petite dernière de la série La Porsche 991 Targa, gris foncé métallisé qui trône à l'entrée du Musée (et qui intéresse beaucoup Philippe et Jacques). »

Notre chauffeur, qui après BRUXELLES, connaît parfaitement BRUGES, nous conduit directement au lieu de rendez-vous où nous attend ANDY, le guide flamand qui va nous faire visiter la ville.

ANDY, avec son accent chantant, nous émerveille par ses connaissances de la ville et son humour et nous fait découvrir des endroits insolites, peu visités habituellement par les touristes.

Pendant 30 minutes, nous parcourons les canaux et nous découvrons de superbes maisons, dont la plupart sont en briques beiges ou rouges, mais aussi quelques unes en bois, la plus ancienne datant de 1614. Notre capitaine nous commente, dans un français parfait mais avec un fort accent flamand, tous les endroits où notre bateau nous conduit.



« Andy »



La visite terminée, après environ 1h30 à déambuler dans les rues de la ville, Andy nous conduit au « De Vlaamsche Pot », un célèbre restaurant typique de BRUGES, où nous pouvons déguster un menu composé exclusivement de spécialités flamandes : plat de pâtés flamands traditionnels, carbonades à la flamande et dessert à la crème brugeoise, le tout arrosé, à volonté, mais avec modération, de vin ou de bière (le restaurant propose des dizaines de bières différentes, toutes belges bien évidemment !).



La croisière terminée, nous flânonnons un peu en ville, puis nous regagnons notre car où nous attend notre sympathique chauffeur, et nous prenons la route de Triel où nous arrivons, sans encombre, vers 21 heures, la tête remplie de magnifiques images, tant de superbes voitures que de magnifiques paysages, le tout bercé par l'accent chantant de nos guides flamands.

Bref, un super week-end une fois.

Jean Pierre Kerling

Le repas terminé, il faut nous rendre à l'embarcadere pour une croisière sur les célèbres canaux de BRUGES. Le patron du restaurant nous explique le chemin, qui s'avère un peu compliqué. Il abandonne son restaurant et nous conduit lui-même tout près de l'embarcadere.

Le responsable de la compagnie des bateaux de croisière, Franc STAEL nous accueille, et nous embarquons pour une visite sur 2 bateaux privés, réservés un mois plus tôt, pour éviter la foule et rester tous ensemble.



Assemblée Générale et Soirée 2015

L'assemblée Générale s'est tenue à nouveau à Vaux sur Seine dans une salle du magnifique édifice que constitue la Martinière. 50 adhérents participaient à cette édition 2015, 27 avaient envoyé leurs pouvoirs.

Cette Assemblée Générale, comme les précédentes, est l'occasion pour le Conseil d'Administration de présenter le bilan de l'exercice écoulé. Les différentes manifestations réalisées sont rappelées, comme l'est l'ensemble des actions conduites par le Conseil d'Administration. Une présentation détaillée des comptes permet à chacun d'apprécier la gestion de l'Association.

Les projets pour l'exercice 2016 sont présentés. Il est souligné par le Président que plus la participation des adhérents à l'organisation de manifestations sera importante plus l'offre proposée sera variée. Un appel à la contribution des adhérents est donc à nouveau lancé !

L'AG, s'est aussi l'occasion d'échanger avec les adhérents, de recueillir leurs attentes, leurs propositions afin d'orienter les activités proposées au plus près de celles-ci.

Le quitus a été donné tant pour le rapport moral que pour le rapport financier. Le Conseil a apprécié, à sa juste valeur, la confiance qui lui a été à nouveau renouvelée par les adhérents.

Pour clore cette assemblée, Jean Fred a fait une présentation historique du lieu

dans lequel nous étions accueillis avec beaucoup de gentillesse par la mairie de Vaux.

Vous pourrez consulter le compte rendu de cette Assemblée Générale en vous rendant sur le site :

www.trielautoretro.com.

Pour trouver le compte rendu allez dans le menu principal à gauche de l'écran et cliquez sur l'onglet "l'association". Vous trouverez tous les comptes rendus qu'il s'agisse de ceux de l'Assemblée Générale ou de nos réunions de Conseil d'Administration.

Comme chaque année une soirée était organisée à l'issue de la réunion. Comme à l'accoutumée, c'est la ville de Vaux sur Seine qui nous accueillait dans cette splendide salle Marcelle Cuche. Micheline assistée de Anne, Dominique et Yann avaient décoré amoureusement les tables.

La soirée débutait comme toujours agréablement par un apéritif au champagne

Cette année, c'est une nouvelle formule qui a été proposée, à savoir, un repas chaud constitué d'un excellent couscous et d'une animation plus "modeste " que les années précédentes. Cette nouvelle formule semble avoir été appréciée et nous la renouvelerons certainement l'année prochaine.

Une centaine de personnes étaient présentes dans une ambiance joyeuse et festive, une vraie ambiance de TARés



Si vous avez parmi vos connaissances des artistes susceptibles d'animer notre soirée n'hésitez pas à nous les présenter

Jacques Benbassat

Rassemblements mensuels : un succès sans précédent

Dimanche 1^{er} novembre. Comme chaque 1^{er} dimanche du mois, c'est le jour de notre rassemblement mensuel. Un coup d'œil par la fenêtre, il fait beau mais le thermomètre n'indique que 6 degrés ; ça va être une belle matinée.



J'ouvre le garage et m'installe au volant de ma Triumph TR6. Je décapote, je décapote pas ? Aller tant pis je décapote, mais en mettant quand même une écharpe et ma parka TAR. Un coup de démarreur et elle démarre au quart de tour ; me voilà parti en direction de Meulan, histoire de faire chauffer un peu la mécanique.



Arrivé à Meulan, demi-tour et cette fois direction les bords de Seine à Triel. Les rues de la ville sont encore peu animées un dimanche à cette heure matinale. J'arrive sur le parking Foch et Jean-Paul est déjà là, au volant de sa vieille 4 L, derrière laquelle est attelée une remorque, les deux remplies à ras bord.



Nous installons le barnum et sur la table Jean-Paul et Micheline disposent les thermos de café qui nous permettent d'accueillir adhérents et visiteurs dans la convivialité. Puis Jean-Paul déploie les banderoles et affiche les photos des voitures du club que Michel photographie à chaque sortie, pendant que Bertrand installe ses produits Bardhal vendus à prix usine.

A peine installés arrive déjà une superbe Renault Nerva Stella 1934, bleu nuit avec séparation chauffeur, suivie d'une magnifique Rolls de 1933.

Puis les autos se succèdent sur le parking de l'espace : TRIUMPH TR3, 4CV, 3 Aronde P60, 2 Ferrari (une 328 et une 348), plusieurs MGB coupé ou cabriolet, une superbe Fiat Dino avec moteur Ferrari (rarissime), et bien d'autres encore.



Arrivent également une vieille mobylette Peugeot et quelques motos des années 70 (eh oui, au TAR nous accueillons aussi les 2 roues anciennes !).

Les voitures arrivent à flot continu, et comme il fait très beau, et maintenant beaucoup plus chaud (souvenez-vous, ce matin 6 degrés seulement !), les nombreux cabriolets qui arrivent sont tous décapotés.

C'est le cas des 2 Mustangs rouges qui arrivent ensemble, de la magnifique Austin Healey superbement restaurée, une Cobra 427, et une rare AC Bristol (mais eux n'ont pas le choix, ils n'ont pas de capote !)



Jacques discute avec les nombreux passionnés et renseigne les nombreux visiteurs sur la vie de notre association.

11h : le parking Foch est complet malgré nos 120 places et je suis obligé, à contre cœur, de faire garer les voitures à l'extérieur.

C'est ainsi qu'une trentaine de voitures seront contraintes de stationner le long du trottoir, voire même dans le rond-point.

Tiens, une TR6 bordeaux arrive et j'engage immédiatement le dialogue avec le propriétaire : c'est une injection ou une carbu ? une carbu, c'est comme la mienne, c'est un peu moins puissant mais plus facile à régler. Ah, elle aussi arrive de Californie.

Pendant ce temps, la propriétaire de la Rolls remplit son bulletin d'adhésion 2016.

Le buffet est ouvert : Micheline et Philippe confectionnent des sandwiches que beaucoup d'adhérents et de visiteurs dégustent gratuitement, accompagnés pour certains d'un verre de vin rouge.

11h30, quelques voitures quittent le parking, immédiatement remplacées par d'autres, entre autres un cabriolet Spitfire et une Porsche 911 Targa.

Arrive une superbe « La Licorne » roadster. C'est la première fois que je la vois et lui trouve une place à l'entrée de parking.

Elle est immédiatement la cible des nombreux photographes amateurs.

Pendant ce temps-là, Michel prend de nombreuses photos qui nous permettront d'illustrer nos articles dans le prochain numéro du TAR Info que Jacques prévoit de sortir fin décembre, photos qui figureront également sur notre site internet.

Mais il est déjà midi, et les autos quittent une à une le parking avec à chaque fois les mêmes mots : au mois prochain.

Jean-Paul, aidé par des volontaires démonte le barnum, replie les banderoles, décroche les photos et recase le tout dans sa vieille 4L. Le parking est nettoyé par nos soins, pour le laisser aussi propre que possible, et en tous cas, bien plus propre qu'à notre arrivée.

Bilan de cette matinée : plus de 150 véhicules anciens ou d'exception, des mobylettes et motos et un flot ininterrompu de visiteurs, souvent accompagnés de leurs enfants aux yeux émerveillés qui nous ont rendu visite.

Vous voilà comptée la chronique d'un de nos plus beaux rassemblements mensuels.

Jean-Pierre KERLING



JAGUAR XK 140, impressions d'un Profane ...

Ronde Vauxoise 27 septembre. Grand beau temps, on se retrouve au parc de la Martinière pour une belle balade. Objectif Thoiry. Le plateau est éclectique, je retrouve la bonne ambiance habituelle de nos rendez-vous. La Mg B ronronne gentiment mais pour moi c'est (peut-être) un jour particulier... Notre ami Pierre m'a proposé de me faire conduire sa Jaguar XK 140 au retour de cette sortie. Je n'ose y croire. Jamais de ma vie je n'ai posé les fesses dans une telle voiture. Et pourtant si ! Pierre tient sa promesse, aussitôt après le déjeuner il me tend les clés et m'invite à m'installer au volant de sa « Jag ».

C'est une grande marque de confiance, non seulement parce que cette voiture pèse un sacré paquet de cacahuètes

mais aussi parce que chacune de nos autos, de la plus modeste à la plus luxueuse représente pour son propriétaire un important investissement affectif. Le choix de la couleur, de la sellerie, la réfection de la mécanique, tout est méticuleusement étudié, réfléchi... Ne dites pas non ! je vous connais et je suis comme vous.

Première impression. Cette voiture paraît grande mais à l'intérieur c'est tout petit. La place est chichement mesurée surtout en largeur. On ne s'assoit pas, on se laisse tomber sur un siège qui pour luxueux qu'il soit, offre approximativement le même confort qu'un banc d'école primaire d'avant les événements soixante-huit TAR...



Deuxième remarque, le buste est bien droit très proche du volant et les jambes allongées à l'horizontale.

Une position totalement anachronique aujourd'hui. Cette voiture c'est une vraie plongée dans les fifty 's...

Devant moi ce qui ressemble à deux meurtrières séparées par une baguette verticale. On appelait ça le pare-brise... humour Anglais sans doute. Ça permet d'avoir une vue bien dégagée sur le capot et les ailes ce qui est déjà un spectacle en soi mais en cherchant un peu, si si, on voit même la route là-bas loin devant le Jaguar tout brillant dans le soleil Vauvois.

Et puis ce tableau de bord. Je ne le décris pas vous devez avoir les photos sous les yeux. Tout en bois d'arbre!.. mais ce qui me plaît le plus c'est son côté archaïque. La petite manette pour les clignotants. Heureusement Pierre est là, assis à côté de moi, pour m'indiquer le processus de démarrage. On tourne la petite clé que l'on a insérée au milieu du tableau. Glou glou glou, on attend que la pompe ait envoyé une bonne rasade de pétrole dans le moulin et une petite pression sur le bouton noir et hop! ça y est le six cylindres s'ébroue avec un grondement satisfait de fauve repus. La caisse se dodeline gentiment sur ses suspensions. Suspensions! vous avez dit suspensions. Attendez de rouler vous aller voir ce qu'on appelait suspension dans ces années-là.

Démarrage. Tout est « spécial » et si on est habitué aux voitures modernes on doit tout apprendre. Débrayage longue course. Passage des vitesses à bien décomposer. Volant camionnesque à l'arrêt. On quitte le parc de la Martinière pour rentrer dans Vaux. Puis c'est la « grand route ».

Deuxième, troisième, pardon Pierre pour mes maladresses. Et je comprends tout de suite l'ambiance dans laquelle j'évolue...

ne sportive des années cinquante pur jus. Salut Stirling Moss, Peter Collins, Mike Hawthorn (qui conduisait toujours en nœud pap). Le volant est immense et comme dit mon petit neveu « ça pousse grave derrière ». Je ne les ai pas comptés mais j'ai bien l'impression qu'ils ont là les 190 bourrins annoncés dans le descriptif... Je ne sais ce qui me plaît le plus, la sonorité rauque de l'échappement ou la puissance du moteur. Sans doute l'association des deux qui confère à cette voiture un charme incomparable. Je passe tout de suite la quatrième, 35 à l'heure. C'est souple et je maîtrise mieux, je ne suis pas habitué à conduire une sportive puissante. Et sportive elle l'est, croyez-moi. J'imagine volontiers le plaisir que l'on doit ressentir à parcourir les jolies petites routes du Vexin, à placer soigneusement sa voiture en courbe pour en sortir sur une pression mesurée de l'accélérateur, toute en finesse. Quelques minutes de conduite et je me sens plus à l'aise. Mais il faut des muscles. Il paraît que Françoise Sagan conduisait sa Jag pieds nus. Bon, moi je veux bien. Mais avec Pierre on ne file pas vers St Trop' pour aller prendre le café réparateur à la terrasse de Sénéquier au petit matin après avoir fait la bringue au Tabou toute la nuit. Boris Vian ne chante pas « *J'suis snob, j'ai des accidents en Jaguar ...* » On retourne gentiment et plus raisonnablement à Vaux retrouver les amis, c'est mieux.

Pour conclure cette expérience d'une petite demi-heure, je dirais simplement que le futur acquéreur de cette voiture se fera un grand, un très très grand plaisir. Mais il aura intérêt à bien savoir conduire...

Alain Pollack

Genèse et naissance d'une Icone



Pour l'industrie Automobile française, l'année 1931 s'avère médiocre. Les contre coups de la crise américaine de 1929 atteignent l'Europe ou la mévente est générale ; André Citroën constructeur de génie ne croit qu'à un seul remède : la nouveauté.



André Citroën

A cette époque les innovations ne sont pas nombreuses, soit un moteur à l'arrière du véhicule soit un véhicule avec traction avant. Un constructeur allemand propose sa voiture une Adler à traction avant, Citroën décline l'offre, le constructeur Lucien Rosengart achète la licence et commercialise son véhicule sous le nom de super traction¹.

André Citroën(AC) est convaincu par la traction avant plutôt que la propulsion. Pour mener à bien son projet il lui faut un ingénieur compétent et audacieux. Son bureau d'études sous la direction de Broglie n'aime pas les solutions hasardeuses et révolutionnaires et ne croit pas à la traction avant. Il faut qu'AC cherche ailleurs son ingénieur audacieux.

Dans les premiers mois de 1933 lors d'un diner AC rencontre Gabriel Voisin et lui fait part de son projet.

Ce dernier lui conseille de prendre contact avec André Lefebvre alors en poste chez Renault, ce dernier (qu'il considère comme son fils spirituel), avait travaillé avec Voisin sur un 8 cylindres Knight à traction avant.

AC prend contact avec Lefebvre qui s'ennuie chez Renault. Le patron de Javel est séduit par ce jeune ingénieur qui jouit déjà d'une réputation solide dans le milieu automobile.

Le 1^{er} mars 1933 André Lefebvre (AL) est engagé avec pour mission de construire une traction avant en grande série. Treize mois après ce sera chose faite, tour de force unique à l'époque dans l'histoire de l'automobile.

AL travaille dans le bureau d'études situé rue du Théâtre à Paris.

Dans le plus grand secret aidé de deux techniciens nommés Forceau et Monteil, ils se mettent au travail. Le projet tient à cœur à AL, il l'avait proposé à Renault qui ne l'avait pas jugé intéressant.

Brogie le directeur du bureau d'études ironise sur l'idée de la traction avant, Lefebvre lui réplique qu'il préfère monter un escalier en tirant une brouette plutôt que la pousser.

Pour cette nouvelle voiture AC décide de reconstruire l'usine de Javel, en cinq mois l'affaire est réglée.

AL expose les idées qui doivent présider à la naissance de la traction avant, projet baptisé PV.

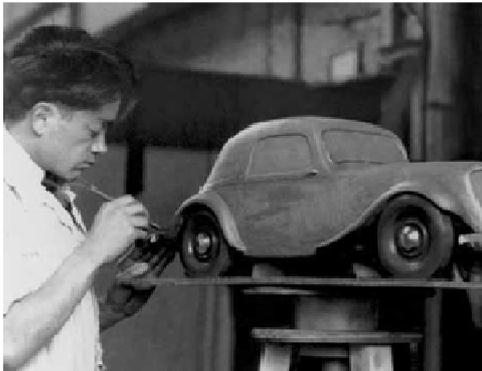
« nous allons construire une voiture révolutionnaire, 7cv 4 places 850 kgs, tenue de route exceptionnelle et moteur positionné le plus en avant possible afin de baisser le centre de gravité, elle doit rouler à 100 km/h, plus de châssis, mais une carrosserie monocoque tout acier ».

La conception du moteur est confiée à Maurice Sainturat, ce jeune ingénieur génie de la mécanique, qui pendant de nombreux mois travaillera tard dans la nuit à son domicile prolongeant sa journée de travail.

L'ingénieur André Julien est chargé d'effectuer les calculs sur la résistance des matériaux ainsi que de la suspension par barres de torsion, Raoul Cuinet est en charge de la carrosserie et le style est confié au sculpteur Flaminio Bertoni



André Lefebvre



Flaminio Bertoni

André Citroën décide d'innover en proposant une boîte de vitesses automatique Sanseau de Lavaud, sa décision jette un froid auprès de ses techniciens, la boîte automatique est munie d'un coupleur et conçue à partir d'un système des biellettes et de roues libres et l'automatisme est assuré à des vitesses de rotation différentes du moteur grâce à un bain d'huile dans lequel l'ensemble est immergé à l'intérieur d'un carter étanche, sa fiabilité n'est pas assurée.

Fin mai les plans et calculs sont achevés, Lefebvre met à profit l'été pour accélérer le projet et faire réaliser les deux premiers prototypes.

Fin aout 1933 les deux premiers prototypes réalisés à la main sont présentés à AC et son épouse. Elles ressemblent à la version définitive avec des ailes plus enveloppantes et un capot plus court. Madame Citroën fait remarquer que la voiture n'a pas de marche pieds

« Oui répond Citroën la PV est la première voiture au monde où l'on descend au lieu de monter ».

Les premiers essais ont lieu à l'intérieur de l'usine, la PV est équipée d'une boîte de Rosalie, la boîte auto n'est pas encore prête mais le moteur est celui de Maurice Sainturat donc la version quasi définitive.

Pour les premiers essais en extérieur une plaque GB est apposée à l'arrière pour la faire passer pour un véhicule anglais. André Lefebvre se rend dans les bois de Meudon, moment émouvant, au fil des sorties force est de constater qu'il faut tout renforcer, la voiture s'alourdit Lefebvre s'énerve car son ennemi est le poids.

Sainturat augmente la cylindrée du moteur pour donner plus de puissance.

L'habitacle est luxueux certes mais, ne nous y trompons pas, nous sommes dans Octobre 1933 la voiture est rehaussée de 44 mm afin de faire passer la sortie d'échappement à l'arrière du véhicule.

Le 9 octobre la nouvelle usine reconstruite est inaugurée, 6500 personnes sont invitées au banquet.

Début novembre Raoul Cuinet apporte à Citroën la maquette définitive à son domicile, née sous les mains de Flaminio

Bertoni qui l'accompagne, la maquette est en plâtre et plastiline. André Citroën est ravi, madame trouve la maquette si belle, qu'elle prédit de gagner tous les concours d'élégance.

Jean Daninos ingénieur jeune et déjà renommé participe avec Cuinet à l'élaboration de la carrosserie, nous lui devons le dessin des coupés et cabriolets.

Le 6 novembre 1933 Raoul Cuinet et son adjoint embarquent sur le paquebot « l'île de France » direction l'usine Budd à Philadelphie USA pour produire l'outillage nécessaire à la fabrication, en trois semaines la voiture a été reconstruite à l'aide des gabarits en bois.

Les soucis moteurs semblent résolus, le problème du moment sont les joints de cardans organes stratégiques dans une traction avant. L'ingénieur Grégoire a fait ses preuves avec le joint tracta, mais la mise au point de son nouveau joint tournant s'avère catastrophique et Lefebvre se tourne vers les USA avec un joint nommé Rzeppa,

Ce joint est bruyant mais donne satisfaction.

Début 1934 la situation financière d'André Citroën devient très difficile, l'échéance du 28 février est de 150 millions, huit jours auparavant l'usine est informée que les crédits consentis sont supprimés. Affolement général !

Les concessionnaires de la marque sont appelés à la rescousse, la solidarité est immédiate mais il manque une dizaine de millions, la justice est saisie de l'affaire.

AC n'arrive pas à réaliser que l'on puisse lui couper les vivres lui qui fait vivre des milliers de personnes.

Le 3 mars AC tente d'intéresser un groupe de financiers par une présentation de quelques prototypes, le système de boîte de vitesses fonctionne mal et la présentation est ratée. Les financiers « s'excusent ».

Les déconvenues avec la boîte Sanseau de Lavaud se multiplient, après de nombreux essais, AC convoquent les responsables des études qui relatent les incidents survenus dans les dernières semaines d'essai.



'Le 9 octobre la nouvelle usine reconstruite est inaugurée, 6500 personnes sont invitées au banquet »

AC demande à Lefebvre et Broglie :

🚗 « *il vous faut combien de temps pour construire une nouvelle boîte ?* »

🚗 « *Deux mois* » répond Broglie,

🚗 « *Je vous donne 15 jours.* »

La boîte de vitesses est élaborée en 15 jours, depuis quelques mois prédisant la catastrophe de la boîte automatique le bureau d'études avait étudié une boîte classique sans que le patron soit au courant.

Les premiers essais sont effectués de nuit dans une rampe de garage, Lefebvre fait adopter le levier de vitesses sur le tableau de bord appelé « cuillère à moutarde »

Le 24 mars 1934 AC dont la situation financière est désespérée convoque ses 40 concessionnaires les plus importants de France, ils leur présente sa petite merveille baptisée 7 cv Citroën, certains concessionnaires enthousiastes se précipitent au téléphone pour acheter des actions Citroën ces dernières prennent 10% dans la journée. Pour certains concessionnaires l'optimisme est justifié la traction fera leur fortune, pour Citroën s'est trop tard, « le coup de poignard » du 28 février s'avérera mortel.

Le mercredi 18 avril 1934, AC présente la voiture à la presse place de l'Europe, à 12h30 le voile se lève, après le déjeuner 350 voitures quittent l'usine, au volant de chacune d'elles un concessionnaire ramène dans sa ville sa première 7cv,

dès le 19 avril 100 voitures sortent chaque jour des chaînes de montage, 200 fin avril et 300 fin mai, le 3 mai la première voiture est vendue.

Entre mai et septembre, les premiers clients sont victimes de pépins, essieu arrière se casse, les portes s'ouvrent d'elles-mêmes à pleine vitesse, les roues ont tendance à s'en aller toutes seules, l'étanchéité du pare-brise est douteuse, rares sont les voitures parcourant plus de 50 kms sans souci de passage de vitesses.

Concours d'élégance du bois de Boulogne, les cabriolets ne peuvent redémarrer après un arrêt pour cause de freins bloqués.

Le 3 octobre 1934 salon de l'auto, Madame Citroën a choisi la décoration des stands du salon, c'est elle aussi qui fait adopter le contacteur de phares sous le volant.

Le salon est un véritable succès pour la traction, AC malade est en proie avec d'insurmontables difficultés financières, le 21 décembre le tribunal de commerce de Paris prononce la mise en liquidation judiciaire de la société. Edouard Michelin, principal créancier propose une tentative de sauvetage, Citroën est évincé et meurt le 3 juillet 1935.

Sa traction est définitivement prête, il aura manqué un an à André Citroën pour assister au triomphe de sa voiture.

Jean Claude Bréard

Le duel FORD – FERRARI aux 24 heures du Mans

Ferrari et Ford sont deux marques indissociables de l'histoire des 24 Heures du Mans.

Leurs duels dans les années soixante ont contribué à la légende de cette course mythique, la plus renommée au monde.

Après une interruption de plusieurs années pour cause de guerre mondiale, l'épreuve mancelle reprend en 1949.

Cette année marque la première victoire de la marque au cheval cabré.

Luigi Chinetti et Lord Seldsdon, de son vrai nom Peter Mitchell Thomson, remportent l'épreuve au volant de la Ferrari 166 MM n°22, après avoir

parcouru 3178,299 km à la moyenne de 132,420 km/heure.

1954 - C'est une Ferrari 375 SP portant le n° 4 qui gagne, après avoir parcouru 4061,150 km à la moyenne de 169,215 km/heure. Elle est pilotée par José Froilan Gonzales et Maurice Trintignant.

1958 voit la victoire de la Ferrari 250 TR (Testa Rossa) n° 14, pilotée par Phil Hill et Olivier Gendebien. La distance parcourue est de 4101,926 km/heure, à la moyenne de 170,914 km/heure.



Ferrari 166 MM n° 22 vainqueur en 1949



Ferrari 375 SP n° 4
vainqueur en 1954



Ferrari 250 TR n° 14
vainqueur en 1958



Ferrari 250 TR n° 10
vainqueur en 1961

1960 marque le début d'une domination sans conteste de la marque face à ses rivales.

C'est à nouveau une Ferrari 250 TR, la n° 11, qui remporte la victoire. Elle est pilotée par Paul Frère et Olivier Gendebien qui ont parcouru 4217,527 km à la moyenne de 175,730 km/heure.

Le classement voit 6 Ferrari aux 7 premières places.

Ricardo Rodriguez et André Pilette se classent 2^{ème} sur une TR 250, devant une Aston-Martin qui prend la 3^{ème} place.



Ferrari 250 TR n° 11
vainqueur en 1960 1961

Les Ferrari prennent les 3 premières places :

- 🏎️ 1^{ère} : Olivier Gendebien et Phil Hill sur la TR n° 10. Ils ont couvert 4476,580 km à la moyenne de 186,527 km/heure,
- 🏎️ 2^{ème} : Willy Mairesse et Mike Parkes
- 🏎️ 3^{ème} : Pierre Noblet et Jean Guichet

1962 – Pour cette édition, Ferrari marque un record d'engagement avec pas moins de 15 voitures.

Le résultat est là, avec un nouveau tiercé :

Olivier Gendebien et Phil Hill sur la 330 LM n° 6 remportent encore une fois la course à la moyenne de 185,469 km/heure, après avoir parcouru 4451,255 km.

Pierre Noblet et Jean Guichet terminent 2^{ème} sur une 250 GTO,

Léon Dernier (surnommé «Elde») et Jean Blaton (surnommé «Beurlys») sont 3^{ème}, également sur une 250 GTO.

En 1963, en plaçant 6 voitures aux 6 premières places la suprématie de Ferrari est totale.



Ferrari 330 LM n° 6
vainqueur en 1962

Le classement est le suivant :

- 🏎️ 1 : Lorenzo Bandini et Ludovico Scarfiotti sur la Ferrari 250 P n° 21 couvrent 4561,710 km à la moyenne de 190,071 km/heure
- 🏎️ 2 : «Beurlys» (Jean Blaton) et Gérard Langlois von Ophem sur Ferrari 250 GTO
- 🏎️ 3 : Mike Parkes et Umberto Maglioli sur Ferrari 250 P
- 🏎️ 4 : «Elde» (Léon Dernier) et Pierre Dumay sur Ferrari 250 GTO
- 🏎️ 5 : Jack Sears et Michael Salmon sur Ferrari 330 LMB
- 🏎️ 6 : Masten Gregory et David Piper sur Ferrari 250 GTO



Ferrari 250 P n° 21
vainqueur en 1963

1964 constitue un nouvel exploit pour la marque, qui place 5 voitures aux 6 premières places :

- 🏎️ Jean Guichet et Nino Vaccarella gagnent la course sur la Ferrari 275 P n°20 à la moyenne de 195,638 km/heure après avoir parcouru 4695,310 km, battant ainsi tous les records existants.
- 🏎️ Graham Hill et Jo Bonnier terminent second sur une Ferrari 330 P,

- 🏎️ Graham Hill et Jo Bonnier terminent second sur une Ferrari 330 P,
- 🏎️ John Surtees et Lorenzo Bandini se classent troisième, également sur une 330 P,
- 🏎️ Lucien Bianchi et «Beurlys» sont cinquième sur une Ferrari 250 GTO,
- 🏎️ Innes Ireland et Tony Maggs finissent sixième, également sur une 250 GTO.

Mais à la 4^{ème} place, on trouve une Shelby Cobra Daytona à moteur Ford 4,7 litres, qui porte le n° 5. Elle est pilotée par Dan Gurney et Bob Bondurant qui couvrent 4492,080 km à la moyenne de 187,170 km/heure.



Shelby Cobra Daytona n°5

C'est en cette même année 1964 que Ford entre en négociations avec Ferrari en vue de racheter la firme italienne. Dans un premier temps, Ferrari est favorable à son rachat par le géant américain, avant de se rétracter.

Ford décide donc d'attaquer son rival en débarquant au Mans avec 3 GT 40 à moteur 4,2 litres, pour tenter de mettre un terme à l'écrasante hégémonie de la marque italienne.

Les trois voitures seront contraintes à l'abandon, l'une d'entre elles ayant malgré tout battu le record du tour en 3 min 49,4 s.

En 1965, dernière victoire d'une Ferrari au classement général au Mans.

La marque remporte à nouveau les trois premières places :

- 🏎️ Masten Gregory et Jochen Rindt, les vainqueurs sur la Ferrari 250 LM n°21, ont parcouru 4677,110 km à la moyenne de 194,880 km/heure,
- 🏎️ Pierre Dumay et Gustave Gosselin se classent deuxième également sur une 250 LM,

- 🏎️ Willy Mairesse et Jean Blaton «Beurlys» sont troisième sur une 275 GTB.

On trouve 2 autres Ferrari à la 6^{ème} et la 7^{ème} place.

Une Cobra Daytona à moteur Ford prend la 8^{ème} place.

Pour l'édition 1966, et après deux participations aux 24 Heures du Mans sans amener une seule voiture à l'arrivée, Ford décide de frapper un grand coup en alignant 13 GT 40, dont 8 Mk II d'usine.

Henri Ford lui-même a fait le déplacement pour donner le départ.

La course promet une belle empoignée, les Ford prenant les 4 premières places sur la grille. Malheureusement, le duel tant attendu tournera court, les Ferrari étant incapables de tenir le rythme imposé par les Ford, qui terminent aux 3 premières places.

Ford tient enfin sa revanche et, pour bien marquer sa suprématie, donne l'ordre aux deux Mk II de tête de franchir la ligne d'arrivée côte à côte. Elles ont couvert le même nombre de tours, mais les organisateurs refusent cette victoire ex-aequo. En effet, la Ford n° 2 a réalisé un moins bon temps aux essais et est partie en 4^{ème} position sur la ligne de départ, donc d'un peu plus loin. Elle a ainsi couvert une distance supérieure d'environ 20 mètres que la Ford n° 1, remportant de ce fait l'épreuve.

Le classement s'établit comme suit :

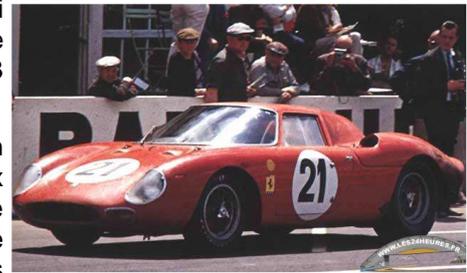
- 🏎️ 1^{er} : Bruce Mc Laren et Chris Amon sur la Ford Mk II n° 2 de 7 litres. Ils ont parcouru 4843,09 km à la moyenne de 201,795 km/heure
- 🏎️ 2^{ème} : Ken Miles et Denis Hulme sur une autre Ford Mk II de 7 litres. Ils ont parcouru la même distance de 4843,09 km à la même moyenne de 201,795 km/heure
- 🏎️ 3^{ème} : Ronnie Bucknum et Dick Hutcherson, également sur une Ford Mk II de 7 litres.

Malgré les nombreuses averses, les 200 km/heure de moyenne sont dépassés pour la première fois, et Ferrari est battu après six victoires consécutives.

En 1967, l'épreuve s'annonce comme l'apogée de la course d'endurance. Le duel entre Ferrari, le David de Maranello, et Ford, le géant de Détroit promet d'être un choc.



Ferrari 275 P n° 20 vainqueur en 1964



Ferrari 250 LM n°21 vainqueur en 1965



Les Ford Mk II n° 2 vainqueur en 1966



Ford Mk IV n° 1
vainqueur en 1967



Ford GT 40 n° 9
vainqueur en 1968

Les deux rivaux alignent chacun 7 voitures admirablement préparées.

La course tient toutes ses promesses et tous les records sont battus : la moyenne au tour dépasse 235 Km/h et les voitures les plus rapides dépassent 350 km/h dans la ligne droite des Hunaudières.

Au terme d'une bagarre de 24 heures, Ford remporte à nouveau l'épreuve, mais sa victoire est moins nette, Ferrari s'intercalant à la 2^{ème} et la 3^{ème} place, devant une autre Ford à la 4^{ème} place.

🏎️ 1^{er} : A.J. Foyt et Dan Gurney sur la Ford Mk IV n° 1 couvrent 5233,90 km à la moyenne de 218,079 km/heure, soit plus de 15 km/heure de mieux que l'année précédente,

🏎️ 2^{ème} : Ludovico Scarfiotti et Mike Parkes sur Ferrari 330 P4 à 4 tours,

🏎️ 3^{ème} : Willy Mairesse et «Beurllys» (Jean Blaton) sur Ferrari 330 P4 à 11 tours,

🏎️ 4^{ème} : Mark Donohue et Bruce McLaren sur Ford Mk IV à 29 tours.

En 1968, les 24 Heures du Mans se déroulent les 28 et 29 septembre. La course, initialement prévue les 15 et 16 juin, ayant été repoussée à cause des événements de mai.

De plus, le tracé a été modifié avec l'aménagement de la « Chicane Ford » à l'entrée de la ligne droite des tribunes. Les performances s'en ressentent :

🏎️ Pedro Rodriguez et Lucien Bianchi sur la Ford GT 40 n° 9 gagnent la course en ayant parcouru 4452,88 km à la moyenne de 185,537 km/heure.

🏎️ Dieter Spoerry et Rico Steinmann sont deuxièmes au volant d'une Porsche 907.

🏎️ Jochen Neerspach et Rolf Stommelen sont troisièmes sur une Porsche 908.

🏎️ La première Ferrari, une 250 LM, se classe 7^{ème}. Elle est pilotée David Piper et Richard Attwood.

En 1969, Ford reste le champion en terminant la course à la 1^{ère} et la 3^{ème} place. Une Porsche se classe 2^{ème} :

🏎️ 1^{er} : Jacky Ickx et Jackie Oliver sur la Ford GT 40 n° 6 ont couvert 4998 km à la moyenne de 208,25 km/heure

🏎️ 2^{ème} : Hans Herrmann et Gérard Larousse sur Porsche 908

🏎️ 3^{ème} : David Hobbs et Mike Hailwood sur Ford GT 40.

C'est la dernière victoire de Ford au Mans, et c'est aussi la fin du duel avec Ferrari, qui ne sera pas à la hauteur, et dont la première voiture, une 275 LM pilotée par Teodore Zeccoli et Sam Posey, n'arrive qu'à la 8^{ème} place.



Ford GT 40 n° 6
vainqueur en 1969

Ainsi prirent fin entre ces deux écuries des affrontements comme on n'en verra plus.

Certes, il y eu des années où d'autres marques ont dominé cette épreuve à plusieurs reprises, mais sans que jamais l'intensité des duels entre Ford et Ferrari ne soit atteinte.

Ford a annoncé son retour aux 24 Heures du Mans en 2016.

Porsche et Audi seront également au départ.

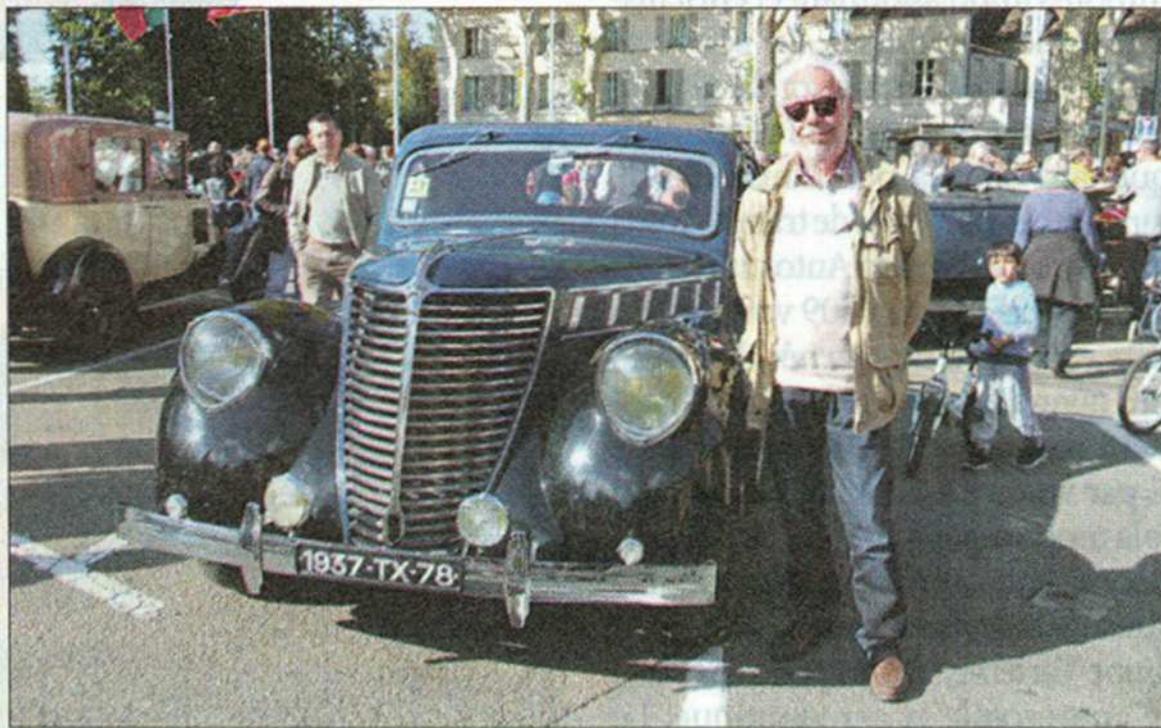
Et pourquoi pas d'autres outsiders.

Les vrais duels risquent de reprendre, pour la plus grande satisfaction des amateurs de sport automobile

Jean Einheber

Bernard fait la une de « La Vie de l'Auto »**Bernard Villain, Renault Viva Grand Sport coupé****«L'unique exemplaire de 1937»**

«J'ai acheté cette voiture à l'état d'épave avec un moteur qui ne fonctionnait pas. J'ai eu la chance de trouver un 6-cylindres neuf, ce qui m'a motivé pour la restaurer, durant cinq ans. D'après les archives Renault, cette Viva Grand Sport coupé serait l'unique exemplaire fabriqué en 1937... et celui exposé au Salon de l'automobile de cette même année.»





ADRESSE
18 rue du Lieutenant
Lecomte
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :
trielautoretro@gmail.com

Nous sommes sur le
Web !

Retrouvez-nous, à l'adresse :
www.trielautoretro.com

Calendrier Prévisionnel 2016

-  3 janvier : Rassemblement avec huitres et galette des rois
-  7 février : Rassemblement
-  6 mars : Rassemblement
-  3 avril : Rassemblement
-  **17 avril : Sortie de dégommage**
-  1^{er} mai : Rassemblement
-  **5 juin : Rassemblement et Pique-Nique si le temps le permet**
-  **18 juin : Rencontre Avions Voitures, pique-nique**
-  **3 juillet : Rassemblement et Pique-Nique si non fait en juin**
-  7 août : Rassemblement
-  **17/18 ou 24/25 septembre : Rallye en Touraine**
-  2 octobre : Rassemblement
-  **15 /16 octobre : Sortie en car (à condition que nous bénéficions d'un car sponsorisé).**
-  6 novembre : Rassemblement
-  **26 novembre : Assemblée Générale et Soirée**
-  4 décembre : Rassemblement

A cela, d'autres projets sont à l'étude :

-  Visite de la CAAPY
-  Rallye vers Versailles avec visite du musée UNIVEM (engins militaires de collection)
-  Ce que des adhérents organiseront

Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

-  Jacques Benbassat
-  Jean-Claude Bréard
-  Jean Einheber
-  Jean-Pierre Kerling
-  Michel Létendart
-  Alain Pollack

Photos :

-  Jacques Benbassat
-  Michel Doyen
-  Thierry Dupuis
-  Jacques Prevost
-  Carlos Tournade

Maquette :

-  Angélique Bouvret



Annexe

Synthèse du Sondage 2016

Sortie 2 jours	Destination	Kms Sortie 1 jour	Reponses +
Fontainebleau Alentours		100 et plus	37
Normandie	6		
Nord /Picardie	5	75	2
Est /Champagne	9		
Yonne sud		50	0
Loire et Perche Châteaux Loire	10		
Bourgogne Sancerre Pouilly	4		
Perche	2		
RN 6 et 7 Lyon	1		
Baie de somme Tréport Touquet	8		
Tarn Auvergne			
Chantilly /Compiègne	1		
Total	46		39
Budget€		Budget€	
250	2	50	0
300	9	60	6
350	10	70	6
400	8	80	10
450	3	90	4
500+	4	100	15
Total	36		41
Propositions des adhérents :			
Rallye jusqu'à Versailles pour visiter le musée d'engins militaires de JF Prost			
Sortie en semaine avec un restau pour les retraités			
Soirée Country			
Visite des quartiers de Paris et de la petite couronne			
Visite de la CAAPY			
Réutiliser les anciens Road Book pour faire des sorties			
Expo bourse échange de jouets miniatures auto			
Organiser des départs groupés pour voir des événements comme le TDF, Le Mans Classic			
S'inscrire pour des manifestations comme le Mans Classic, Dijon, Montlhéry			
Visite du Musée Porsche et Mercedes à Stuttgart			
Organiser des séances de roulage sur circuit			
Organiser des cours de mécanique			
Faire des sorties " flash "			
Journées de bénévolat avec le Lycns club par ex.			
Organiser un départ groupé pour se rendre à la traversée de Paris			
Volontaires :			
15 pour organiser ou participer à une sortie de 1 journée			
7 pour organiser ou participer à une sortie de 2 jours			