

**TRIUMPH "3VC" 66**

# La TR4 ultime !

**DOSSIER 60****LES AUTOS  
GRIFFÉES GIUGIARO**Offrez-vous une auto  
du "designer du siècle"

16

**COOPER CLIMAX T51****UNE FORMULE 1  
À L'ESSAI !**

24

**CITROËN CX vs PEUGEOT 604****LES GTI FAMILIALES**

74

**CITROËN 2 CV PICK-UP MICHELIN  
PUR COLLECTOR**ÉDITIONS  
**Life**

L 18839 - 501 H - F. 6,50 € - RD

IMPRIMÉ EN FRANCE

ISSN 0247-1469 / F. 6,50 € - BEL. 6,95 €  
DOM. 7,50 € - LUX. 7,20 € - SUISSE 10,70 CHF  
CAN. 11,99 \$ CA - ESPITA/GP/PORT CONT.  
7,50 € - MAB: 75 DH**MATCH**



# BETASET

SPÉCIALISTE TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES



**AMÉLIORATION**



**ÉLECTRICITÉ**



**JANTES**



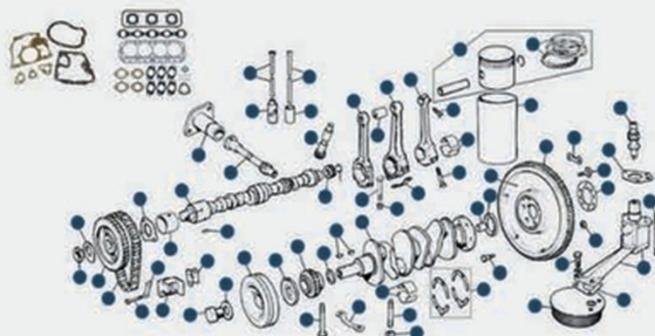
**ÉCHAPPEMENT**



**VOLANT**



**CARBURATION**



**MOTEUR**



**FREIN  
SUSPENSION**



**Des vues éclatées pour trouver  
facilement vos pièces**

18 000 RÉFÉRENCES EN STOCK | 196 200 PIÈCES DÉTACHÉES EN STOCK | LIVRAISON 24H

300 Route d'Anet - 78550 Houdan - France  
Tel : 01 30 59 69 46

[www.betaset.fr](http://www.betaset.fr)

BRITISH  
MOTOR  
HERITAGE  
APPROVED





## ÉDITO



## Tout sauf l'indifférence !

Début septembre, Renault dévoilait son *show-car* R17 Electric Restomod, dû au designer français Ora-ïto. Aussitôt, les internautes s'enflammèrent. Certains portèrent un regard nostalgique ou crièrent au génie quand d'autres fustigèrent la mauvaise copie. Une question fut souvent posée : comme tout aurait déjà été inventé en matière de style, assisterait-on à une panne de créativité des designers qui se réfugient désormais dans le passé ? Je ne le pense aucunement, bien au contraire. En tant qu'amoureux d'automobiles anciennes, ces clins d'œil en forme d'hommage m'ont toujours attendri ou amusé. J'ai adoré, en leur temps, les Renault Fiftie, Lancia Fulvia Concept ou encore Peugeot e-Legend ; d'autant que j'ai pleine conscience de l'exercice difficile que représente la réinterprétation. On assiste au même phénomène en musique. Selon quelques ayatollahs passésistes, la "vraie" musique n'appartiendrait qu'au passé. Peut-on seulement s'autoriser à jouer une œuvre de Bach ou un tube des Rolling Stones à sa façon ? Fort heureusement : ce qui fait la beauté et l'essence même de l'art, c'est la liberté ! Ne cherchez pas plus loin la raison des succès commerciaux des autos néo-rétro qui évoquent ou subliment (à chacun son opinion) la VW New Beetle, la Mini ou la Fiat 500. Et comment ne pas craquer devant l'actuelle citadine électrique Fiat Topolino ? À ce propos, la motorisation de la R17 Restomod ne m'enchant guère – mais au moins, ce *show-car* a le mérite d'être fonctionnel – cependant c'est avant tout l'étude du style tant extérieur qu'intérieur que je retiens : ah, cette réinterprétation des sièges "pétale" et du tableau de bord de la Renault 17, sans parler de ce volant rectangulaire, probablement bien peu pratique mais si drôle ! Une pure réussite esthétique. Seule critique, à mon sens recevable, le choix d'une teinte extérieure fort sombre alors que l'esprit "Flower Power" des *seventies* était une ode aux couleurs criardes. Hum... En rédigeant cet éditto, je m'aperçois que je suis comme tous les internautes car je réagis avec passion. En ce sens, Renault a largement gagné son pari : tout sauf l'indifférence ! Et vous, amis lecteurs, qu'en pensez-vous ?

Xavier Audiau  
Rédacteur en chef

**CLIC & TROUV' Autoretro**  
Votre journal près de chez vous

Utilisez ce QR Code pour trouver  
votre journal dans le point de vente  
le plus proche de chez vous.



Ou rendez-vous sur : <https://bit.ly/3GuadOG>

**AJUSTEMENT  
DES QUANTITÉS**

**Kiosquiers et libraires**  
Contactez Maureen pour commander des exemplaires  
supplémentaires de **Autoretro** ou de ses hors-séries.  
01 60 39 69 13 | [maureen.boisguerin@lva.fr](mailto:maureen.boisguerin@lva.fr)

# SOMMAIRE

ABONNEZ-VOUS

VOIR  
PAGE 15



redaction.ar@lva.fr

LE N° 1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - NOVEMBRE 2024 N° 501

56



16



32



6 ACTUALITÉS

10 COURRIER DES LECTEURS

14 VOS AUTOS

16 **EXCEPTION**

**Cooper Climax T51, 1959**

Grimpez à bord d'une Formule 1 révolutionnaire.

24 **MATCH**

**Citroën CX 2400 GTI (1977)  
vs Peugeot 604 GTI (1984)**

Badgées GTI, deux Françaises familiales s'encanaillent.

32 **VOUS !**

**Bernard Letscher**

Ce pionnier de la collection va vous scotcher !

38 **CURIOSITÉ**

**Porsche 914 2.0 Speedster, 1975**

En Californie, tous les coups sont permis !

44 **MAX LACASSE**

**Les bagnoles à Papé**

Visite d'une incroyable casse gardoise spécialisée dans les anciennes.

50 **MERCI POUR L'INVITATION**

**Concours Rétrocœur**

Adrien a fait partie du jury d'un concours d'élégance labellisé FFVE.

56 **COFFRE À JOUETS**

**Les 1000 Bornes**

En 2024, le célèbre jeu fête ses 70 ans.

60 **DOSSIER**

**Les voitures de Giugiaro**

Offrez-vous une auto du "designer du siècle".

66 **RACING**

**Triumph TR4 "3VC", 1962**

Prenez le volant d'une TR4 "usine" de compétition.

74 **ENTRÉE DE SERVICE**

**Citroën 2 CV AZU 250 pick-up "Michelin", 1975**

Cette pure rareté ferait le bonheur de bien des Citroënistes...

80 **LE VRAI PRIX**

**Mercedes type 124 (1984-1997)**

Indestructible, la Mercedes W124 se décline au pluriel. Laquelle choisir ?

92 **VINTAGE**

**Chien pendulaire**

Redécouvrez le Youki de la plage arrière !

94 **LES BONNES ADRESSES D'AUTORETRO**

98 **LA COTE SUR MESURE**

Les autos à l'allure improbable.

106 **CALENDRIER**

116 **LES PETITES ANNONCES**

122 **ANCIENS NUMÉROS**

Complétez votre collection d'Autoretro depuis le n° 1.



24



60



38



74



80



66

PROCHAIN NUMÉRO  
EN KIOSQUE  
LE 14 NOVEMBRE 2024

# Sur la route 36

Vous êtes amateurs de balades sur des routes sinueuses, aux paysages variés mêlant patrimoine culturel et gastronomique ?

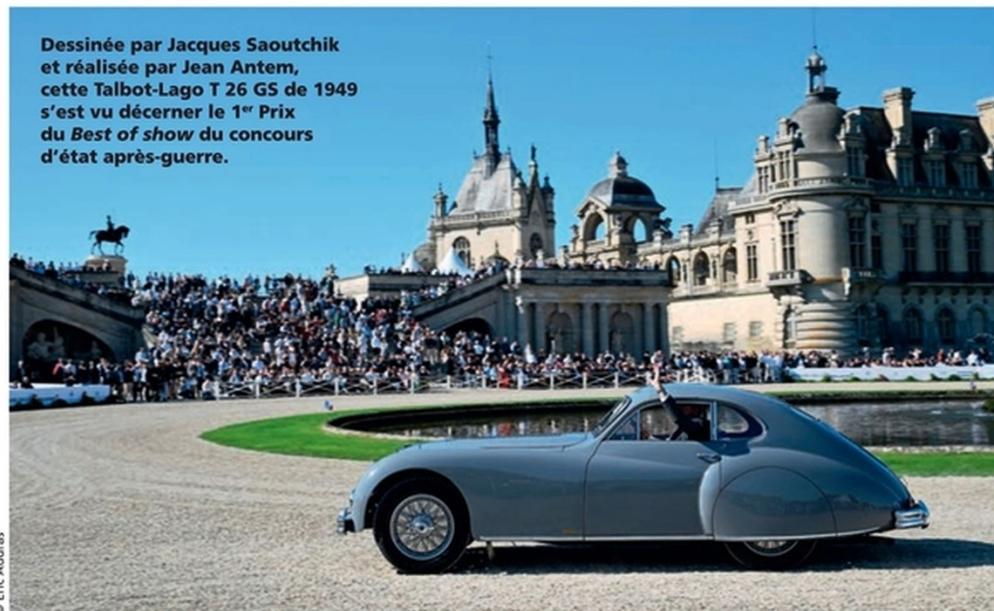
**Les routes de l'Indre sont faites pour vous !**

Découvrez le nouveau carnet de voyage pour concevoir **vos prochains rallyes-promenades dans l'Indre en Berry.**

[www.surlaroute36.fr](http://www.surlaroute36.fr)



Dessinée par Jacques Saoutchik et réalisée par Jean Antem, cette Talbot-Lago T 26 GS de 1949 s'est vu décerner le 1<sup>er</sup> Prix du Best of show du concours d'état après-guerre.



© Eric Audras

## Chantilly Arts & Élégance LE ROYAUME DU BEAU

Le 15 septembre, les pelouses du domaine du Château de Chantilly (Oise) accueillent la 7<sup>e</sup> édition de Chantilly Arts & Élégance Richard Mille. Cette dernière a battu un record d'affluence avec 28 000 visiteurs. En effet, que ne ferait-on pas pour assister à un tel spectacle ? Une centaine d'automobiles venues du monde entier étaient présentes pour participer au désormais

incontournable concours d'élégance, des plus belles réalisations des années 1920 aux actuels *concept cars*, dont la Lancia Pu+Ra HPE qui remporta le concours d'élégance dans sa catégorie. Il y en avait ainsi pour tous les goûts. Quarante clubs, ainsi que de nombreux particuliers, exposaient aussi pas moins de 900 voitures. Un spectacle exceptionnel !



© Eric Audras

Parmi les *concept cars*, chez DS, la Tribute rend hommage à la Citroën SM.



© Eric Audras

Le jury examine une Ferrari 250 GTO (produite à 36 unités) de 1962, ayant couru sous les couleurs du North American Racing Team.

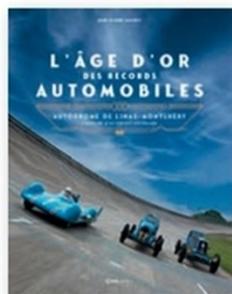


## COUPES MOTO LÉGENDE 2025

Organisateur de l'événement depuis trente ans, les Éditions LVA viennent de dévoiler l'affiche des prochaines Coupes Moto Légende qui se tiendront les 24 et 25 mai prochains sur le circuit de Dijon-Prenois. Une date à inscrire dès à présent dans votre calendrier !

[www.coupes-moto-legende.fr](http://www.coupes-moto-legende.fr)

## LE LIVRE DU MOIS



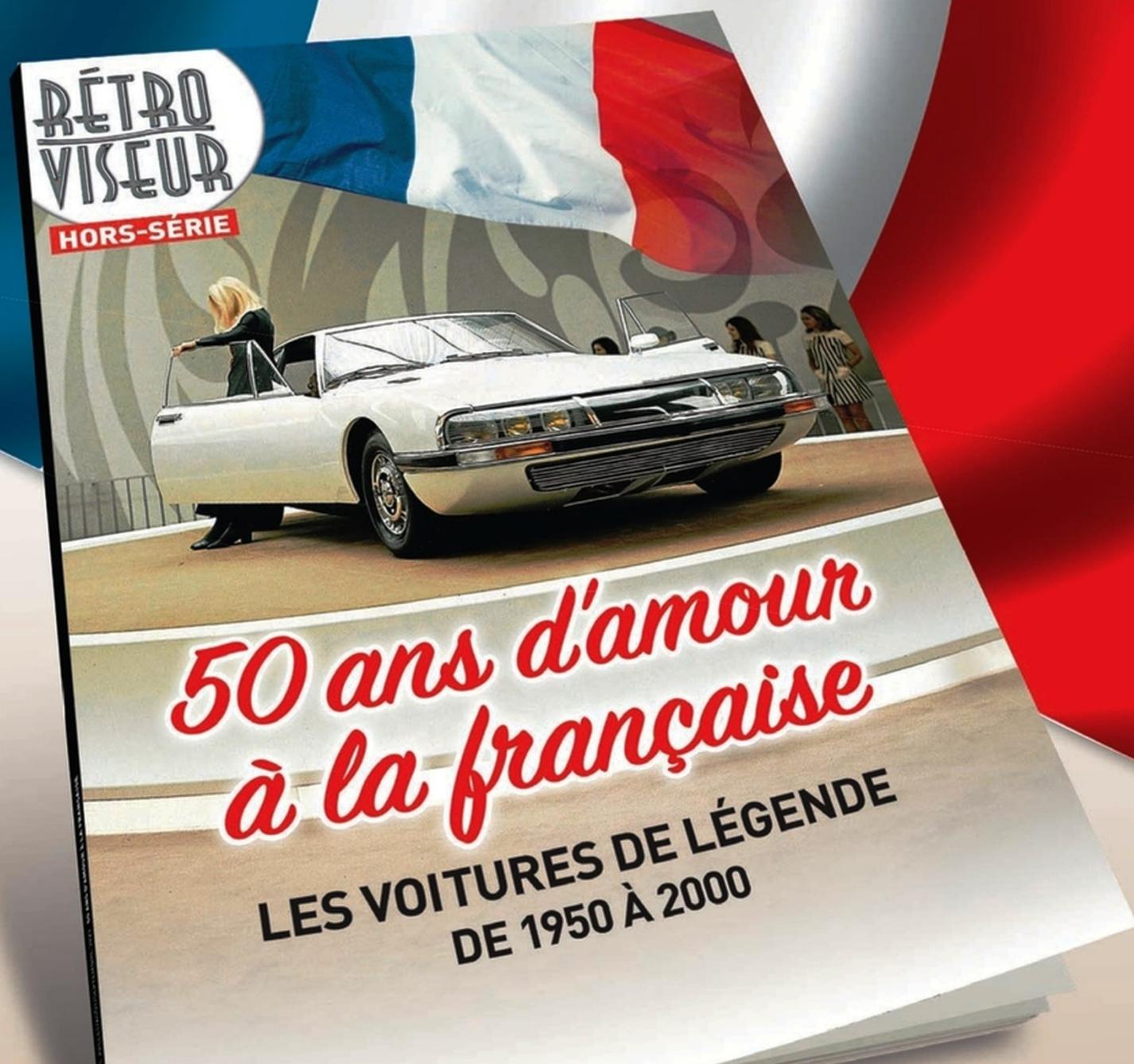
Amoureux de longue date du "précieux", Jean-Claude Amilhat ne pouvait manquer de fêter le centenaire de l'autodrome de Linas-Montlhéry ! Il lui livre un vibrant hommage avec un ouvrage de toute beauté qui lui a réclamé quatre années de recherches. L'histoire du célèbre circuit est si riche en événements et anecdotes que l'auteur a pris le parti de relater principalement certains records de vitesse et d'endurance réalisés depuis 1924 jusqu'aux années 1960. Dans le cas contraire, et sans même parler des courses, il eut fallu plusieurs centaines (milliers ?) de pages supplémentaires, un tableau récapitulatif en fin d'ouvrage indiquant une somme incroyable de records effectués jusqu'à l'année 2010. L'autodrome parisien demeure en effet le temple mondial des records automobiles : plus de 1 800 exploits ! Outre la qualité et la quantité d'informations contenues dans *L'Âge d'or des records automobiles*, nos lecteurs les plus fidèles auront en prime la joie de retrouver la plume ciselée de Jicé. Quant à l'iconographie, elle est tout simplement superbe. Un "pavé" patrimonial indispensable dans votre bibliothèque... X. A.

*L'Âge d'or des records automobiles – Autodrome de Linas-Montlhéry – L'histoire d'un circuit centenaire*, Jean-Claude Amilhat, 192 pages, Casa éditions, 39,95 €. Cet ouvrage est disponible par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur ([www.lva-auto.fr](http://www.lva-auto.fr)).

### SALON EN COULEUR

À l'occasion du Mondial de l'auto 2024, qui se déroulera du 14 au 20 octobre à Paris, découvrez dans le n° 415 de *Rétroviseur* des photos exceptionnelles colorisées du salon de... 1904 !

# EN KIOSQUE ACTUELLEMENT



**POUR TROUVER NOS PUBLICATIONS ET HORS-SÉRIES**

-  Utilisez ce QR Code pour trouver votre journal dans le point de vente le plus proche de chez vous ou rendez-vous sur : <https://bit.ly/3p4hle1>
-  Connectez-vous sur [la-boutique.com](http://la-boutique.com)
-  Appelez le service client au **01 60 39 69 79**



ÉDITIONS  
**LVA**

[www.editions-lva.fr](http://www.editions-lva.fr)

 LesEditionsLVA

 editionslva

 editions-lva

## Revue de clubs

### FRÉQUENCE XK



Toujours aussi dingue, avec ses 103 pages, le n° 104 daté de septembre du mensuel du club Jaguar Exclusive XK poursuit son dossier technique en trois parties sur le moteur de la XK 120, nous parle d'une XK 150 de 1958 signée Bertone, du designer Raymond Loewy, du roadster Buckler, et de tout un tas de choses fouillées. Sans oublier ce mois-ci un succulent édito !

[Jaguarexclusivexk.net](http://Jaguarexclusivexk.net)

### LA GAZZETTA DES ALFISTES



Le dernier bulletin de liaison de l'Alfa Romeo Club Hauts-de-France parle de ses sorties passées et futur. À ce jour, le club compte plus de 40 Alfa des années 1960 à nos jours.

[Alfaromeoclub.hdf@gmail.com](mailto:Alfaromeoclub.hdf@gmail.com)

### SM CLUB DE FRANCE



Le n° 119 du club éponyme revient sur le salon Avignon Motor Passion, ses dernières sorties, traite du variateur d'éclairage du tableau de bord et du motoréducteur, un outil spécial permettant de remonter les vitres électriques

en cas de panne.

[www.smclubdefrance.org](http://www.smclubdefrance.org)

### CLUB VEDETTE FRANCE

Le club nous signale l'acquisition d'un nouveau lot de pièces neuves pour Simca V8 et Ariane, réservées aux membres de l'association. Une bonne occasion de prendre une adhésion !

[www.clubvedettefrance.fr](http://www.clubvedettefrance.fr)

## Salon toulousain QUE DU BON !

Les salons automobiles rencontrent de plus en plus de succès. Dernier en date, l'Auto Moto Classic de Toulouse a enregistré 24 000 entrées, 200 clubs et exposants, soit une augmentation respective de 30 % et 20 % ! Outre les 1 700 véhicules exposés, cette 7<sup>e</sup> édition était aussi marquée par l'ouverture d'une bourse d'échanges mais aussi par l'exposition "Des moteurs et des ailes" retraçant les liens entre l'automobile et l'aviation. Et bien entendu, on y faisait de nombreux anniversaires : 100 ans de MG, 90 ans de Citroën Traction, 70 ans de Facel Véga, 60 ans de Ford Mustang, 50 ans de Citroën CX... Prochaine édition, du 5 au 7 septembre 2025.

[www.automoto-classic.com](http://www.automoto-classic.com)



## HORS-SÉRIE YOUNGTIMERS

Nos confrères de *La Vie de l'Auto* viennent de publier un hors-série intitulé *La Cote des youngtimers* (100 pages, 6,90 €). Découvrez plus de 350 modèles passés à la loupe !

## Salon Époqu'auto YOUNGTIMERS "MADE IN JAPAN" À L'HONNEUR !

Du 8 au 10 novembre, le "Salon de Lyon" ouvrira ses portes. Cette année, les youngtimers seront mis à l'honneur avec un espace de plus de 350 m<sup>2</sup> dédiés aux Japonaises dont un grand nombre de modèles déjà présentés dans *Autoretro* : Mazda 787B victorieuse des 24 Heures du Mans 1991 et MX-5 Le Mans 24, Toyota Century V12 et Supra Biturbo, Honda Beat et S2000, Nissan Figaro, Mitsubishi 3000 GT, Daihatsu Copen, Autozam AZ-1... Un parking de 150 places est également réservé aux "jeunes anciennes" Japonaises. Enfin, la vente Osenat du 8 novembre fera aussi la part belle aux youngtimers. Et si vous êtes réfractaires à ces autos, sachez que l'on fêtera aussi à Lyon les 60 ans de la Ford Mustang et des automobiles Matra, sans parler d'autres sérieuses expositions : Bertone, MG, Hotchkiss...

Plus d'infos sur [epoquauto.com](http://epoquauto.com)



© Xavier Audiau

## Air Legend PATRIMOINE VOLANT

Les 14 et 15 septembre, s'est tenu le meeting aérien Air Legend, sur l'aérodrome de Melun-Villaroche (Seine-et-Marne). L'occasion pour les amateurs de mécanique ancienne (plus de 47 000 personnes sur le week-end !) de voir évoluer dans le ciel les plus célèbres aéronefs, de rencontrer des pilotes, de chiner livres, pièces et autres accessoires ou, pourquoi pas, de prendre rendez-vous pour un futur baptême de l'air en Fouga Magister grâce à l'association APPAF (Association pour la préservation du patrimoine aéronautique français), sise à Beauvais ! Et bien entendu, des véhicules militaires étaient présents, comme cette VW Kübelwagen.

[airlegend.fr](http://airlegend.fr)



© Xavier Audiau

## Rassemblement de véhicules anglais DU BEAU MONDE !

Le dimanche 1<sup>er</sup> septembre s'est tenu, dans le parc de la mairie de Saint-Pierre-lès-Nemours (Seine-et-Marne), le 12<sup>e</sup> Rassemblement de véhicules anglais, organisé par le club English renCART. Environ 150 voitures et motos anglaises avaient fait le déplacement. Le 1<sup>er</sup> Prix du concours d'état est revenu à cette splendide Lagonda M45 Lancefield de 1934, primée il y a quelques années au concours de Pebble Beach. Rien moins !

[www.english-rencart.com](http://www.english-rencart.com)



### 3 questions à... **GIACOMO AGOSTINI**

L'invincible multiple champion de moto (15 titres mondiaux, 18 nationaux et 10 victoires au Tourist Trophy !), Giacomo Agostini, était en visite chez nos confrères motards aux Éditions LVA le 13 septembre dernier. Une excellente occasion pour causer... automobile !

**Autoretro :** Dans cette partie du bâtiment, on a davantage le sens de l'équilibre sur quatre que deux roues, voyez-vous ! Le champion de moto que vous êtes appréciez-vous aussi l'automobile ?

**G. Agostini :** *Oui, bien sûr. J'ai d'ailleurs aussi couru sur quatre roues ! J'ai pratiqué la compétition automobile en monoplace dès 1978 en Formule 2 avec une Chevron B42, puis en Formule 1 Aurora au volant d'une Williams FW06 en 1979 et 1980. C'était difficile pour moi de quitter le monde de la moto en 1977. Aussi, la course automobile me permettait de penser à autre chose...*

**AR :** Vos fans savent que votre musée de Bergame comporte beaucoup de machines historiques. Mais, à titre personnel, avez-vous aussi une automobile ancienne ou de collection ?

**G. A. :** *Je possède une Jaguar XK8. Et comme pour tout véhicule, je me suis aperçu que si l'on ne s'en sert pas régulièrement, on a des (mauvaises) surprises...*

**AR :** Selon vous, quelle est la marque la plus importante de l'histoire de l'automobile ?

**G. A. :** *Ferrari, bien sûr !*

**AR :** Et Giacomo de préciser, après un éclat de rire, en bon Italien qu'il est : *Je ne peux vraiment pas dire autre chose !*

## Rétromobile 2025

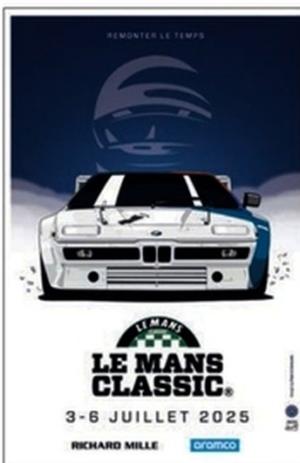
### PLEIN FEU SUR LA DS !

Comme le suggérait dans ces pages le mois dernier l'affiche du prochain salon Rétromobile qui se tiendra à Paris du 5 au 9 février, la Citroën DS sera à l'honneur pour ses 70 ans. Et probablement de très belle manière puisque, depuis, on sait que c'est la célèbre maison Mathieu Lustrerie et le décorateur Charles Imbert qui auront la charge de la scénographie des modèles exposés. Si vous avez en mémoire la sublime expo Porsche 911 du lustrier en 2022, voilà qui met l'eau à la bouche...

[www.retromobile.com](http://www.retromobile.com)

## SORTIE HONDA

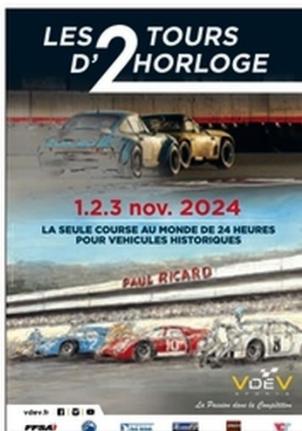
Le Club Honda S800-N-Z-France nous donne de ses nouvelles. Pour sa sortie annuelle, il s'est retrouvé dans l'Ain les 14 et 15 septembre. 30 équipages ont ainsi participé à "l'Ain Possible" au départ de Nantua pour sillonner le Haut-Bugey et le Jura. N'hésitez pas à rejoindre le club sur sa page Facebook.



## LE MANS CLASSIC 2025

L'affiche de la prochaine édition du Mans Classic vient d'être dévoilée. Cette 12<sup>e</sup> édition se tiendra sur le célèbre circuit sarthois du 3 au 6 juillet. Réservez dès à présent votre week-end : 700 voitures vous attendent sur la piste et plus de 8 500 dans les différents espaces d'exposition !

[www.lemansclassic.com](http://www.lemansclassic.com)



## 2 TOURS D'HORLOGE

Du 1<sup>er</sup> au 3 novembre, le circuit du Castellet accueillera les 2 Tours d'Horloge, la seule course historique au monde de 24 heures non-stop, organisée par V de V Sports. À noter qu'une parade aura lieu le samedi matin et qu'un espace dans l'enceinte du circuit est dédié aux autos de collection.

[vdev.fr](http://vdev.fr)

## LES BONNES ADRESSES

### EXCEPTION -

#### Cooper Climax T51

• Circuit de Mornay  
Domaine du Château de Mornay,  
23220 Bonnat, tél. 06 64 36 21 47,  
[www.circuit-mornay.fr](http://www.circuit-mornay.fr)

#### MATCH - Citroën CX 2400 GTI vs Peugeot 604 GTI

• CX Club de France  
[www.cxclubdefrance.com](http://www.cxclubdefrance.com)  
• Club 604 International  
[www.club604peugeot.fr](http://www.club604peugeot.fr)

• CX Basis  
[www.cx-basis.fr](http://www.cx-basis.fr)  
• L'Agence CX  
[www.l-agencecx.org](http://www.l-agencecx.org)

• Très Beau  
<https://tresbeau.nl/>  
• Série 04  
[www.serie04.com/fr/](http://www.serie04.com/fr/)

#### CURIOSITÉ - Porsche 914 Speedster

• Porsche Club 914 France  
[www.914-porscheclub.fr](http://www.914-porscheclub.fr)

#### MAX LACASSE

• Les baignoires à Papé  
Hameau de Colombier, 384  
Chemin de la Coste, 30200 Sabran,  
tél. 04 66 89 44 24

#### MERCI POUR L'INVITATION

##### - Rétrocœur

• AutAu  
[www.autau.fr/](http://www.autau.fr/)

##### RACING - Triumph TR4 "3VC"

• Beaulieu Motor  
[www.beaulieumotor.be](http://www.beaulieumotor.be)  
• Triumph Club de France  
[www.triumph-club-de-france.fr](http://www.triumph-club-de-france.fr)

##### LE VRAI PRIX -

##### Mercedes type 124

• Amicale des Mercedes W124  
[www.w124.org](http://www.w124.org)  
• Club Mercedes-Benz France  
[mb-france.mercedes-benz-clubs.com](http://mb-france.mercedes-benz-clubs.com)  
• Mannes  
[www.mannes.fr/boutique/mercedes](http://www.mannes.fr/boutique/mercedes)  
• UAP  
[www.uap.pieces-detachees.fr](http://www.uap.pieces-detachees.fr)

• Verdeckshop

[verdeckshop.de](http://verdeckshop.de)

• Comptoir du Cabriolet

[www.comptoirducabriolet.com](http://www.comptoirducabriolet.com)

• Pneus-online.fr

• Oscaro.com

## COQUES DE MINI NEUVES !

La société Datch Distribution nous informe qu'elle est la seule à proposer et à avoir en stock en France des coques de Mini neuves de Mark 1 (1959-1967) et Mark 7 (1996-2000). Si le travail de restauration de la carrosserie de votre Mini vous semble insurmontable, vous savez ce qu'il vous reste à faire... [www.datch.fr](http://www.datch.fr)

### Alerte à destination de nos lecteurs : publicité frauduleuse

En pages 5 et 4<sup>e</sup> de couverture du n° 493 d'Autoretro, paru en février 2024, une publicité intitulée "Investir" proposait des placements dans des "parkings équipés de bornes électriques". Cette page renvoyait sur une plateforme qui se révèle avoir usurpé le nom et l'adresse et les coordonnées RCS de l'entreprise SIM (Société d'investissement multimarques) filiale du Groupe AccorInvest, propriétaire exploitant hôtelier. Cette publicité est donc une fraude caractérisée, et Autoretro met en garde ses lecteurs contre tout risque d'escroquerie à l'épargne.



## C'EST VOUS QUI LE DITES !

Un commentaire, une question, un coup de gueule, faites-nous partager vos préoccupations en écrivant à **Autoretro** BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex, ou par mail à [redaction.ar@lva.fr](mailto:redaction.ar@lva.fr)

# L'histoire du rétroviseur de la CX

## Troisième partie : la consécration !

Notre lecteur Didier Coffy a longtemps travaillé pour Citroën. Il nous livre ici le dernier volet de la passionnante et longue saga du célèbre rétroviseur de la CX... **Autoretro**

HABITUÉ DÉSORMAIS À LA DOUCHE FROIDE LIÉE À CETTE PIÈCE CHARGÉE D'HISTOIRE AVANT MÊME SA MISE EN PRODUCTION, je reçois un jour un coup de fil très agressif du directeur de l'usine d'Aulnay-sous-Bois où la CX était fabriquée. À nouveau, "mon" rétroviseur est l'objet de critiques, une nouvelle fois justifiées, *mea culpa*. Mon interlocuteur me reproche le nombre de références qu'il doit approvisionner sur les chaînes de montage. Il y a en effet... 183 références différentes ! À quoi ce chiffre exorbitant tient-il ? Tout simplement au fait que la coque du rétroviseur est peinte chez l'équipementier de la couleur de la voiture sur laquelle il va être monté et cette coque est d'une conception telle qu'elle doit être installée en premier sur le châssis du rétroviseur. Une bonne dizaine de couleurs sont au catalogue, multipliées par les rétros droit et gauche. Même chose pour les directions à droite (les indexations des rétros sont différentes des conduites à gauche), et multipliées par les



© Joël Peyrou  
Monté sur une TVR Chimaera, le rétroviseur d'origine CX dispose pour sa part d'un petit bouton destiné à... ouvrir la portière !

versions destinées aux pays pour lesquels un marquage en différentes langues est obligatoirement gravé sur le miroir, multipliées par quelques versions spéciales produites en petite série, et on atteint ce chiffre aberrant de 183 versions différentes ! La leçon que nous en avons tirée est de concevoir désormais les rétroviseurs avec une coque toujours peinte de la couleur de la voiture mais clipsée en dernier sur le châssis du rétroviseur,

ce qui permet de n'avoir que quelques versions de base, la coque étant ajoutée sur la voiture au dernier moment. Mais l'histoire de ce rétroviseur ne s'arrête pas là. Je reçois un jour un appel du service des achats. L'acheteur du rétroviseur me demande si je suis d'accord pour que la société Lotus utilise ce rétroviseur. On est généralement intéressé pour que la cadence de production d'une pièce augmente afin de faciliter l'amortissement des outillages à condition que cela ne fasse pas concurrence à la marque. On aurait par exemple répondu non si Renault nous avait sollicités. Par la suite, plusieurs marques britanniques ont également eu notre accord : Jaguar pour la XJ 220, TVR pour plusieurs modèles et Aston Martin. Quelle consécration ! Puis une marque française, Hommel, tandis que le Spider Renault, me semble-t-il, en a utilisé une version très proche non équipée du faux soufflet en caoutchouc. J'en oublie peut-être, les lecteurs compléteront la liste !

DIDIER COFFY

## Expert en Aston DB5

**BRAVO POUR VOTRE 4 PAGES SUR CETTE EXTRAORDINAIRE ICÔNE AU 1/43<sup>e</sup> QU'EST L'ASTON MARTIN DE JAMES BOND !**

La DB5 est un pur chef-d'œuvre italien. Je possède plus de 60 DB5 Corgi et je retape beaucoup d'épaves récupérées ici et là. En tant que collectionneur de ce modèle qui a fait rêver plus d'un gosse, je me permets de formuler quelques remarques. Les petites Aston de Corgi Junior et de son concurrent ne sont pas des DB5 mais des DB6, grossière erreur de la part de ces deux fabricants anglais ! De plus, il y a eu un autre moule DB5 très réussi de la part de Corgi dans une troisième série au 1/43<sup>e</sup> avec des ailes avant "un peu élargies" dans un beau gris métal. Les rééditions qui vont suivre au 1/43<sup>e</sup> au fil des autres *James Bond* à la fin des années 1990 et début 2000 (en gris métal ou or) sont loupées dans la mesure où les passages de roues arrière sont tout ronds et pas légèrement "carrés", ce qui fait tout le charme

de cette voiture à la carrosserie italienne très réussie par ailleurs. Mais elles ont le mérite d'exister et permettent à ceux qui ne l'ont pas achetée à l'époque (la peinture est belle et elles sont neuves en boîte !) de pouvoir se rattraper. Les séries au 1/35<sup>e</sup> ont pour ma part moins de charme que le 1/43<sup>e</sup> et manquent de finition. Elles sont davantage du domaine du jouet que de la miniature de collection. IXO en a sorti plusieurs plus récemment en série presse très réussies avec une très belle peinture gris bronze métal.

THIERRY DUPONT

Merci pour toutes ces précisions. Et vous avez parfaitement raison : les "petites" versions Junior prennent bien pour base une DB6, reconnaissables à son caractéristique petit becquet arrière. Comme vous le dites, c'est assez incroyable de la part de fabricants de miniatures anglais ! **Autoretro**



## Collection de collectors

**MON MAGAZINE PRÉFÉRÉ EST ARRIVÉ AUJOURD'HUI.** En plus, il s'agit du numéro 500, tant attendu ! En remerciement, voici un petit clin d'œil au 1/43<sup>e</sup>. Issues de ma collection de miniatures, on y retrouve des autos de ce numéro spécial : Shelby Cobra GT500 KR, Ferrari 500 Superfast, Caterham Superlight R500 (bon, la mienne est une Lotus Seven...) et Fiat 500. Quant à la Dinky Toys Citroën 2 CV série 500 présentée dans votre nouvelle rubrique Coffre à jouets que j'apprécie beaucoup, sachez que je possède pas moins de 21 versions de 2 CV ! En revanche, je m'aperçois que parmi mes 2 500 miniatures, je ne possède aucune Mazda MX-5 ! Merci à toute la rédaction pour ce numéro 500, un pur collector !

MARC STERN

Merci pour ce clin d'œil, Marc. Et entre nous, mieux vaut avoir 2 500 autos sur des étagères que dans son garage... Aucune MX-5 pour autant ? Voici un impardonnable manquement auquel il va falloir remédier ! **Autoretro**

## Et la Mercedes 500 W124 ?

**GÉNIAL, LE N° 500 D'AUTORETRO !** On aurait pu aussi y voir figurer une Mercedes 500 W124 !

XAVIER COURTY

Merci pour ce retour, Xavier. S'il existe quantité de modèles reprenant le chiffre "500", pour ce numéro spécial, on ne pouvait manquer de parler de la Mercedes 500 SL type R107, et ceci pour une raison bien simple : lors de la sortie du n° 1 d'Autoretro en 1980, cette auto était encore en production. Quant à la série W124, elle est à l'honneur de notre rubrique Le Vrai Prix de ce mois-ci. Voyez comme les choses sont bien faites ! **Autoretro**

## Impatient...

**D'HABITUDE, J'ATTENDS D'AVOIR LA VERSION PAPIER POUR LIRE AUTORETRO.** Mais ce matin, le n° 500 étant déjà disponible en version numérique, j'ai craqué ! Ce numéro fut immédiatement lu et dévoré. Bravo et merci à l'équipe, et surtout à vous, Xavier, en tant que capitaine de ma revue préférée !

BERNARD TILMAN

Eh bien, je vous invite donc à le lire une seconde fois, Bernard ! Avantage de la version numérique, c'est qu'elle ne prend guère de place chez vous puisque je sais que vous faites partie de nos plus fidèles lecteurs belges qui collectionnent **Autoretro** depuis le... n° 1 ! Un grand merci pour votre fidélité. **Autoretro**

## Supercar bientôt superstar ?

« **BONJOUR ! JE SUIS LA RENAULT 5. ON M'APPELLE AUSSI SUPERCAR.** »

Vous vous souvenez de ma publicité lors de mon lancement, en 1972 ? Mon propriétaire m'appelle Clémentine par rapport à ma couleur, mais aussi parce qu'il dit qu'avec les clémentines, on n'a jamais de pépins ! C'est vrai que je ne fais pas mon âge, malgré mes presque 50 ans. Je suis née à Flins en juin 1975 mais suis toujours restée toute fringante et pimpante. J'ai une belle histoire à vous raconter... Arlette, ma première propriétaire creusoise, m'a bichonnée pendant plus de 25 ans, ma mission essentielle étant de partir faire les commissions (on disait comme ça à l'époque) avec elle, dans le village voisin. Ces petits trajets ont hélas tué à petit feu mon pourtant robuste "Billancourt" fort de ses 34 ch. Après, c'est la jeune Marie-Noëlle qui s'est occupée de moi, du côté de Bordeaux. Ma nouvelle propriétaire a bien pris soin de moi et m'a conservée à l'abri et au sec



(mes ailes arrière n'aiment pas la pluie), tout en me faisant découvrir la ville, avant de me vendre à mon nouveau et actuel propriétaire, Marc. Il a flashé sur moi par rapport à ma couleur "so seventies" et à une petite cousine un peu plus huppée nommée R5 TS qu'il avait eue en tant que première voiture. Il y a une dizaine d'années, il m'a offert un *lifting* complet chez le carrossier car j'étais pleine de rouille. Il vient également de m'offrir une nouvelle sellerie. À nouveau une Supercar ! Je suis donc prête à me mesurer

à ma nouvelle descendante électrique. Il paraît qu'elle a tout copié sur moi : mes couleurs vives, mon joli petit minois, mes feux arrière, ma trappe d'aération sur son capot, mon levier de vitesses au tableau de bord... et mon charme ! Mon propriétaire dit que je suis probablement une des plus belles R5 de première génération avec vitesses au tableau de bord mais il exagère sûrement. Je reste donc disponible et prête à en découdre avec cette petite nouvelle à piles, sur Limoges ou à la capitale (j'aimerais bien voir la tour Eiffel). Je rêve de "faire la une" dans votre magazine, dans le cadre d'un comparatif "mère-fille" ! Allez-vous m'offrir ce rêve ?

MARC PLANCHE

Oh, comme c'est joliment dit, Marc ! Bravo aussi pour la qualité de la restauration de Clémentine. Nous allons étudier votre proposition dès que possible... **Autoretro**



## Nouveau fan !

TRÈS BONNE INITIATIVE QUE LA NOUVELLE RUBRIQUE "COFFRE À JOUETS" que je découvre à la lecture de votre n° 499 ! Aussitôt reçu mon *Autoretro*, la réactivité est immédiate avec l'envoi de ce cliché montrant l'une des premières Aston Martin DB5 "007" de chez Corgi et une série limitée datant de 1999 !

JEAN-PIERRE GOTARD

Un grand merci pour ce retour. Inutile de préciser qu'en établissant la liste des prochains sujets de cette nouvelle rubrique, nous aussi, nous sommes retombés en enfance avec un réel enthousiasme ! Il y a tant de choses à dire, comme vous le découvrirez au fil de nos numéros... **Autoretro**

## Fidèle au poste !

FIDÈLE ABONNÉ DEPUIS BIEN LONGTEMPS, J'AI DÉCOUVERT LA MAGNIFIQUE ALFA ROMEO SPIDER JAUNE dans votre numéro daté de juillet. C'est un très bon choix car je n'en ai rencontré qu'un seul modèle de cette couleur et je la trouve particulièrement belle et originale. Concernant l'intérieur noir, je suis plus partagé car je préfère les intérieurs clairs comme le mien. Je vous avais rencontré pour le reportage sur ma voiture paru en avril 2000. Il s'agit d'un modèle de 1990 que j'ai acheté en 1995 avec 30 000 km d'origine. Elle en affiche désormais 130 000 et, si je l'ai toujours, c'est que j'en suis pleinement satisfait ! Seule différence, je suis passé d'un usage comme voiture unique à un usage de loisirs pour participer à des rassemblements et des sorties de clubs de voitures anciennes. L'entretien demeure très facile car il



s'agit d'une mécanique simple et je n'ai encore jamais rencontré de difficultés concernant les pièces détachées. De plus, à ce jour, je n'ai jamais connu de problèmes électriques évoqués par certains propriétaires de voitures italiennes : mes vitres et rétroviseurs électriques fonctionnent parfaitement ! Enfin, pour finir sur une tout autre note positive, je vous confirme que j'ai

toujours apprécié la qualité de votre journal, particulièrement le style et l'orthographe qui sont des éléments qui se dégradent hélas actuellement.

FRANÇOIS CONVERSE

Un grand merci pour votre fidélité à *Autoretro* et tout le bien que vous en dites ! Il est vrai que les Spider série 4 de couleur jaune ne courent pas les rues, d'où son choix pour notre reportage. Au regard des photos de votre auto dont j'avais pris le volant il y a près d'un quart de siècle, je constate qu'elle présente toujours aussi bien, preuve d'un entretien scrupuleux. Bravo ! Autre point intéressant à souligner dans votre courrier, le changement de statut de votre Alfa : de *daily driver* durant des années, il s'agit désormais d'un véhicule de collection utilisé uniquement pour vos loisirs, ce qui vous permet de le préserver au mieux. Manifestement, le virus Alfa a encore frappé ! **Autoretro**



## Souvenirs de voyage

Forcément, avec pareil prénom, Xavier est un lecteur sympa ! Pour preuve, il a pris l'habitude de nous envoyer des photos de ses voyages. Dans notre n° 496, il nous faisait part de ses découvertes au Canada. Ce mois-ci, direction l'Allemagne où il est tombé sous le charme de l'Ostdeutsches Fahrzeugindustrie Museum, situé à Benneckenstein. **Autoretro**

VOICI QUELQUES PHOTOS D'UN PETIT MUSÉE EN EX-RDA, pas très loin de l'ancienne frontière avec l'Ouest. Il y a tout ce que la production automobile est-allemande produisait

de mieux : des IFA (ex-DKW), des ESW (anciennes usines BMW restées à l'Est), des Trabant P50, P60, P70, des Wartburg dont un beau cabriolet, et une Skoda cabriolet qui avait dû être la propriété d'un membre influent du parti. En se promenant dans les allées du musée, on retombe dans l'atmosphère de l'époque ! Cerise sur le gâteau, on a profité du soleil avec une Fiat 500 découvrable qui, bien que moderne, distille un petit air rétro !

XAVIER MEKHOULFI

# EN KIOSQUE ACTUELLEMENT



## POUR TROUVER NOS PUBLICATIONS ET HORS-SÉRIES

-  Utilisez ce QR Code pour trouver votre journal dans le point de vente le plus proche de chez vous ou rendez-vous sur : <https://bit.ly/30kuJk5>
-  Connectez-vous sur [la-boutique.com](http://la-boutique.com)
-  Appelez le service client au **01 60 39 69 79**





# VOS AUTOS !

Vous aimez vos autos ? Prouvez-le ! Chaque mois, nous publions dans cette rubrique les photos de vos automobiles. Pour participer, c'est ici que ça se passe : [redaction.ar@lva.fr](mailto:redaction.ar@lva.fr)



## 1 HONDA CIVIC

« Je suis moderne, je roule en ancienne ! », s'amuse, en reprenant le slogan de votre magazine, notre fidèle lecteur belge, **Jean-Luc de Krahe**. « Voilà ma dernière acquisition. Cette magnifique Civic de 1989 à boîte automatique qui n'a connu auparavant qu'un seul propriétaire est désormais ma voiture de tous les jours. Achetée avec 77 000 km au compteur, elle en affiche aujourd'hui 89 000. C'est une voiture très moderne puisqu'elle possède même la radio et une montre ! », ajoute-t-il avec humour. Outre sa réputation d'indestructibilité et son excellent état général, cette Japonaise revêt aux yeux de Jean-Luc une valeur toute particulière : « Ma grande Michèle avait la même lorsque nous nous sommes connus. » C'est beau, l'amour...

## 2 VOLVO P1800E

« J'ai acheté cette Volvo P1800E 6 500 € ! », fanfaronne **Antoine Duriez**, avant de préciser : « C'était un tas de rouille ! » S'ensuit une longue restauration. « Je l'ai démontée, écrou par écrou, vis par vis, avant de l'amener au Portugal pour refaire la carrosserie et la recouvrir d'une peinture Silver Buch d'Aston Martin. Pour fêter le Bac de mon fils, nous avons fait un road trip en Suède pour acheter 25 000 € de pièces. J'ai ensuite remonté intégralement l'auto et refait le moteur deux fois. Après du sang, de la sueur et des larmes est sorti le bonheur ! Mon fils Thomas m'a aidé à passer des étapes difficiles. Mais que de souvenirs : le premier tour de clé, la première sortie... Je termine actuellement une Citroën SM et après j'arrête ! » Bravo et... courage !



## 3 BMW Z3 ROADSTER

Notre rédacteur en chef adjoint aurait-il atteint l'âge de raison ? **Adrien Malbosc** a en effet cédé aux charmes des youngtimers avec cette BMW Z3. « C'est la première fois que j'achète une voiture plus jeune que moi. Essayer l'Audi S4 pour le n° 498 a créé une sorte de déclic : la modernité, c'est vachement bien ! Et pourquoi pas un cabriolet ? Après être allé voir une Mazda MX-5, une Fiat Barchetta et même une Maserati Biturbo Spyder, j'ai jeté mon dévolu sur cette Z3 2,8 l de 1998. Ses 192 ch sont vraiment vivants, c'est un régal. Je ne lui reproche qu'une direction trop légère et sensible, sûrement une question d'habitude. Ah, et je vais changer cette calandre chromée non d'origine... »

# PASSION

## assurances

Des passionnés assurent des passionnés !

formule flotte à partir de 2 véhicules

À partir de  
**39 €\***

Tél. 01 47 61 04 84

E-mail : [passionassurances@orange.fr](mailto:passionassurances@orange.fr)

[www.passionassurances.fr](http://www.passionassurances.fr)



\* Tarif TTC pour un véhicule de plus de 50 ans en RC-DR



# ABONNEZ-VOUS



Offre

# MONSTRUEUSE

## d'Halloween

# - 35 %

## de réduction sur votre abonnement

### DURÉE LIMITÉE

✓ **PRIX BLOQUÉ** pendant la durée de l'abonnement

✓ **UNE RÉDUCTION** par rapport à l'achat en kiosque

✓ **Votre magazine DIRECTEMENT CHEZ VOUS**

**BULLETIN D'ABONNEMENT OFFRE HALLOWEEN** À compléter et retourner accompagné de votre règlement à :  
Autoretro - Service Abonnements - BP 50420 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX ou nous contacter par tél. 01 60 39 69 79

Je m'abonne en ligne  ou j'envoie mon bulletin

## 1 an / 11 n°s à 46,45 €

au lieu de 71,50 €<sup>(1)</sup> soit 35 % de réduction

(1) Tarif kiosque

### Mon règlement :

Chèque à l'ordre des Éditions LVA

 N° :

Expire fin :

Signature obligatoire :

Clé (obligatoire) :

3 derniers chiffres figurant  
au dos de votre carte bancaire.

12989

### Mes coordonnées :

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :  Ville :

Votre date de naissance :

N° Tél. :

E-mail :

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA.

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des partenaires des Éditions LVA.

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par les Éditions LVA, responsables de traitement, pour la gestion de votre abonnement. Elles sont conservées pendant la durée de votre abonnement et 3 ans à échéance de ce dernier et sont destinées aux services marketing, commercial et au prestataire de routage de votre abonnement. Conformément au Règlement Européen de la Protection des Données, vous pouvez exercer votre droit d'accès, de suppression, d'opposition et de limitation des données et les faire rectifier en contactant le service abonnements au 01 60 39 69 79 ou abonnements@lva.fr. Offre réservée à la France métropolitaine et valable jusqu'au 31/10/2024.

**VOUS ÊTES  
DÉJÀ ABONNÉ**

Profitez de cette offre pour prolonger  
votre abonnement en cours.

N° d'abonné



Fb

Suivez-nous sur les réseaux



Insta

**Cooper Climax T51, 1959**

# **ELLE A RÉVOLUTIONNÉ LA FORMULE 1 !**

Se mettre au volant d'une Formule 1 demeure le désir suprême de tout amateur de voitures de course. Un privilège rare dont nous avons bénéficié en prenant les commandes d'une monoplace qui a marqué l'histoire du sport auto.

*Autoretro* embarque ses lecteurs dans l'étroit fuselage d'une Cooper Climax T51 pour un baptême de piste !

TEXTE : PHILIPPE BERTHONNET  
PHOTOS : GILLES LABROUCHE







Sans être aussi étroit que celui d'une monoplace moderne, le cockpit réclame un peu de souplesse pour glisser ses jambes sous la jante du grand volant.

**"Le Cheval ne pousse pas la charrue, il la tire", disait Enzo Ferrari à propos des monoplaces à moteur central.**

Pour être honnête, c'est également un baptême pour moi puisque, en vingt ans d'essais, je n'ai jamais eu l'occasion de prendre le volant d'une F1. Pour l'heure, le baptême semble cependant compromis car je ne parviens pas à loger mon 1,90 m entre les tubes du châssis, ce qui va nous imposer de déposer le siège ! Croyez-moi, c'est sacrément intimidant de se confronter à ce genre d'auto, sorte de missile sur roues dans lequel on pilote, allongé, entre des réservoirs d'essence... Cette voiture fascine, et même les plus blasés des observateurs présents le jour de notre reportage ont ressenti une singulière émotion lorsqu'elle a débarqué de sa remorque de transport. Il faut dire que nous sommes face à un monument historique ! Pour mémoire, la Cooper T51 fut la première monoplace à moteur central à remporter le Championnat du Monde de F1 en 1959 avec l'Australien Jack Brabham à son volant. Rien

que ça... Certes, ce n'est pas l'auto de Brabham que nous vous présentons aujourd'hui mais une des 28 T51 construites et qui fut acquise par le pilote portugais Mario Cabral. Après avoir participé à plusieurs grands prix en Europe, elle ne quittera jamais vraiment la piste, sera exportée aux USA, avant de revenir sur le Vieux Continent et de se retrouver en France entre les mains de son actuel propriétaire, Olivier Huez.

## Monument historique

Olivier est un amateur passionné, comme nous les aimons à la rédaction, doté d'un sacré coup de volant et de la sensibilité technique nécessaire pour s'occuper de ce genre de mécanique. C'est lui qui nous fait les honneurs de sa voiture en la détaillant presque pièce par pièce alors que nous déposons les éléments de la carrosserie pour les besoins de la séance photo. Tout est authentique, du baquet originel au compte-tours trônant au centre du tableau de bord. Une fois déposé, le capot arrière laisse apparaître la pièce maîtresse, le moteur Coventry Climax FPF, fameux 4-cylindres héritier des motos-pompes FW construites au début des années 1950. Dessiné par Wally Hassan et Harry Mundy, ce moteur va connaître un extraordinaire succès commercial permettant à l'entreprise de se payer le luxe de développer un véritable moteur de course. Créé en 1950, le Championnat du Monde des Conducteurs va se voir doublé en 1958 d'un Championnat du Monde des Constructeurs, championnat où seuls les moteurs d'une cylindrée de 2,5 l pour un moteur à aspiration naturelle, ou 750 cm<sup>3</sup> s'il est suralimenté, pourront concourir jusqu'en 1961. D'un point de vue réglementation technique et sportive, c'est une période d'incertitude avec une CSI (Commission sportive internationale) qui, depuis la tragédie du Mans 1955,



La ligne de la Cooper Climax a changé définitivement le profil des voitures de grands prix.



Facile de prise en main, la Cooper demande cependant beaucoup de roulage pour l'exploiter à fond.

## Olivier Huez

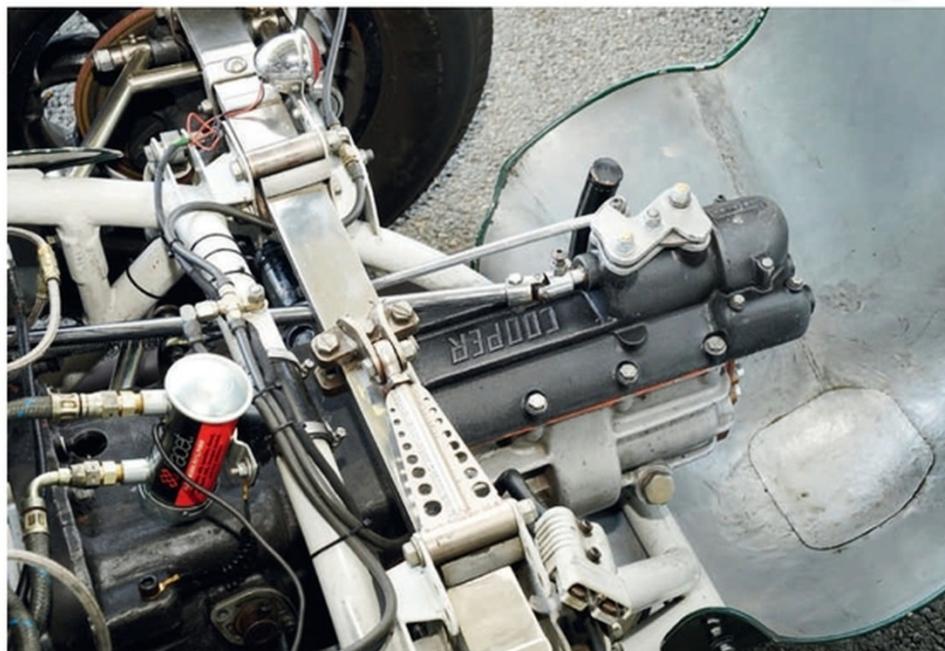
**Habitué de nos pages et compétiteur dans l'âme, Olivier Huez nous confie régulièrement ses bolides** et nous avait promis une surprise

lors de notre dernière rencontre. La surprise, c'était le prêt de sa Cooper Climax pour un galop d'essai. Rien que ça ! « Après avoir roulé en Sport Proto et en F2, je voulais connaître la Formule 1. Je n'ai donc pas laissé passer l'opportunité d'acquérir cette auto. Ce châssis est le 21<sup>e</sup> assemblé et il participera en 1960 à plusieurs grands prix en Europe où il sera engagé par l'écurie Centro Sud. L'auto a couru en Allemagne, en Autriche à Zeltweg où elle sera classée 6<sup>e</sup>, à Modène ou encore au Grand Prix de Paris qu'elle terminera à la 4<sup>e</sup> place. J'ai deux moteurs Climax, un 2 l et le 2,5 l qui l'équipe aujourd'hui. Cette Cooper présente un état rare pour une auto de course. J'ai même son siège baquet d'origine que je conserve à part. Même le compte-tours n'a pas été remplacé ! Facile à prendre en main, pour aller vite, elle nécessite cependant de bien assimiler son mode d'emploi en la laissant glisser des quatre roues. Rien à voir avec mon autre F1, une plus moderne RIAL de 1988... qu'il faudra venir essayer à titre de comparaison ! » Promis, nous serons là !



“ La quintessence du pilotage... ”

a à cœur de ralentir les performances des autos et modifie les règles en interdisant les carburants à base de méthanol et en limitant la durée des épreuves à deux heures ou 300 km contre auparavant trois heures et 500 km. Des modifications qui n'étaient pas du goût des BRM et autres Vanwall mais qui remettaient les compteurs à zéro en permettant à de nouvelles mécaniques de se montrer compétitives et de se mettre en avant. C'est ce que l'on pouvait entrevoir dès le 19 mai 1957 avec la 6<sup>e</sup> place de la Cooper Climax de Brabham et qui se confirmera lors du premier rendez-vous de la saison 1958 avec la victoire de Stirling Moss en Argentine. C'était parti, la "petite" et agile monoplace anglaise allait dominer et sonner le glas du règne des Maserati 250 F et autres Ferrari à moteur avant en définissant et en imposant >



La suspension arrière utilise encore des lames de ressorts semi-elliptiques qui surplombent la boîte ERSA d'origine Citroën.



La voiture apparaît assez petite. Son propriétaire la qualifie même de Formule Ford, en un peu plus gros...

## ACHETER UNE COOPER CLIMAX T51

### Ce qu'il faut savoir

Avec 21 Cooper T51 construites, vous savez déjà à quoi vous en tenir. Pour mémoire, trois transactions ont été répertoriées ces deux dernières années. Mais si vous persistez dans ce projet, gardez à l'esprit que si faire rouler ce genre d'auto réclame un certain toucher de volant, en assurant la maintenance nécessite aussi de sérieuses qualités techniques et une bonne connaissance de ce type de mécanique. Complexe, le moteur Coventry

Climax présente de nombreuses particularités : distribution par cascade de pignons, soupapes en Nimonic 80, vilebrequin équipé de masselottes d'équilibrage en Wolfram, trois pompes à huile (une de vidange et deux de pression), soit autant de spécificités qu'il vaut mieux connaître avant de se plonger dans ses entrailles. Côté transmission, on retrouve une boîte de vitesses empruntée à la... Citroën Traction ! Mais avec des pignons taillés chez ERSÀ, officine parisienne qui réalisera également un carter

moulé spécial bien plus rigide que le Citroën. En ce qui concerne le châssis, c'est un tubulaire dont l'état des sections des tubes doit être scrupuleusement inspecté avant d'aller le torturer sur un circuit rapide.

### Combien ça coûte ?

Le prix ? Comme il faut encore et toujours parler d'argent, sachez que les monoplaces de ce type ne sont certainement pas les plus chères du marché et que, pour les besoins

de ce reportage, nous avons assuré celle-ci pour un peu plus de 200 000 €. C'est presque cadeau pour ce type d'auto !

- 1 Olivier est un pilote de monoplace qui désormais goûte aux plaisirs de la Formule 1.
- 2 Éligible aux plus grands événements, le modèle est accepté à Goodwood.
- 3 Cooper, un nom magique qui n'aura pas fait briller que les Mini avec deux titres de Champion du Monde de F1.
- 4 Le bouchon du réservoir à ouverture rapide est un des accessoires emblématiques des autos de course de l'époque.





Le pilote est presque allongé entre les tubes du châssis et le réservoir d'essence.

le nouvel équilibre du moteur central arrière ! Titée en 1959 et 1960, la Cooper Climax filait ainsi une claqué aux F1 à l'architecture datant des autos de course de l'avant-guerre et faisait entrer les monoplaces dans une nouvelle ère.

### Formula One Circus

Le siège est déposé, on m'installe quelques mousses sous les fesses alors que le Climax ronronne à régime de ralenti propre aux mécaniques de compétition, bien au-dessus des 1 000 tr/min, avec quelques hoquets trahissant le profil pointu des cames de sa distribution. « Tu vas voir, c'est comme si tu pilotais une Formule Ford de 250 ch ! » Ce sont là les seuls conseils que m'administre Oliver avant de me lâcher sur la piste de Mornay. Bien qu'un peu d'espace ait été libéré avec le démontage du baquet, mes épaules sont coincées dans l'arceau de sécurité qui a été construit autour du gabarit de son pilote de propriétaire et mes genoux sont bloqués par la traverse tubulaire inférieure du tableau de bord. Peu importe, j'ai suffisamment de place pour que mes bottines actionnent le palonnier et la taille des pédales est idéale pour le talon-pointe. Face à moi, le badge Cooper est au centre de ce grand et souple volant, et deux grandes roues encadrent mon champ de vision. Allez, il est temps. *Go !* Dès les premiers mètres de prise en main pour comprendre la voiture, c'est une véritable impression de facilité qui se dégage de l'ensemble. Le moteur est coupleux et ne rechigne pas à repartir à bas régime, tandis que la précision de la direction tranche avec le diamètre généreux de son volant. Comme mes épaules sont bloquées, je ne peux compter que sur la faible amplitude de mes coudes et poignets pour corriger la trajectoire mais cela suffit tant cette direction est précise. Et pourtant, croyez-moi, à Mornay, ça tourne dans tous les sens !

Très technique, ce circuit alterne de nombreux virages avec un relief propre à mettre en avant les qualités d'un châssis. Alors que la température extérieure n'est pas tropicale et que je conduis "nez au vent", j'ai terriblement chaud. Normal, les tubes qui font office de circuit entre le radiateur et le moteur et qui contiennent le liquide de refroidissement passent au niveau de mes cuisses ! Mais ce qui me plaît le plus, c'est la vigueur avec laquelle le "motopompe" qui se situe derrière mon dos propulse l'ensemble une fois passé les 5 000 tr/min. Comme tous les moteurs "super carré", il monte rapidement en régime et il pousse vraiment en donnant de la voix avec un certain brio, rauque et métallique jusqu'à la limite des 6 700 tours autorisés. Par rapport aux monoplaces modernes que j'ai eu l'occasion de conduire, la Cooper est plus souple. En tenue de caisse, c'est assez souple et pourtant je ne constate aucun mouvement désagréable. C'est souple en appui et lors des freinages sans pour autant donner trop de plongée ou de cabrage lors des phases de freinage >



Les jantes magnésium sont montées avec des Dunlop Racing.

**"Tu vas voir, c'est comme si tu pilotais une Formule Ford de 250 ch !"**

Le train avant présente une double triangulation avec des combinés ressort-amortisseur.



**Direction directe, réservoir de liquide de frein derrière le radiateur, et palonnier positionné juste en avant de l'axe des roues.**

### Caractéristiques techniques

#### COOPER CLIMAX T51, 1959

**Moteur** Coventry Climax FPF, 4-cylindres en ligne en position longitudinale et centrale AR, tout alu, 2 495 cm<sup>3</sup> (94 x 89,9 mm), environ 250 ch à 6 750 tr/min, 30 mkg à 5 000 tr/min, rapport volumétrique n.c., soupapes en V à 66° (celles d'échappement sont refroidies au sodium), 2 arbres à cames en tête, pistons en aluminium moulé, bielles en acier forgé, vilebrequin à 5 paliers équipés de masselottes d'équilibrage boulonnées sur les contrepoids, graissage par carter sec, allumage par magnéto, 2 carburateurs double corps Weber 55 DCO.

**Transmission** aux roues AR, boîte 4 vitesses C5S ERSA-Citroën, différentiel à glissement limité à galets.

**Direction** à crémaillère, sans assistance.

**Freins** hydrauliques, disques pleins Girling (AV/AR 250/240 mm).

**Suspension** à 4 roues indépendantes. AV double triangulation avec amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux ; AR avec lames de ressorts semi-elliptiques en position transversale supérieure et triangles inférieurs.

**Structure/Carrosserie** châssis à treillis tubulaire, éléments de carrosserie en tôle fine d'aluminium, monoplace.

**Dimensions** longueur, largeur et hauteur n.c., empattement 2,30 m, voies AV/AR 1,20 m.

**Poids** (à vide) 500 kg.

**Roues** jantes en magnésium, pneus Dunlop Racing 204, AV 5.00L-15, AR 6.50 L-15.

**Vitesse maxi** environ 260 km/h.



et d'accélération. L'ensemble transpire une homogénéité manifeste qui met en confiance et incite à hausser le ton.

#### Impression de facilité

Ma main droite ayant très peu de place pour manipuler le levier de vitesses, je suis attentif à son maniement et décompose chaque passage de rapport. Les claquements de l'échappement résonnent dans la vallée à chaque coup de gaz du talon-pointe et, dès que le pied attaque la pédale de droite, la Cooper se tasse sur son train arrière sans que la direction ne s'allège. Ne reste alors plus qu'à pointer vers le prochain point de corde. Après plus d'une heure passée sanglé dans cette monoplace, je ne sais pas si j'ai bien pigé son fonctionnement tant tout paraît facile à son volant ! Et comme

c'est souvent le cas avec des autos parfaitement pensées, construites et bien réglées, on aurait tendance à se prendre pour un bon pilote... Un leurre à oublier, car tirer la quintessence de ce matériel requiert beaucoup d'expérience et une bonne dose d'humilité. Deux critères essentiels qui caractérisent son propriétaire actuel qui perpétue ainsi la mémoire des grands pilotes qui se sont illustrés avec une Cooper Climax et ont bâti la légende de la Formule 1...

*Toute notre reconnaissance à Olivier Huez qui, comme à son habitude, nous a confié sans restriction une de ses voitures de course dont la présentation esthétique est à l'aune de la préparation technique : sans défaut ! Merci également à Pierre Petit pour son accueil au sein de son paradis creusoise ([www.circuit-mornay.fr](http://www.circuit-mornay.fr)).*



La carrosserie entièrement réalisée en fine tôle d'aluminium demande beaucoup de précautions.



**"Pierre Petit, ex-Champion de Formule 3, apprécie en connaisseur les explications d'Olivier Huez."**



Cela aurait pu être un 8-cylindres en V, finalement le FPF restera un 4-cylindres en ligne comme l'étaient les motopompes dont il est issu...

### POINTS FORTS

- ▶ C'est une Formule 1...
- ▶ Monument historique
- ▶ Comportement et équilibre
- ▶ Caractère du moteur
- ▶ Éligible en compétition historique (classe FIA F1/2 Période E)

### POINTS FAIBLES

- ▶ Rare sur le marché...
- ▶ Maintenance spécifique
- ▶ Réclame un certain toucher de volant pour aller vite

Peugeot 604 GTI (1984) vs Citroën CX 2400 GTI (1977)

# APPELLATION D'OR

Toutes deux fabriquées par le même groupe, PSA, les 604 et CX GTI ne pourraient pas être plus différentes : propulsion, V6 en ligne *seventies* et suspension traditionnelle d'un côté, traction, 4-cylindres, carrosserie fuselée et suspension hydropneumatique de l'autre. Pourtant, si l'on oublie tous nos préjugés, les prestations sont-elles si différentes ?

TEXTE : STÉPHANE SCHLESINGER - PHOTOS : DANIEL DENIS



**C'**est vrai, pourquoi le sigle GTI devrait-il obligatoirement désigner une petite sportive ? La première auto à l'arborer n'a rien d'une compacte servant à aller se ravitailler chez Mammouth : prestigieux coupé italien, la Maserati 3500 GTI a gagné son "I"

final en troquant ses carburateurs contre une injection en 1961. Une Grand Tourisme à injection, en somme, quoi de plus logique ? La seconde GTI n'est autre que la mythique VW Golf, en 1976, et la troisième... la CX, apparue un an plus tard ! Initialement, celle-ci devait se nommer GT Injection, mais le constructeur a préféré au dernier moment le badge GTI, plus évocateur, grâce à la Golf, de dynamisme. Exactement ce dont la CX manquait depuis son lancement en septembre 1974. En effet, limitée à 112 ch maximum, elle n'avait pas droit au 2,31 de 130 ch animant la DS 23 ie, jugé trop haut de gamme. Toutefois, Citroën se ravise et, fin 1976, la CX récupère le 4-cylindres culbuté de 2 347 cm<sup>3</sup> de sa devancière, puis lui offre au printemps 1977 une injection Bosch L-Jetronic plus simple et fiable que la D-Jetronic de la DS.

Cela donne la CX GTI qui, dotée enfin d'un peu de puissance, peut enfin exploiter dignement son formidable châssis : bras superposés à épure antiplongée à l'avant, bras tirés à l'arrière, suspension hydropneumatique affermie, direction assistée à rappel asservi DIRAVI. Pour bien montrer sa spécificité, cette CX arbore une décoration sportive mais pas trop. Entourages de vitres noirs, tout comme le bandeau reliant les feux arrière, jantes en alliage, logos GTI un peu partout... Le problème, c'est l'hétérogénéité de l'ensemble : les chromes, encore abondants, jurent avec le noir mat, et les antibrouillards semblent avoir été installés par un bricoleur du dimanche. Néanmoins, la CX GTI réussit son coup et trouve sa clientèle. Par la suite, elle va évoluer régulièrement : nouvelle console centrale en 1978, béquet et montants arrière noirs en 1980, ailes avant élargies couplées à des pneus TRX en 1981, calandre et pare-chocs modifiés en 1982, moteur porté à 2,51 pour 138 ch en 1983, puis restylage (boucliers remplaçant les éléments chromés, nouvel habitacle) en 1985. La CX GTI disparaît en 1989. Si on aime dépenser sans compter chez Citroën, à Sochaux,

# IGINE CONTRÔLÉE



**“Si on aime dépenser sans compter chez Citroën, chez Peugeot, on reste près de ses sous !”**

on reste près de ses sous. On souhaite à la fin des années 1960 se doter d'un haut de gamme à plus de quatre cylindres ? On va partager les dépenses. Peugeot s'allie à Renault puis Volvo pour concevoir un V8 et un V6 ultramodernes, tout en alliage et dotés de deux arbres à cames en tête qui seront produits dans une nouvelle usine, à Douvrin.

## La super 504 arrive à maturité

Ce sont les ingénieurs du Lion qui feront le gros du développement, mais seul le V6, en raison de la crise pétrolière de 1973, sera retenu. Chez Peugeot, on décide de l'installer dans l'excellente plateforme de la 504, économes, toujours, alors que la carrosserie, tracée par Pininfarina, recycle le dessin de la Fiat 130 Coupé, en lui ajoutant deux portes. Cela donne la 604. Présentée en 1975, elle se voit immédiatement critiquée pour son moteur, vibrant et gourmand, et sa finition bâclée. Mais son confort et son comportement routier récoltent bien des éloges ! Cela dit, les ventes

ne décollent pas, ce que l'apparition, en 1977, d'une injection et d'une boîte 5, n'arrange guère. En réalité, la carrière de la 604 sera sauvée par le moteur turbo-Diesel, qu'elle étrenne en 1979. Pas très glamour... Néanmoins, en 1983, le vaisseau amiral du lion s'offre un bouquet final, recevant une variante 2,9 l du PRV, due à Volvo. De plus, la 604 profite alors de trains roulants retravaillés et surtout s'équipe d'un différentiel à glissement limité. Il n'en faut pas plus pour qu'elle devienne la première Peugeot badgée GTI ! Cela paraît incongru dans le cas de la digne 604 déjà âgée de 8 ans, surtout qu'elle ne bénéficie d'aucun signe extérieur de sportivité, mais peut-être réserve-t-elle une surprise à l'usage ? Toujours est-il qu'elle est retirée en 1986, sans être remplacée immédiatement... Et vous, laquelle des deux choisiriez-vous aujourd'hui ? ■

*Nos remerciements à Lionel Rolland, Fabrice Vandebrouck et Laurent Bougard du Club 604 International, à Yves Cordier du CX Club de France et à Kevin Pelmont du golf d'Ormesson.*



## Vie à bord

### MISE EN BOUCHE

Un peu comme Louis de Funès, le design de la Citroën CX doit attendre ses 50 ans pour voir ses qualités reconnues. Robert Opron a signé là une œuvre futuriste, subtilement modelée et parfaitement équilibrée. Certes, elle doit beaucoup au concept BMC 1800 Aerodinamica de Pininfarina (1967), mais l'ensemble est très personnel. D'ailleurs, notre superbe exemplaire de 1977 fait tourner bien des têtes ! Et la décoration GTI, si inaboutie soit-elle, ne lui sied pas si mal. En face, la 604 montre une vision opposée de Pininfarina. D'un classicisme giscardien et anguleux, elle dégage une certaine prestance. De plus, avec ses grandes jantes de 15 pouces, elle pose bien au sol son allure assurée. Toutefois, on a vite fait le tour de ce design tout en surfaces simples que les 305 et 505 récupéreront en le ciselant. Un comble !

### POSITION DE CONDUITE

Dans la CX, le volant ne se règle pas. Toutefois, on se trouve vite à son aise,



La sellerie cuir Noir et Lin de la CX est un must ! Pas la finition...

assis dans un siège très moelleux quoique dépourvu de maintien lombaire. On profite aussi d'une visibilité panoramique et d'une largeur aux coudes convenable, mais l'ergonomie alterne entre le génie et l'épouvante. Les commandes principales, comme les satellites, sont très pratiques, mais on a l'impression que les ingénieurs ont ensuite placé en urgence certains accessoires qu'ils ont oubliés, comme l'autoradio implanté verticalement et les tirettes de chauffage logées entre les sièges. Illogique ! Dans la 604, le grand volant ne se règle pas non plus. Dommage, car il frotte sur les genoux. Heureusement, il s'aligne avec les pédales

et le siège qui, très souple, offre un maintien lombaire digne de ce nom. On dispose d'un peu plus de largeur que dans la Citroën et l'agencement des commandes se révèle nettement plus rationnel, même si les touches placées à l'horizontale sur la console centrale sont assez mal repérées.

### PLACES ARRIÈRE

Basse, la CX n'en préserve pas moins une garde au toit suffisante pour les passagers enfoncés dans une banquette opulente dotée d'appuis-tête. Ils profitent d'un espace aux genoux et d'une largeur aux coudes fort convenables, sans oublier une luminosité impressionnante,

**"Robert Opron a signé avec la CX une œuvre futuriste, subtilement modelée et parfaitement équilibrée."**





La tenue de route de la CX reste la référence de son époque, mais la direction demande de l'habitude.



Quel design ! Dommage que certains éléments aient été ajoutés à la va-vite.



#### CITROËN CX 2400 GTI, 1977

**Moteur** 4-cylindres en ligne en position transversale AV, 2 347 cm<sup>3</sup> (93,5 x 85,5 mm), 128 ch DIN à 4 800 tr/min, 20,1 mkg à 3 600 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, culasse alu, soupapes en tête, 1 arbre à cames latéral, vilebrequin 5 paliers, injection électronique Bosch L-Jetronic.

**Transmission** aux roues AV, boîte 5 vitesses, pont 4,769 à 1.

**Direction** à crémaillère, avec assistance à rappel asservi.

**Freins** hydrauliques, disques ventilés AV, disques pleins AR, avec assistance.

**Suspension** à 4 roues indépendantes. AV avec bras superposés ; AR avec bras tirés. AV/AR système hydropneumatique et barre stabilisatrice.

**Structure/Carrosserie** coque autoporteuse en acier, faux châssis supportant mécanique et suspensions, berline 4 portes, 5 places.

**Dimensions** longueur 4,66 m, largeur 1,73 m, hauteur 1,36 m, empattement 2,84 m, voies AV/AR 1,47/1,36 m.

**Roues** jantes tôle (alu en option), pneus 185 HR 14.

**Poids** (à vide) 1 410 kg.

**Performances** (usine) vitesse maxi 189 km/h, 0 à 100 km/h 10,3 sec.

dont ils se protègent par des pare-soleil latéraux et stores derrière eux, mais les vitres demeurent manuelles. Dans la 604, le volume global semble un peu supérieur, et la moelleuse banquette intègre des appuis-tête aussi attirants qu'agréables. Quel confort ! Les pare-soleil brillent par leur absence, mais l'épais montant arrière compense, et les vitres sont à commande électrique !

## COFFRE

Malgré sa silhouette bicorps, la CX se passe de hayon, de sorte que l'ouverture du coffre semble bien basse et étroite. Comme celui-ci est très profond, on risque le tour de rein à vouloir chercher des objets logés près de la banquette (fixe). Heureusement, son seuil est bas, ses formes régulières et son volume appréciable. De son côté, le coffre de la 604 se révèle bien plus accessible, et s'il n'est



Avec 458 l, le coffre de la CX est spacieux, mais son accès reste difficile.

pas aussi profond, sa largeur supérieure compense. Mais, si son volume est supérieur, son seuil demeure très haut.

## ÉQUIPEMENT/FINITION

La finition est le point faible de nos deux rivales. Dans la CX, le tableau de bord se taille dans un joli plastique rembourré, mais les accessoires, comme la baladeuse côté passager, font pacotille. Dommage, car le design est fabuleux,

surtout dans cette livrée en cuir bicolore ! Le moindre détail s'avère stylé, à l'image des poignées de porte façon gâchette. L'équipement, comprenant notamment un rétroviseur et des vitres avant électriques, est intéressant pour son époque. Dans la 604, on a également droit à du plastique rembourré sur la coiffe du tableau de bord. Mais c'est tout ! Partout ailleurs, c'est du vilain "plastoc", à l'image de l'entourage de la colonne de direction, mal taillée et mal fixée. Le design ? Simpliste, à l'image des commandes de chauffage bas de gamme et des aérateurs centraux sans recherche. Heureusement, le cuir est somptueux et l'équipement, incluant le toit ouvrant, la fermeture centralisée et le régulateur de vitesse, très riche.

### Vie à bord

CITROËN : 7/10

PEUGEOT : 7/10



### PEUGEOT 604 GTI, 1984

Moteur V6 ouvert à 90° en position longitudinale AV, tout alu, 2 849 cm<sup>3</sup> (91 x 73 mm), 155 ch DIN à 6 000 tr/min, 24,25 mkg à 3 000 tr/min, rapport volumétrique 9,5 à 1, 1 arbre à cames en tête par rangée de cylindres, vilebrequin 4 paliers, injection Bosch K-Jetronic avec coupure d'alimentation en décélération.

Transmission aux roues AR, boîte 5 vitesses, pont 3,7 à 1, différentiel à glissement limité.

Direction à crémaillère, avec assistance.

Freins hydrauliques, disques ventilés AV, disques pleins AR, avec assistance.

Suspension à 4 roues indépendantes. AV jambes de force, bras transversaux et tirants obliques ; AR triangles obliques. AV/AR ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

Structure/Carrosserie coque autoporteuse en acier, berline 4 portes, 5 places.

Dimensions longueur 4,72 m, largeur 1,78 m, hauteur 1,43 m, empattement 2,80 m, voies AV/AR 1,50/1,44 m.

Roues jantes alu, pneus 195 x 60 HR 15.

Poids (à vide) 1 420 kg.

Performances (usine) vitesse maxi 190 km/h, 0 à 100 km/h 9,7 sec.



La 604 étonne par son compromis confort/tenue de route, ainsi que par sa direction très agréable.



Teinte marron douteuse, dessin banal et finition légère : le tableau de bord de la 604 n'est pas au niveau, hélas.

## Performances

### MOTEUR

Quoique remontant à la Traction, le bloc de la CX donne le change. Très doux, il allie souplesse et nervosité appréciables (mais pas au-delà de 5 000 tr/min), tout en procurant des performances estimables. Les reprises en 5<sup>e</sup> à mi-régime, notamment, se révèlent vives. La mauvaise réputation du PRV ne se justifie plus pour celui de cette 604. Certes, au ralenti, ce moteur vibre de façon parkinsonienne, mais ensuite, il se montre souple et prompt à prendre des tours, dans une belle sonorité métallique. Mieux, il séduit par ses accélérations et ses reprises, supérieures à celles de la CX. Oui, le PRV, même sans manetons décalés, peut se montrer agréable !

### BOÎTE DE VITESSES

Hormis une 1<sup>re</sup> parfois rétive, la commande de boîte de la CX est une réussite : précise,

douce et maniable. De plus, son étage-ment convient parfaitement au moteur. Un peu moins nette et affublée d'un horrible pommeau, la commande de boîte de la 604 donne néanmoins totale satisfaction car douce et rapide. L'étagement s'avère ici aussi très bien jugé.

### LES CHIFFRES

Le 4-cylindres 2 347 cm<sup>3</sup> de la CX produit 128 ch, pour un couple de 20,1 mkg. Comme, à 1 410 kg, le poids reste raisonnable, les performances sont avenantes, avec un maxi de 189 km/h tout à fait réaliste et favorisé par un Cx de 0,36, remarquable pour une auto de 1977. À 33,8 km/h pour 1 000 tr/min, la 5<sup>e</sup> est démultipliée juste ce qu'il faut. Le V6 PRV, poussé ici à 2 855 cm<sup>3</sup>, développe 155 ch, pour un couple important de 24,25 mkg. Surprise, la 604 ne pèse que 10 kg de plus que la CX (1 420 au total), d'où ses accélérations et reprises meilleures. Mais son Cx de 0,44



limite sa vitesse maxi à 190 km/h. La boîte tire à 35,98 km/h pour 1 000 tr/min en 5<sup>e</sup>, ce qui correspond bien au couple du moteur.

**Performances**  
CITROËN : 7/10  
PEUGEOT : 7,5/10



La somptueuse sellerie cuir de la 604 s'allie à une bonne habitabilité.



Cubant 498 l, le coffre de la 604 est très intéressant malgré la présence de la roue de secours.

## Comportement

### TENUE DE ROUTE

Avec ses trains roulants raffinés et sa grosse adhérence, la CX se signale par une tenue de route remarquable, par tous les terrains et tous les temps ou presque. Et sur autoroute, elle file droit comme un i quoi qu'il arrive. Seulement, c'est une sous-vireuse acharnée : quand l'avant part, on n'a plus qu'à attendre ! Malgré des liaisons au sol moins évoluées, la 604 ne démérite pas. Très sûre, elle est même plus équilibrée que la CX, répartissant son poids de façon quasi égale entre l'avant et l'arrière. Conséquence, si elle passe moins vite en virage avant décrochage, elle se montre bien plus malléable ensuite. Cela dit, elle réclame davantage d'attention sur le mouillé.

### FREINAGE

Il faut s'habituer à la pédale de la CX, qui réagit uniquement à la pression qu'on

**"La mauvaise réputation du PRV ne se justifie plus pour celui de la 604 GTI."**

lui applique, sans pratiquement avoir de course. Une fois cela fait, on arrive à doser le freinage, très puissant pour une auto des années 1970, et encore convenable aujourd'hui. La 604 reste en terrain connu, avec une pédale traditionnelle, mais plus facile à doser. Le freinage, certes moins efficace et endurant que celui de la Citroën, demeure acceptable.

### DIRECTION

La direction de la CX, très rapide et nantie d'un fort rappel (le volant revient au point zéro même à l'arrêt), demande une accoutumance. Précise et réclamant des

gestes minimaux, elle permet de placer l'auto comme on le souhaite, et se révèle étonnamment consistante. Mais elle ne renvoie presque pas d'informations. La 604, malgré un système conventionnel, surpasse ici la CX. Judicieusement assistée et démultipliée, sa direction, précise, s'appréhende instinctivement et surtout, communique beaucoup mieux. Un vrai plaisir !

### SUSPENSION/CONFORT

Non, la CX GTI n'est pas un tapis volant. Tant mieux, car ainsi, ses passagers sont moins sujets au mal de mer, tandis qu'elle filtre tout de même remarquablement les grosses aspérités, un peu moins les petites. Si le roulis est limité, certains mouvements de tangage peuvent étonner, mais le confort est excellent, et l'insonorisation poussée. La Peugeot n'a rien à envier ici à la Citroën. Encore plus silencieuse, elle efface peut-être mieux les petites aspérités, et avale aussi bien les grosses, donc se signale par un confort étonnant. Certes, la 604 prend plus de roulis et ne peut conserver son assiette plane sous la charge, mais son compromis force le respect.

### Comportement

CITROËN : **8,5/10**

PEUGEOT : **8/10**



## Entretien

### PIÈCES DÉTACHÉES

Sur ce point, la CX ne pose guère de soucis tant qu'on cherche des éléments mécaniques ou hydrauliques, alors que les boîtiers électroniques se réparent. Le CX Club de France se fait fort de mettre ses membres en relation avec les bons fournisseurs. Toutefois, certaines pièces d'accastillage spécifiques, comme les baguettes latérales et les panneaux de portes, s'avèrent difficiles à trouver. De son côté, la 604 étonne par l'excellente disponibilité de ses pièces, tant pour la mécanique que pour l'habitacle, même si les joints de portes et baguettes latérales sont rares. Le fait que la Peugeot ait

relativement peu évolué aide beaucoup. Surtout, le club Peugeot 604 International possède beaucoup de stock et procède à des refabrications, comme les durits de refroidissement ou la ligne d'échappement complète. De sorte qu'on peut pratiquement rouler en 604 au quotidien !

### BON À SAVOIR

Les CX fabriquées avant 1980 se révèlent très sensibles à la corrosion : quand elle se loge entre la caisse et le cadre d'essieux, elle sera très compliquée à stopper. Les connexions électriques constituent aussi une source d'ennuis, l'habitacle vieillit mal, mais l'hydraulique, si elle est bien entretenue (chose plus simple que sur la DS), est fiable. Enfin, le moteur et la boîte

encaissent 300 000 km aisément. De son côté, la 604 est plus facile à entretenir. La GTI bénéficie d'années de progrès, notamment en matière de protection contre la corrosion, même si elle attaque les passages de roues et bas de caisse, sans rage excessive toutefois. Entretien, le moteur et la boîte sont très robustes (même si l'injection déteste l'inaction), tout comme les trains roulants, alors que l'habitacle résiste plutôt bien au temps.

### BUDGET

Proposée à 49 200 F en 1977 (33 000 € actuels selon l'Insee), la CX GTI se situait entre les 604 SL et TI. Elle voit sa cote sérieusement grimper, à condition d'être en excellent état. Comptez de 9 000 €

**“La Citroën et la Peugeot profitent de châssis soigneusement mis au point.”**

7,3  
10



### Lionel Rolland

« La CX est ma madeleine de Proust. »

**Propriétaire de plusieurs Citroën anciennes,** Lionel Rolland préfère sa CX GTI à sa Prestige Turbo 2. « Je suis issu d'une famille de Citroënistes, mon père a bien parcouru un million de kilomètres en CX et, enfant, j'ai dû passer 500 000 km sur la banquette arrière ! La CX est ma madeleine de Proust. Cette GTI, je l'ai trouvée sur leboncoin voici quatre ans, et je l'ai achetée tout de suite, vu sa configuration. De plus, elle est totalement d'origine et possède tout son historique ! Depuis, je n'ai eu aucune panne. Une Citroën hydraulique s'apprécie si elle est mécaniquement parfaite, et c'est le cas pour celle-ci car je suis maniaque sur ce point. J'adore la souplesse du moteur, sa douceur générale et son aisance sur tous les parcours. Hormis son entretien exigeant et ses contre-portes qui se gondolent, je ne lui trouve pas de défaut. »

pour une restylée à 25 000 € pour une des toutes premières comme celle illustrant cet article, dotée du rare cuir bicolore, en passant par 12 000 € pour une phase 1 à ailes larges. Côté consommation, tablez sur 9 l/100 km : raisonnable ! Pour sa part, la Peugeot 604 GTI coûtait 111 000 F en 1983, soit 39 100 € actuels selon l'Insee et 4 400 F de plus qu'une CX 25 GTI contemporaine. Elle évolue, en très bel état également, entre 9 000 € et 12 000 €. Étonnamment, elle ne consomme pas trop, 11 l/100 km en usage courant.



### Entretien

CITROËN : **6,5/10**  
PEUGEOT : **8/10**



### Conclusion

*Stricto sensu*, nos deux GTI n'usurpent pas leur appellation. Ce sont bien des autos rapides et confortables, idéales pour couvrir de longues distances à belle vitesse dans un certain style, grâce à leurs moteurs à injection. Elles parviennent à des résultats similaires par des moyens opposés, la Citroën cherchant l'originalité par tous les moyens, la Peugeot recourant à une technologie classique. L'une prodigue des sensations de conduite atypiques, l'autre préfère une homogénéité rassurante. Mais toutes les deux profitent de châssis soigneusement mis au point et... pâtissent de moteurs imparfaits, manquant de caractère pour la CX, et un peu rugueux pour la 604. Surtout, elles pèchent par un manque d'aboutissement patent en matière de finition dans les deux cas, la 604 ajoutant un design intérieur sans raffinement. C'est très regrettable, car leurs qualités de fond les placent dans ce qui se faisait de mieux à leur époque. La CX n'en a pas tellement souffert commercialement, car elle correspondait exactement à ce qu'on attendait d'une Citroën. La 604 bien plus, s'attirant du mépris de la part de ceux qui ne la connaissaient pas. Des deux, c'est elle la plus surprenante, car on ne s'attend vraiment pas à voir en elle une concurrente dangereuse à la BMW Série 5...



### Fabrice Vandebrouck

« J'aime les belles voitures françaises à moteur V6. »

**Fabrice et sa 604 sont connus de nos lecteurs**, car ils figurent dans le n° 325. « Je l'ai achetée en première main en 2008 à un restaurateur qui ne l'utilisait que pour effectuer le contrôle technique. Il la bichonnait. J'ai dû parcourir 50 000 km depuis et elle a simplement eu droit à une peinture il y a trois ou quatre ans. Je l'ai achetée car j'aime les belles voitures françaises à moteur V6, j'ai possédé d'ailleurs aussi des Renault 30. De plus, ces modèles correspondent à des voitures que je voyais près de chez moi durant mon enfance. Je trouve la 604 fiable et très confortable : mes passagers s'endorment rapidement, et après j'ai la paix pendant tout le voyage ! Elle est aussi bien qu'une moderne pour la route et l'autoroute. Et comme je l'utilise en loisirs, sa consommation n'est pas un problème. »

# Vous!

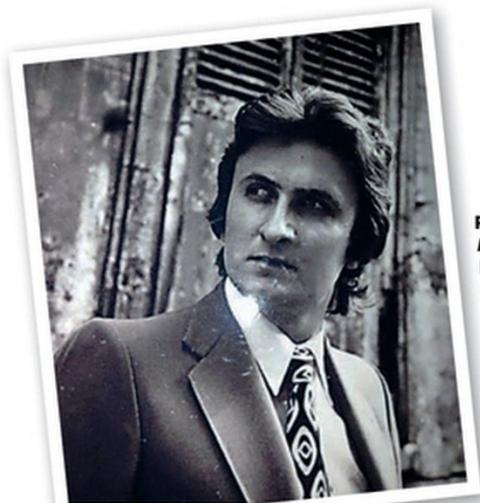


Photo de casting pour le film *Les Loups entre eux*, auquel Bernard ne participera finalement pas.

**Bernard Letscher**

# Histoires d'automobiliste

Homme passionné et passionnant, le collectionneur Bernard Letscher fait partie de ces pionniers français de l'univers de l'automobile ancienne. D'une humilité rare, il nous parle d'une époque révolue tout en nous faisant prendre de la hauteur face à des autos que nous avons parfois tendance à idolâtrer...

TEXTE ET PHOTOS : XAVIER AUDIAU – ARCHIVES : BERNARD LETSCHER

**V**ous avez probablement tous connu ce genre de situation. Vous assistez à un repas de famille dans un joyeux brouhaha, quand soudain, le silence tombe car un membre respecté prend la parole pour évoquer ses souvenirs. On entend presque les mouches voler, chacun buvant les propos de l'ancien dont les histoires extravagantes clouent le bec à l'assemblée. C'est exactement ce que j'éprouve lorsque j'ai l'occasion d'échanger avec Bernard Letscher. À chaque fois, je me dis qu'il faudrait absolument consigner tout cela. Cet homme a l'art et la manière de vous plonger dans un délicieux passé de la même façon que le fit dans son savoureux *Histoires d'automobilistes* le regretté Jacques Potherat que Bernard a d'ailleurs bien connu.

Je vous parle d'un temps que les moins de 20, 30, 40 et même 50 ans ne peuvent pas connaître. Embarquement immédiat dans la machine à remonter le temps...

## Naissance d'une passion

« Bonjour Xavier ! » La poignée de main franche et l'œil vif, Bernard m'accueille tout sourire dans sa demeure de Seine-et-Marne avant de se renfrogner : « En raison de la terrible inondation de 2016, une vague de 2 m !, mes archives ont disparu et je n'ai pu sauver que quelques albums... Mais je n'avais pas tout pour autant car à l'époque, on ne prenait pas tant de photos qu'aujourd'hui, on se contentait de faire les cons avec nos autos ! » Fort heureusement, l'homme a tout gardé en mémoire. La pompe

à essence des années 1950 trônant dans le salon et les affiches de courses automobiles tapissant les murs donnent le ton. « Je suis arrivé dans la région lorsque ma première épouse, dingue de voitures et qui roulait en cabriolet Peugeot 203, a été mutée. Je suis né en mai 1948 à Paris dans le 17<sup>e</sup> arrondissement. Mes parents et moi avons ensuite vécu en Bretagne avant de revenir en région parisienne, à Champigny-sur-Marne, lorsque j'avais 13 ans. Militaire, mon père faisait partie de la 2<sup>e</sup> DB. C'était l'aide de camp et le chauffeur du Maréchal Juin. Pour obtenir ce poste, il fut sélectionné parmi 500 candidats ! Passionné de mécanique, je l'ai toujours connu avec des motos et des autos. Avant sa longue période Peugeot, de la 203 à la 605, je me souviens très bien de sa Talbot >

**« Ces autos adulées aujourd'hui ne valaient alors rien. Elles étaient vendues au poids de la ferraille, soit un franc du kilo ! »**





Présentée dans le n° 78 d'Autoretro daté de février 1987, cette Alfa Romeo 6C 2500 de 1949 fut intégralement restaurée par Bernard. Hélas revendue depuis, elle demeure "la" voiture de sa vie. Elle se trouve désormais dans un musée en Afrique du Sud.



Outre les automobiles et les vélos de course, Bernard avoue un faible pour les plaques émaillées...

Lago T26 GS usine. Je tiens de lui ma passion pour l'automobile... » Comme tous les petits garçons de son époque, Bernard passe des heures à jouer aux "petites voitures", « des Dinky Toys que j'aurais dû garder », et au Circuit 24. « Gamins, nous allions aussi jouer sur une immense piste de slot racing sur les Grands Boulevards, à Paris. » Soudain, l'ancien pilote de slot marque une pause et éclate de rire : « Nous possédions aussi un train électrique JEP mais nous n'avions, avec mes trois frères, le droit de jouer avec que lorsque mon père était là ! » Puis vint le temps des grandes autos... Sa première sera une Citroën Rosalie, décorée avec des copains. « On n'avait pas encore le permis mais on roulait avec. Les flics ne nous disaient rien. Elle a fini par pourrir sur un trottoir de Champigny... », s'amuse le garenement. En 1967, une Bugatti Type 37 suivra le même sort : « Ces autos adulées aujourd'hui ne valaient alors rien. Elles étaient vendues au poids de la ferraille, soit un franc du kilo ! Entre la porte de Pantin, Asnières et Levallois, c'était rempli de garages où l'on trouvait de tout pour trois fois rien. Lorsque le moteur de la Type 37 a cassé, mon père m'a dit "Ne t'emmerde pas avec ça, je n'ai pas de place dans le garage !" Je l'ai donc abandonnée dans la rue... »

## Du cyclisme au mannequinat

Entre-temps, Bernard s'est découvert une passion pour le vélo en organisant des petites courses entre copains avant d'être repéré. « Je suis devenu coureur cycliste en amateur. De 1963 à 1978, j'ai participé à toutes les grandes courses

de ma catégorie, avec des épreuves de 120 à 150 km. » Et de préciser le plus naturellement du monde : « À une époque, je me rendais, quasiment tous les jours de l'année, à mon boulot à Paris, 80 km aller, 80 km retour, à vélo. On est un peu taré chez les cyclistes... », avoue le fan de La Petite Reine. Dans le civil, Bernard est alors apprenti plombier. « J'ai souvent été amené à travailler à l'Élysée ! » Une activité qui va perdurer en 1968 pendant son service militaire dont il garde un excellent souvenir même s'il a passé pas mal de temps au trou au cours de 18 mois de service. « J'ai eu le privilège de faire un vol Saint-Dizier/Le Bourget en Mirage IV en un temps record : 15 min ! Bien que soldat de seconde classe, j'avais endossé pour l'occasion une tenue de capitaine ! » Sur la base aérienne 914 de Romilly, il fait de belles rencontres, croisant à nouveau le général de Gaulle et en se faisant prendre en stop en Ford Mustang par... Johnny Halliday ! « On n'a pas beaucoup causé, m'a-t-il dit en arrivant à Paris. Je lui ai avoué avoir été très intimidé... » À cette même époque, il fait du mannequinat pour une agence. « J'étais tout le temps appelé. On recevait des télégrammes auxquels il fallait répondre. » Le jeune troufion participe à des campagnes de pub pour du poisson surgelé, L'Oréal, La Redoute et pose pour les slips Eminence ! Bernard voit sa trogne sur les affiches de métro, de bus, dans des magazines... « Ça m'a rapporté beaucoup d'argent pendant deux ans. Je touchais 500 F par jour lorsque le Smic était à 650 F ! J'ai aussi participé au Salon du prêt-à-porter mais on était payé en costards... Dans ce milieu très lucratif, j'ai connu une fille qui vivait dans une chambre de bonne mais roulait en Lamborghini Miura ! » Grâce à cette manne financière, le mannequin



Bernard restaurera un second cabriolet Alfa Romeo 6C 2500.

« en slip » s'offre en 1969 avec un pote une... Ferrari 250 GTO ! « J'étais encore à l'armée lorsque nous l'avons achetée 50 000 F dans un garage de la place des Ternes, à Paris. C'était la seule de couleur noire, avec des éclairages sur

**« Je serais incapable d'acquérir aujourd'hui mes anciennes, le marché étant devenu délirant. »**

les portières pour pouvoir lire de nuit son numéro en course. À l'époque, la 250 GTO n'était pas le mythe absolu d'aujourd'hui. Les gens ne nous regardaient pas. À la vérité, personne n'en voulait ! C'était un camion à conduire, faire un créneau était épuisant,

on était toujours emmerdé, ça ne marchait jamais, ça fuyait de partout, elle puait l'essence, personne ne savait régler ses carburateurs, si bien qu'elle consommait 50 l/100 km ! Et puis, il n'y avait pas de place à l'arrière. Au bout d'un mois, nous sommes retournés au garage pour la troquer contre une MGB GT dans laquelle une nana pouvait prendre place de travers sur la minuscule banquette arrière ! » Et Bernard de rester dubitatif : « Quand on voit ce que coûte une GTO aujourd'hui... »

### Guido et les autres

De fil en aiguille, Bernard rencontre les acteurs majeurs du monde de l'auto ancienne d'alors : son voisin œnologue et collectionneur de Bugatti Michel Dovaz – « J'ai dégusté chez lui des vins que je ne pourrais plus jamais boire de ma vie ! » –, l'historien ès Ferrari Jess G. Pourret, Marc Nicolosi >



Parmi les avant-guerres, Bernard a roulé avec cette Citroën Rosalie. Peut-être la quinzième qu'il posséda !



Cette Citroën Traction 11 Légère fut l'une des premières anciennes de Bernard.



Avec un ami, Bernard acheta cette Ferrari 250 GTO qu'il ne gardera qu'un mois...

et François Melcion de Rétromobile, le commissaire-priseur Jean-Pierre Osenat, le collectionneur Serge Pozzoli, l'innommable Jacques Potherat, l'assureur Michel Cérède, les spécialistes Bugatti de la famille Novo, l'ancien président de la FFVE Claude Delagneau, l'historien et Citroëniste Fabien Sabatès, le talentueux spécialiste Ferrari Gilbert Tissier et tant d'autres... Il fréquente aussi quelques clubs, notamment Ferrari : « C'est là que j'ai rencontré Alain Delon. Lors de nos repas, on parlait plus de cyclisme que de Ferrari ! » En 1978, Bernard se range toutefois du vélo : « Ça rapportait moins que la plomberie, les sportifs n'avaient pas du tout les salaires et primes que l'on pratique aujourd'hui ! » Se mettant à son compte en tant qu'artisan, il s'offre une belle propriété qu'il va restaurer de A à Z. À quelques mètres de chez lui se trouve un autre amateur d'anciennes, Guido Bartolomeo, qui va devenir un ami proche. Ensemble, ils participent à différentes compétitions historiques comme

les Mille Miglia ou encore, au Mexique, à la Carrera Panamericana. « C'était une course de fadas ! Le premier jour, à Tuxtla, on a cassé une biellette de direction. L'Alfa 1900 SS Zagato de Guido est partie dans une série de tonneaux. Mon genou en garde encore les séquelles... »

## « En 1969, j'ai troqué ma Ferrari 250 GTO contre une plus pratique MGB GT ! »

Bernard accompagne aussi son ami, toujours en quête d'un trésor automobile ; notamment chez le transporteur Roger Baillon. « Sous des tôles ondulées soutenues par des poteaux se trouvaient à perte de vue de belles autos mais en mauvais état. » Dont deux Ferrari 250 GT California Spyder, comme tous

les amoureux du modèle le savaient alors. Bernard éclate de rire : « Pas fou, Guido a pris la rouge, un châssis court équipé d'un V12 de compétition, et non l'épave ex-Delon qui atteindra 16 000 millions d'euros aux enchères bien des années plus tard ! » Le prix de la rouge ? 50 000 F en 1978 ! Pour autant, Guido ne roulait quasiment jamais avec ses autos : « Une fois entreposée dans sa grange, la California n'a plus jamais bougé ! Il n'a même pas essayé de la redémarrer... Son plaisir, c'était de la regarder comme on contemple une œuvre d'art. »

## Période boulimique

Bernard, lui, aime rouler, mais se lasse vite. « J'aimais restaurer les autos. Ensuite, je les revendais pour passer à autre chose, faisant parfois un bénéfice que j'engloutissais dans la rénovation de ma maison. Je prends autant de plaisir à rouler en Traction qu'en Ferrari... Dans les années 1980, j'allais même faire mes dépannages en Jaguar SS100 Replica ! » Bernard possèdera ainsi quantité d'autos : Citroën Traction 11 Légère, 15 et DS 23ie – « entièrement restaurée, je l'ai revendue par rage car elle tombait tout le temps en panne ! », Mercedes 190 SL – « sympa à conduire, sans plus... » –, « Pagode », 300 SL « papillon » – « pas facile de monter dedans ! » –, W123, 450 SL type R107, cabriolet Jaguar Type E série 1, Abarth 1300 OT (désormais dans la collection de Savigny-lès-Beaune), Talbot T26 coupé usine, Lancia Flaminia Touring, Fiat 1500 GT Ghia – « ça marchait très bien » –, Ferrari 250 GT – « Achetée 100 000 F à Melun, je l'appelais la 404 ! Elle n'était pas terrible à conduire... » –, Maserati Ghibli et Quattroporte pick-up « pompiers », Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce, cabriolet 2600 et « coupé Bertone » 1750, Austin-Healey 3000 MkII, Lancia Fulvia, Simca 1100, Hotchkiss 864 S49 à calandre Chapron – « c'est rarissime » –, VW Kübelwagen – « une vraie ! » –, et ainsi de suite... Surtout, il a possédé une Alfa Romeo 2500 SS. « Guido en avait plusieurs. Il m'en a cédé une contre l'installation de son chauffage central ! J'ai mis cinq ans à la restaurer, faisant la peinture dans mon jardin ! J'ai toujours aimé ces Alfa. C'est beau et ça marche, tu ne peux pas imaginer ! Faites à la main, les 2500 SS sont toutes uniques et chaque



Cette Maserati Quattroporte transformée en pick-up « voiture de pompiers » fut sauvée de la destruction par Guido Bartolomeo avant qu'il ne la cède à Bernard.



**Bernard possède cette Ferrari 308 GTS vue dans Autoretro n° 465. Elle a depuis été intégralement restaurée « à grands frais » !**

pièce est numérotée. La mienne portait le numéro 291. Je l'ai revendue à l'acteur Nicolas Cage avant qu'il ne se rétracte pour acheter le coupé noir 2500 SS de Guido. » Bernard restaurera une seconde 2500 SS, si bien que dans un minuscule bourg de Seine-et-Marne se trouvaient cinq rarissimes Alfa 6C !

### À couper le souffle...

À écouter Bernard, on se dit qu'à son époque, tout semblait possible et qu'on a loupé quelque chose. Quelques anecdotes surréalistes ? « En 1979/1980, je découvre sur un chantier une Mercedes 300 SL "papillon". Sa propriétaire était très en colère : "Ça fait 15 jours que le ferrailleur doit passer la prendre !" Ni une ni deux, je lui propose de la débarrasser histoire de bricoler... Le soir même, elle tournait dans mon garage ! Je l'ai revendue dix mois plus tard... une misère ! » Plus amusant, l'acquisition de cette Dino 246 GT bleu métal pour 25 000 F en 1980 et revendue le double la semaine suivante pour financer les travaux de sa maison. « À la suite de cette vente, j'ai eu un contrôle fiscal. Depuis, le contrôleur est devenu un copain et j'ai même refait sa salle de bain ! »

### Violon d'Ingres intact

À 76 ans, Bernard est toujours aussi passionné d'anciennes. Les modernes ? « Fiabiles et ultraperformantes, elles sont inutilisables sur route sans risquer son permis de conduire et je n'aime pas trop leur look de bagnoles de footballeurs. Je préfère les anciennes, plus authentiques dans les sensations délivrées. Le vélo m'a apporté le sens de la trajectoire et du

freinage tardif même si je ne suis pas du tout pilote. À l'époque, je roulais pourtant super vite. Depuis, j'ai changé ma façon de conduire et il paraît qu'aujourd'hui j'ai une conduite de vieux ! », ironise-t-il. Il est ainsi resté fidèle à sa Ferrari 308 GTS et possède une MG TC de 1949 et deux Mini Cooper. Sa seule youngtimer est une Maserati 4200 GT. Son garage comporte aussi une belle collection de vélos de compétition "à palmarès". Le plus ancien est daté de 1886. Et il a toujours un pied dans le cyclisme en tant que directeur sportif, vice-président et conseiller technique du Vélo Club Fontainebleau-Avon. Pensif, il ajoute : « J'ai parfois la nostalgie des premiers salons Rétromobile du temps de la Bastille, où rien n'était impossible. Je serais incapable d'acquérir aujourd'hui mes anciennes automobiles, le marché étant devenu complètement délirant. » Éprouve-t-il seulement des

regrets ? « Je n'aurais jamais dû vendre mon Alfa verte. Comme me le disent mes deux filles, c'était mon bébé ! » Quand il oublie ses véhicules, Bernard écoute ses disques 33 tours – « Je suis branché hard rock. Mon groupe préféré demeure Def Leppard ! » –, relis ses LVA et Autoretro qu'il collectionne depuis le n° 1, et astique ses plaques émaillées : « On allait les décrocher avec Guido et le chanteur Christophe. On nous les offrait ou on les chourait car ça ne valait rien et n'intéressait personne. Mais on ne prenait que les belles ! » Et de conclure : « Ça passe vite, une vie... » Avant de se ressaisir : « Mais j'ai toujours été un battant et j'en ai bien profité ! » ■

Mes plus cordiaux et amicaux remerciements à Bernard pour sa disponibilité et l'ouverture de son merveilleux album à souvenirs.



**Actuellement, Bernard renoue avec les sensations authentiques au volant de cette MG TC de 1949.**

Porsche 914 2.0 Speedster, 1975

# Canard élégant

Avec sa carrosserie peu conventionnelle, la 914 a souvent hérité du fâcheux surnom de "vilain petit canard". Revisitée en Californie par BBR, la version Speedster lui offre une touche d'élégance qui devrait séduire un grand nombre d'entre vous. Présentation d'un canard à trois pattes, un animal extrêmement rare en France...

TEXTE : XAVIER AUDIAU - PHOTOS : DANIEL DENIS





**Millésimée 1976, notre 914 arbore de gros boucliers en plastique intégrant une paire de phares additionnels. D'origine américaine, cet exemplaire a conservé les rappels de clignotants latéraux dans les ailes. Remarquez au passage les rétroviseurs de VW Golf série 1 réglables depuis l'habitacle.**



Racing, sise à Venice, en Californie, va proposer à ses clients une version Speedster. Ce type de carrosserie minimaliste (pare-brise fortement incliné et toile de capote rudimentaire) voit le jour en 1955 sur la Porsche 356 du même nom, avant d'être repris sur la 911 à partir de 1989 sur la Carrera 3.2. Même s'il ne s'agit pas d'une production Porsche officielle, la 914 Speedster s'inscrit ainsi dans une certaine lignée.

**P**résentée au Salon de Francfort 1969, la VW-Porsche 914 est une petite sportive à moteur central utilisant un *flat four* VW 1.7 de 80 ch en entrée de gamme, suivi fin 1972 par un 2.0 de 100 ch, ou bien le *flat six* de la 911 T 2.0 de 110 ch sur la 914-6. Esthétiquement, elle se distingue par des phares escamotables, un arceau de sécurité intégrant la lunette arrière et un hard-top que l'on range dans le coffre arrière, sans empiéter sur son volume. La carrosserie est confiée à Karmann, d'après un dessin dû à Gugelot Design. À la vérité, bien que moderne et très personnelle, la ligne de la 914 n'a jamais fait l'unanimité. C'est même le cas de certaines réalisations sur base 914 comme la Tapiro à portes papillon de Giugiaro vue au Salon de Turin 1970, et plus encore de la Murène dévoilée par Heuliez au Salon de Paris de la même année et que l'on doit au Français Jacques Cooper, l'homme qui dessinera plus tard le premier TGV. Peut-être faut-il chercher ici la raison de nombreuses réalisations sur base 914 effectuées par de simples amateurs ou de petites officines. Il existe ainsi des 914 façon Porsche 904, Ferrari Testarossa ou F355 plus ou moins heureuses... De son côté, Bob Farnham, le boss de la société Beach Boys

**L'habitacle est élégamment habillé de bleu. Notez que cette 914 2.0 n'est pas équipée de la console centrale dotée de ses trois instruments VDO. Les sièges Recaro au dossier inclinable ajoutent au confort de conduite.**

## Oiseau rare

Il y a une trentaine d'années, à une époque où je roulais justement en 914/4, j'étais tombé sur un article de presse belge présentant une 914 Speedster. Impossible de remettre la main dessus, ce qui m'aurait permis d'étayer mon article, les informations relatives à ce modèle (on parle d'environ 120 exemplaires fabriqués) semblant relever du secret d'État ! Même les deux propriétaires français de 914 Speedster que je connais n'en savent pas plus... Concentrons-nous donc aujourd'hui sur la face visible de l'iceberg et des différences de sensations de conduite ressenties entre cette auto et une 914 strictement de série. Produite en septembre 1975, notre exemplaire du jour adopte les pare-chocs spécifiques au modèle 1976. Sa date d'immatriculation indique le 31 décembre 1976, ce qui en fait l'une des ultimes 914 immatriculées neuves à l'époque. Et la date de sa transformation en Speedster ? Aucune idée ! Tout juste sait-on que l'auto passa la première partie de sa vie en Californie et rejoindra l'Autriche en 1996, avant d'être revendue à Allemagne en 2016 à son actuel propriétaire. Pour avoir utilisé une 914 douze ans, ça me fait tout drôle : je la

### POINTS FORTS

- ▶ Style original
- ▶ Rareté du modèle
- ▶ Tenue de route
- ▶ Sensations de liberté
- ▶ Fiabilité mécanique

### POINTS FAIBLES

- ▶ Pas facile à dénicher
- ▶ Quid de la carte grise ?
- ▶ Étanchéité de la capote
- ▶ Disponibilité des pièces spécifiques
- ▶ Accessibilité mécanique



1 Pour une question de coût, les vitres fumées, plus petites qu'à l'origine, sont en Lexan. Curieusement, la glace de custode est brunâtre et la vitre principale bleutée ! 2 Joliment dessiné dans le prolongement de la poignée de portière, l'écope gauche (intégrant un petit grillage) assure l'admission d'air au moteur. 3 Pas de jantes alu Fuchs ou Pedrini pour cette 914 mais ces très belles ATS en étoile. 4 Le coffre arrière est resté le même mais n'a plus besoin d'accueillir le hard-top d'origine.

Le Speedster offre des sensations de cabriolet jusqu'alors inconnues avec une 914 de série, même en retirant le hard-top d'origine. Plus aérodynamique, basse et légère qu'une 914 de série, ses performances sont optimisées et la rigidité de l'ensemble n'est pas mise à mal.



## Robert Lacoste

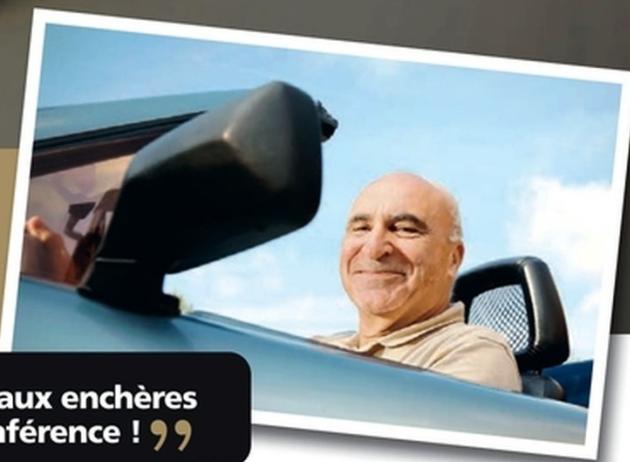
**Amateur de flat four VW pour avoir possédé, par le passé, trois Combi dont un "23 fenêtres" et un buggy Marland,** Robert Lacoste tombe un jour par hasard sur l'annonce de cette

914 Speedster. « Je connaissais la 914 mais pas du tout cette version proposée aux enchères à Berlin ! »

Hélas, l'auto lui file sous le nez... mais réapparaît six mois plus tard dans le catalogue de la même maison de vente, l'enchérisseur n'ayant jamais payé l'auto. « Je l'ai acquise à distance en visioconférence,

sans pouvoir l'approcher ! J'ai pris un certain risque mais, au final, elle s'est révélée être une bonne affaire. » Depuis, Robert a déjà parcouru 10 000 km. « Je me suis même rendu au Pays de Galles à son volant et je participe aux sorties du Porsche Club 914 France, dont tous les rallies internationaux. J'estime que le Speedster dynamise la ligne de la 914 tout en lui procurant un bel équilibre esthétique. Je suis bluffé par son incroyable tenue de route que j'ai pu tester sur l'autodrome de Montlhéry bien que je ne sois pas du tout un pilote et j'apprécie la fiabilité et la nervosité de son moteur pour une auto des années 1970 de 100 ch. »

“ Achetée aux enchères par visioconférence ! ”



Atypique avec son compte-tours central, le tableau de bord a été européenisé avec un tachymètre gradué en kilomètres par heure et non plus en miles per hour. S'agissant d'une version 2.0 et non 1.7, il devrait logiquement indiquer 250 et non 200 km/h maxi.

reconnais... tout en la découvrant comme pour la première fois ! Le pare-brise étant très incliné, les vitres de custode sont minuscules. Pour une question de coût, elles sont réalisées en Lexan, tout comme les vitres spécifiques épousant la forme de la capote. Sommaire, cette dernière est fixée à l'avant par deux rustiques goupilles et, à l'arrière, retenue par deux encoches. Façon tente de camping, son armature rappelle celle d'une Triumph des années 1950. Inutile de préciser que l'étanchéité de la chose n'est pas au top... Il n'empêche, bien que destiné à rouler sous le soleil californien, capoté, le Speedster "top-choppé" a fière allure. En le décapotant, on s'aperçoit que le capot moteur partiellement grillagé d'origine a disparu – ainsi que la tirette d'ouverture dans le montant de portière – et fait place à un panneau de carrosserie en polyester. L'admission d'air frais se fait ainsi du côté gauche par une écope épousant le prolongement de la poignée de portière. Côté droit, l'air s'engouffre juste dans le compartiment >



**“La suppression du *roll bar* affine considérablement la silhouette de la 914.”**



La teinte bleu Ancona métallisé (réf. L97B) colle parfaitement au Speedster tout en le rajeunissant. Associé à la capote en tissu bleu marine, il s'en dégage une certaine élégance.

## ACHETER UNE 914 SPEEDSTER

### Ce qu'il faut savoir

Originaires de Californie, les Speedster 914 sont très rares en Europe et nous n'en connaissons à ce jour que deux exemplaires en France. La mécanique s'avère très robuste et nécessite un entretien simple (vidange tous les 5 000 km, pas de circuit de refroidissement...). Et c'est heureux car l'accessibilité mécanique n'est pas le point fort de l'auto ! À l'achat, vérifiez

l'absence de corrosion : bac à batterie (en coulant, l'acide attaque les soubassements à l'arrière droit), bas de caisse, planchers, baie de pare-brise et fixations du couvercle de malle (les coins du capot, côté moteur, ne doivent pas “rebiquer”). Toutes les pièces se trouvent facilement en neuf, sauf bien entendu les quelques éléments spécifiques au Speedster. Côté homologation, une 914 de provenance américaine devra être mise aux normes européennes (éclairage,

ceintures de sécurité...) et la carte grise d'un Speedster devrait mentionner la modification de la carrosserie. Pour sa part, le modèle présenté ici a été européenisé par le précédent propriétaire et dispose d'une carte grise collection.

### Combien ça coûte ?

Pas facile de fixer une cote précise dans la mesure où les transactions sont

extrêmement rares et qu'il n'y a aucun modèle en vente sur la planète au moment où ces lignes sont rédigées. L'estimation de la maison de vente de l'auto essayée dans nos pages était de 18 000 €... mais en 2016 ! Partant du principe qu'une très belle 914 2.0 de série se trouve aujourd'hui entre 30 000 € et 35 000 €, un Speedster, beaucoup plus rare, devrait logiquement coter environ 10 000 € à 15 000 € de plus. C'est le prix de l'exclusivité...



Le capot moteur partiellement grillagé d'origine fait place à un élément en polyester et à une plage arrière revêtue de moquette. Au moins, le système d'armature façon “tente de camping” de la capote ne risque pas de tomber en panne... L'accessibilité mécanique d'une auto à moteur central arrière n'est jamais bien pratique. En revanche, cette architecture garantit une tenue de route phénoménale.

moteur, mais n'est pas canalisé. Pour accéder à la mécanique, il faut retirer une plage arrière recouverte de moquette et maintenue par deux vis. Pas vraiment pratique pour vérifier rapidement le niveau d'huile ! Si on retrouve sans surprise le *flat four* injection, un œil averti remarquera que la batterie est toujours positionnée côté droit mais transversalement et non plus longitudinalement, et que le boîtier d'injection Bosch, placé plus haut, est coincé juste derrière elle et la cloison côté habitacle. Enfin, la boîte à air n'a pas la forme rectangulaire que l'on retrouve habituellement avec le moteur d'une 914 2.0. Refermons tout ça, installons l'élégant couvre-capote en tissu bleu marine et, en avant les sensations !

## Sensations nouvelles

L'arceau de sécurité rigidifiant la caisse et intégrant la lunette arrière ayant disparu, on doit certes gagner un poids considérable, mais qu'en est-il de la rigidité de l'ensemble ? Il doit forcément exister des barres et tôles de renfort mais elles demeurent invisibles depuis le compartiment moteur, l'habitacle ou bien encore sous l'auto. Je prends place dans le confortable siège Recaro au dossier inclinable (fixe, de série) dont le revêtement bleu en tissu s'harmonise avec celui des contre-portes. Le grand volant en Bakélite à fine jante d'origine fait place à un modèle trop moderne à mon goût mais offrant une meilleure préhension. Je reconnais entre mille la sonorité du *flat four* VW, sublimée ici par une paire d'échangeurs thermiques en inox. 1<sup>re</sup> en bas à gauche, déblocage du frein à main à gauche, et c'est parti ! La première sensation est celle d'être au volant d'un cabriolet et non de mon ancienne découvrable sans son hard-top. Non seulement la rétrovision est parfaite mais on a beaucoup plus de vent. En revanche, plus on prend de la vitesse, moins on entend le moteur. Je retrouve aussi la caractéristique odeur d'huile chaude et la phénoménale tenue



Le coffre avant accueille la roue de secours et le réservoir d'essence. Pour faire le plein, il faut donc ouvrir le capot. En cas de pluie...

## Caractéristiques techniques

### PORSCHE 914 2.0 SPEEDSTER, 1975

**Moteur** VW, 4-cylindres à plat opposés refroidi par air en position longitudinale et centrale AR, tout alu, 1 971 cm<sup>3</sup> (94 x 71 mm), 100 ch DIN à 5 000 tr/min, 16 mkg à 3 500 tr/min, rapport volumétrique 8 à 1, soupapes en tête, 1 arbre à cames central (pignons), vilebrequin 4 paliers, radiateur d'huile, injection électronique Bosch.

**Transmission** aux roues AR, embrayage sec par câble, boîte Porsche type 901 à 5 vitesses et grille inversée (1<sup>re</sup> en bas à gauche), pont 4,429.

**Direction** à crémaillère, sans assistance.

**Freins** hydrauliques, disques AV/AR, régulateur de freinage AR, sans assistance. Freins de parking dans étriers AR.

**Suspension** à 4 roues indépendantes. AV avec leviers transversaux et barres de torsion longitudinales ; AR avec bras triang. oscill., et ressorts hélicoïdaux. AV/AR amortisseurs télescopiques (Bilstein sur modèle essayé).

**Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, panneau de carrosserie en matière synthétique remplaçant le capot moteur acier d'origine, vitres latérales fumées en Lexan, capote en tissu avec lunette AR souple, Speedster 2 portes, 2 places.

**Dimensions** longueur 4,115 m, largeur 1,65 m, hauteur n.c. (1,23 m sur 914 de série), empattement 2,45 m, voies AV/AR 1,345/1,385 m, coffres AV/AR 160/210 dm<sup>3</sup>, réservoir d'essence 62 l à l'AV.

**Roues** jantes alu 5,5 J, pneus 165 HR 15 (jantes alu ATS 6 J, pneus 185/65 R 15 Semperit Comfort-Life sur modèle essayé).

**Poids** (à vide) n.c. (965 kg pour modèle de série).

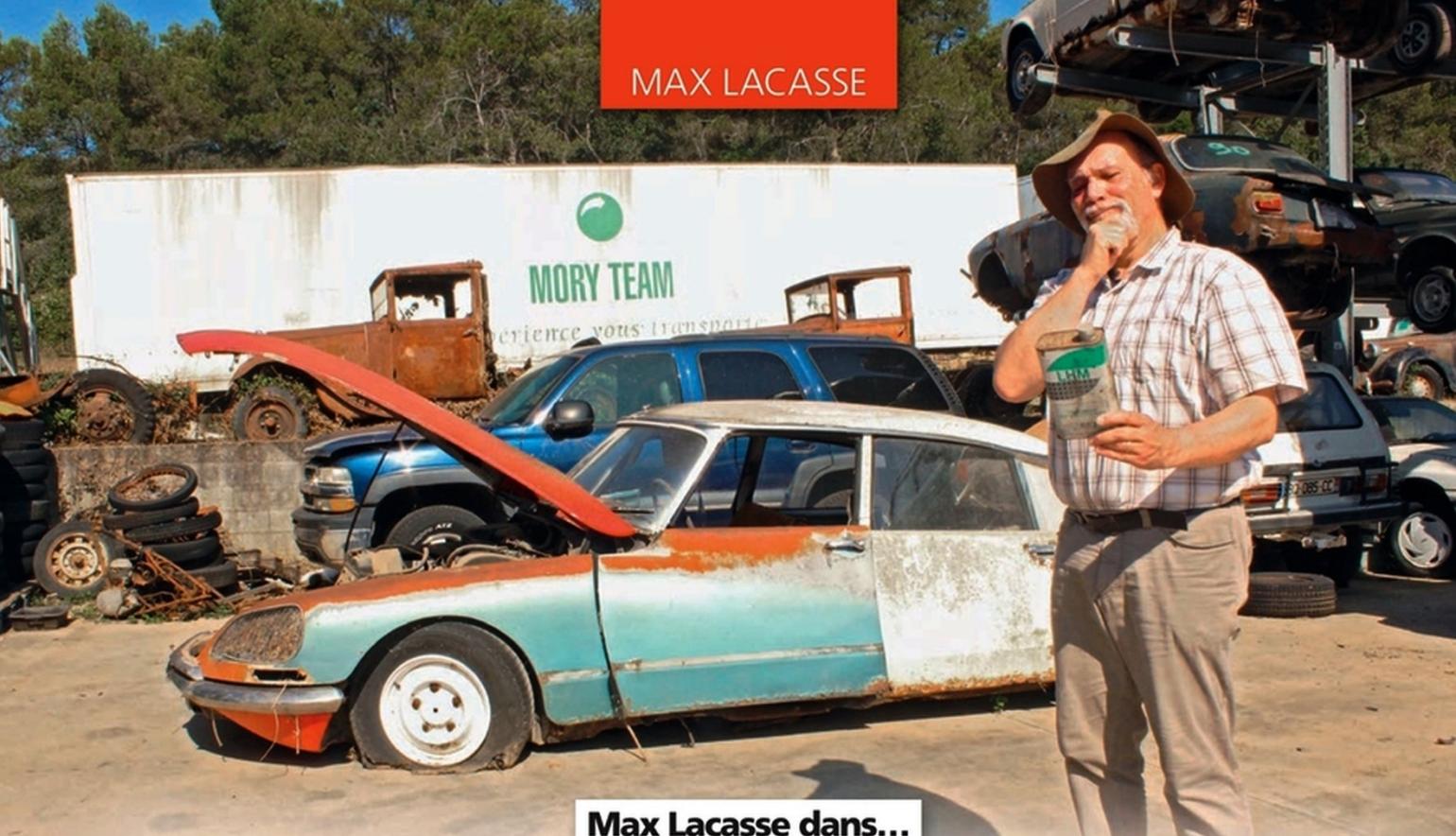
**Performances** (usine, modèle de série) vitesse maxi 190 km/h, 0 à 100 km/h 10,5 sec.

de route d'une 914. En m'amusant à chaque rond-point, je peux vous certifier qu'il faut vraiment la provoquer sauvagement pour la faire décrocher ! Virant à plat, j'apprécie d'autant plus la prise de virage à vitesse élevée que le siège en tissu maintient bien le corps. Étonnamment, en dépit de ses pneus plus larges qu'à l'origine et de ses fermes amortisseurs Bilstein (le top en la matière), la rigidité n'est pas mise à mal. Et en pointant l'index entre la carrosserie et la portière, aucun pincement n'est à signaler. Il est vrai cependant que les routes de la région (cas de plus en plus rare en France...) sont parfaitement lisses, ceci pouvant expliquer cela. Coupleux, le moteur prend aussi bien ses tours mais de façon linéaire. Rien ne bouge, l'auto tient son cap en dépit d'une direction légère et de la vitesse constatée au compteur à mon plus grand étonnement... Facile à conduire, pas piègeuse pour un sou, il faut juste avoir à l'esprit que si les quatre disques freinent très correctement l'auto, il ne faut pas hésiter à bien taper dans la pédale du milieu, le freinage étant dépourvu d'assistance. Dans le cas contraire, il ne se passe pas grand-chose... En somme, les qualités dynamiques d'une 914 sont préservées, tout en offrant un plus grand sentiment de liberté. De plus, je trouve ce Speedster fort élégant. Mais à ce chapitre, les avis des amateurs de 914 sont très partagés. Tout compte fait, exactement comme le modèle de série auprès du grand public, aujourd'hui comme hier ! ■

*Un grand merci à Robert Lacoste pour le prêt de son Speedster, ainsi qu'à Bruno pour son aide.*



De chaque côté, ce modèle arbore un *stripping* "Porsche". Ce qui n'est pas faux : aux USA, la 914 était vendue sous cette marque, contrairement à l'Europe où elle porte la double appellation "VW-Porsche".



Max Lacasse dans...

# LES BAGNOLES À PAPÉ

Si vous surfez régulièrement sur le net pour dénicher la pièce d'origine nécessaire à l'entretien ou la restauration de votre véhicule d'époque, vos recherches vous ont sans doute déjà guidé vers les annonces du site des Bagnoles à Papé. Une incroyable casse, exclusivement dédiée aux anciennes !

TEXTE ET PHOTOS : MAX LACASSE

**Direction le Sud de la France, ce mois-ci, dans le hameau gardois de Colombier, à quelques kilomètres de Bagnols-sur-Cèze.** Nombre de collectionneurs connaissent l'adresse. La raison : sa casse ! Un endroit magique, spécialisé dans la récup' d'anciennes et de youngtimers. Une initiative que l'on doit à Julien Dumas, le patriarche de cette famille de récupérateurs, lui-même grand passionné de Citroën et de Panhard, mais aussi de son fils Thierry qui maîtrise l'art du pilotage. Dans un écrin moderne, cette casse d'anciennes, à la pointe des normes environnementales, se distingue par une organisation au cordeau et une rigueur dans le référencement de chaque véhicule. Passionné par les autos des années 1970 et 1980, David, le responsable de ce sanctuaire, explique la démarche de la société : « *Malgré notre volonté de sauver, par le passé, un maximum d'anciennes vouées à la démolition, nous ne pouvions pas tout garder, faute de place, les véhicules modernes étant d'abord privilégiés. Ça nous faisait mal au cœur de mettre au broyeur certaines voitures. Julien et Thierry ont donc décidé de créer ce lieu pour les démonter dans les règles de l'art et de proposer leurs pièces aux collectionneurs.* » Les rayonnages de racks, supportant une majorité

d'épaves, donnent l'impression de se balader dans les allées d'un supermarché. Leurs contenus résumant la diversité du parc. Des Françaises des années 1920-1930 voisinent avec des populaires et des utilitaires des Trente Glorieuses, aux côtés d'Américaines, de berlines, coupés et cabriolets anglais, italiens et allemands. Certaines autos ont encore belle allure et demeurent restaurables, d'autres avouent un état de décrépitude avancée, mais chacune reste une précieuse donneuse d'organes. Une étiquette, apposée sur l'aile arrière et arborant un code-barre, donne un maximum d'informations sur chaque véhicule (photographié sous différents angles dès son arrivée). Tout est enregistré dans un fichier numérique : marque, modèle, numéro de série, pièces récupérables et même provenance car toutes les autos ne sortent pas de granges ou de terrains privés. Certaines viennent de ventes aux enchères, de fourrières ou encore de concessions, comme cette Daf 66 Marathon, reprise contre un véhicule électrique ! La législation imposant sa destruction, cette dernière, arrivée dans un état exceptionnel, a permis de proposer ses pièces à des passionnés. C'est un moindre mal... Mais assez parlé et place à la visite de ce site fantastique rassemblant près de 200 anciennes ! ■



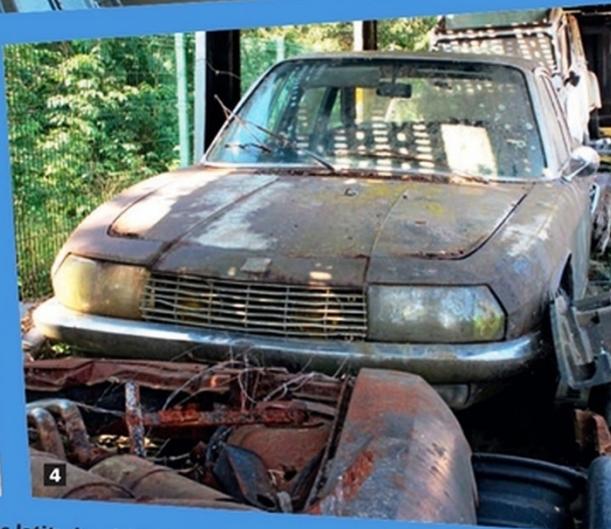
1



2



3



4

1 Les Bagnoles à Papé rassemblent quelques modèles peu courants sous nos latitudes, à l'image de cette Austin 16, datant de la fin des années 1940, à restaurer. L'un de nos coups de cœur ! 2 Triste fin pour ce bien rare coupé Fiat 850 Racer des plus froissés... 3 Les petits utilitaires ont aussi leur place. En plus de Citroën type H, on recense également ce Peugeot D4B, en bon état de conservation. 4 Parquée sur un porte-autos, en fond de casse, cette NSU Ro80 à moteur rotatif attend depuis quelques années un sauveur. Qui se dévoue ?



Faites votre choix, parmi les populaires françaises des années 1960 à 1980 ou les petites Italiennes sportives (en bas au premier plan, une Alfasud ti), certaines étant déjà bien cannibalisées.



1 Reprise contre une voiture électrique, dans une concession, cette Daf 66 Marathon est arrivée chez Papé en superbe état (cf. Facebook de la casse). Elle sert désormais de banque d'organes. 2 Cette casse est un vrai nid de youngtimers. Ici, une Talbot Tagora finit d'être dépecée. Ensuite, ce sera au tour de cette Opel Ascona GT cabriolet de terminer en pièces détachées. 3 À moins qu'un courageux passionné ne décide de lui redonner vie. 4 Fin du voyage pour cette Citroën C4



Julien Dumas est un amoureux des Citroën, qu'il collectionne. Normal que les autos au double chevron tiennent dans sa casse une place de choix, avec tout de même... cinq épaves de SM !



❶ Malgré le climat gardois sec et ensoleillé, la rouille continue de ronger les Alfa, comme le prouvent ces Giulia 1300 Nuova Super et "coupé Bertone". ❷ Encore une rareté : cette autochenille Citroën Kégresse P10 fut transformée après la Seconde Guerre mondiale en tracteur agricole, après la greffe d'un pont de Chevrolet G506. ❸ Amateur de véhicules militaires, ce Dodge Command car WC 56 (le treuil a été ajouté) de 1943, ex-dépanneuse dans un passé civil, n'attend que vous ! ❹ Même en ancienne, on n'est jamais à l'abri d'un accident, comme le montre hélas cette MGB perchée au-dessus d'une Seat 900.



Relativement complète mécaniquement, cette Citroën 2 CV AZA va terminer en pièces. À moins que...



1 Au rayon Anglaises, on répertorie deux Rover : une P6 2200 et cette SD1 2600.  
2 Plusieurs Ford made in Cologne sont également présentes sur le site, dont cette Granada L Mk1. 3 La seule Porsche du sanctuaire est un modèle 924 de 1978. Ou du moins ce qu'il en reste...  
4 Autre véhicule militaire sur parc, cet Auerland A312, récupéré chez un particulier, n'est malheureusement disponible qu'à la pièce !



Voici un vrai supermarché de la voiture ancienne. C'est juste la taille et la hauteur des rayons qui changent. L'échelle est obligatoire pour atteindre les autos au second niveau, et le Fenwick, pour celles au dernier étage.



1



2



3



4

- ❶ Il y a de quoi verser une larme en voyant ce qu'il reste de cette Ford Mustang de première génération, suite à un accident de la route.  
 ❷ Chaque auto qui rentre chez Papé est directement photographiée et enregistrée. Une étiquette, avec code-barres, collée sur le véhicule, donne les principales informations du modèle, telle celle-ci, référençant une Fiat Panda phase 1 en version 4x4. ❸ La plus imposante épave du site est assurément cette Lincoln Town Car limousine de la fin des années 1990 !  
 ❹ La seule Mini croisée sur le parc est ce modèle 1000 des années 1970. Elle est bien défraîchie. Pour pièces uniquement !



Sympa, cette Dodge Coronet de 1974 ! Malheureusement, malgré son bon état et le fait qu'elle soit complète, elle finira en donneuse d'organes, son ancien propriétaire en ayant décidé ainsi...

MERCI POUR L'INVITATION

**Mission** : Être jury d'un concours d'élégance

# ÉLÉGANCE DE CIRCONSTANCE EN PROVENCE

Nous sommes le 15 juin 2024 à Aix-en-Provence. Il fait très chaud, mais par un souci de dignité assez ridicule je garde ma veste, noire bien sûr, et ma cravate. Il faut dire que l'occasion en vaut la peine : pour la première fois de ma vie, je suis juré à un concours d'élégance labelisé FFVE ! En quoi cela consiste ?

TEXTE : ADRIEN MALBOSC - PHOTOS : LOUIS RIVIÈRE, ALAIN PATRICE, WWW.AUTAU.FR ET ADRIEN MALBOSC





1



2



3



4

- 1 La Citroën 5 HP, du haut de ses 101 ans, est la première à passer.
- 2 En exposition, une Bugatti Type 59 et cette Alfa Romeo 8C, à tomber...
- 3 Septième édition oblige, 007 était en vedette avec ces Citroën 2 CV et Renault 11.
- 4 Conférence avec François Allain et Stéphane Bouissou, l'organisateur.

La première voiture à passer est une Citroën 5 HP de 1923. À un mètre de moi, François Allain, le célèbre présentateur, en fait la description. Il n'a pas davantage de fiches dans ses mains que de beurre dans ses poches ; j'ai intérêt, moi aussi, à être pro. Le petit discours est accompagné d'une musique 100 % d'époque. Chapeau aux organisateurs et aux bénévoles, car tout est raccord. L'équipage de la "petite citron" réalise un sans-faute niveau tenue, avec un melon pour monsieur et un chapeau "cloche" pour madame. Ils exécutent une sorte de chorégraphie, j'y reviendrais, propre aux concours d'élégance à la française selon la FFVE. Ils prennent la parole une minute ou deux, et parlent de leur véhicule avec tendresse. Que leur reprocher ? On m'avait prévenu de ne pas sombrer dans le premier piège du juré : donner une note trop forte dès le début. Mais je m'imagine mal être sévère, d'autant que nous partageons la même passion et le même enthousiasme. De plus, certains participants ont roulé des centaines de kilomètres pour venir jusqu'ici. Alors, comment réussir à noter équitablement devant tant d'efforts réalisés, lorsqu'on a envie de mettre 20/20 à tout le monde ? On pourrait se poser la question, et même me demander par quel tour de passe-passe je me suis retrouvé dans une telle situation, à suer en veste un samedi devant des autos

sublimes qu'il faut pourtant noter sans complaisance. Comme toutes les chouettes histoires, celle-ci commence par une rencontre. Nous sommes en février dernier, en plein Rétromobile. Quelle effervescence galvanisante sur ce salon ! Arrive, sur le stand des Éditions LVA, un grand monsieur me tendant une franche poignée de main. Son nom ? Stéphane Bouissou, l'organisateur du concours d'élégance Rétrocœur, dans le cadre d'un événement auto & moto caritatif nommé AutAuthcamp et sis à Aix-en-Provence. Si vous êtes fidèle lecteur de *La Vie de l'Auto*, qui en douterait ?, ce nom ne vous est pas étranger, puisque plusieurs comptes-rendus y ont été publiés. La discussion file bon train et Stéphane me propose d'être membre du jury de son concours d'élégance. Ce n'est pas rien, puisqu'il est labellisé FFVE (Fédération française de véhicules d'époque), c'est-à-dire qu'il doit répondre à certains critères précis. Parmi ceux-ci, il faut un lieu ouvert pour permettre une bonne visibilité.

### Rien que pour vos yeux, ou Dangereusement vôtre ?

Au chapitre des automobiles présentées dans le cadre du concours, elles doivent avoir plus de trente ans, il convient d'éviter les >

## MERCI POUR L'INVITATION



Irruption de deux-roues en pleine inspection des autos. La bonne humeur règne !

### FICHE DE NOTATION

#### Plateau 1

Juré n° 7

N°	Marque	Modèle	Année	Présentation de l'automobile Note sur 20	Présentation et élégance de l'Équipage Note sur 20	Note totale
1	CITROËN	SHP	1923			
2	SALMSON	S4C	1932			
3	FIAT	Balilla	1934			
4	CITROËN	Traction cabriolet	1935			
5	CITROËN	Traction 11 Familiale	1936			
6	PEUGEOT	302	1936			
7	AC	16/70 DHC Special W	1938			

## ÉLÉGANCE EN FRANCE : KESAKO ?

Aux tout débuts des concours d'élégance, 75 % de la note finale était attribuée à la demoiselle à côté de sa voiture, cette dernière ne comptant que pour 25 %. Petit à petit, les automobiles prirent plus d'importance et, au cours des années 1930 – l'âge d'or des concours –, la répartition de la note passa à 50/50. Quant aux voitures, elles étaient d'abord classées par type de carrosseries, par exemple ouvertes, fermées, sportives... La production se diversifiant, il fut nécessaire de prendre en compte le nombre de chevaux fiscaux (de 7 à 10 CV, de 11 à 15 CV, plus de 15 CV). Actuellement, la FFVE classe les voitures en fonction de leur période de production.

doublons, de ne pas dépasser les 32 véhicules, etc. Quant au jury, il doit être composé de huit personnes au maximum, dont deux représentants de la FFVE. Souci : je n'ai jamais participé à ce genre d'aventures. Qu'importe, ce sera l'occasion d'en raconter les coulisses, rien que pour vos yeux. Mais pour de sombres raisons d'emploi du temps, je ne peux participer à l'ensemble de l'événement, sorte de spectacle vivant autour de l'auto ancienne avec des conférences, une exposition d'artisans et d'artistes, un rallye-promenade vers le Luberon, des stands, certains proposant des essais au public, un gala caritatif, et le fameux concours d'élégance, objet principal de notre article. Pour commencer, départ à l'aube, à l'heure où blanchit la campagne, pour une arrivée sur place à 9 h. Les organisateurs et les bénévoles ont bien fait les choses puisqu'un taxi spécial est missionné pour m'attendre à la gare. Comme dans les films, je n'ai que le signalement : un homme aux lunettes bleues, nommé Pierre, et une Mercedes assortie. Une marque toute prédestinée à faire le taxi, me direz-vous ? Sauf qu'il s'agissait d'une 280 SL "Pagode", dans un état extraordinaire et dont la teinte bleu clair me hante encore. J'aurai l'occasion d'en reparler. Il ne faut que quelques minutes pour rejoindre le lieu des festivités. En cherchant à se démarquer des autres manifestations, Stéphane Bouissou a choisi un endroit

futuriste, baptisé thecamp, et dédié aux conférences et autres rendez-vous liés aux nouvelles technologies. « Cette année, je n'ai su que trois mois avant la date butoir où j'allais pouvoir organiser mon événement », souligne-t-il. Je tombe presque instantanément devant une Maserati Khamsin, une de mes autos préférées et produite à 435 exemplaires ! Dans un premier temps, j'admire les quelques voitures en exposition, comme une Bugatti "grand-prix", une Alfa Romeo 8C, la Citroën SM2, la Porsche 928 Nardone... mais aussi une 2 CV jaune "007" et une Renault 11 bleue découpée comme celle de Roger Moore dans son dernier James Bond, *Dangereusement vôtre*. La présence de ces deux autos, au milieu d'autres plus prestigieuses, s'explique par le fait qu'il s'agit de la 007<sup>e</sup> édition de l'événement. Alors que le show n'a pas commencé, je sens une effervescence. « Je suis soutenu par 40 bénévoles dont 20 passionnés de l'Amicale du patrimoine de la Côte Bleue, l'APA », précise Stéphane, aidé de sa femme Stéphanie. Et *quid* des voitures à juger ?

## Le septième juré

Après une conférence menée par François Allain sur l'avenir des voitures de collection, avec trois exemples de Restomod,



1



2

1 Cette Salmson de famille a parcouru 400 km (et autant au retour) pour participer. Bravo ! 2 Fier comme un bar-tabac ! 3 Les participantes et participants ont la parole une minute ou deux. Il ne faut ni tourner le dos au jury, ni au public ! Ces deux amies étaient venues en Alfa Romeo Giulia Spider. 4 Ma première réaction fut de croire à une réplique. Erreur, cette authentique Porsche 550 participa aux 24 Heures du Mans à l'époque.



3



4

## "Il ne s'agit pas d'un concours d'état, mais d'élégance à la française, selon des critères bien précis."

le jury est invité à admirer les voitures en lice. Cela fait partie des critères de la FFVE : les membres doivent impérativement voir ce qu'ils vont noter avant le concours. Quel jury, d'ailleurs ? Son président, Régis Deweer, délégué FFVE Côte d'Azur, apporte une précision de taille : il s'agit d'un concours d'élégance, et non d'un concours d'état. Inutile de regarder si les têtes de vis ou les logos de roues sont alignés. En nous distribuant des feuilles, j'apprends que je suis le juré numéro 7. Comme 007, dis donc ! Et comme *Le Septième Juré*, film superbe avec Bernard Blier. Bref, un peu de concentration, car le président explique le nouveau processus, qui comporte deux notes, au lieu de trois, auparavant, sur vingt points chacune. Tout d'abord, la "présentation de l'automobile". Puis, la "présentation et l'élégance de l'équipage". Le temps me manque pour regarder en détail, avant le déjeuner, la trentaine de merveilles mécaniques. Je me dis que j'aurai du mal à attribuer des mauvaises notes, car le niveau est élevé. Je flashe sur une Salmson S4C de 1932, dont les lignes et la bicolorement jaune et noire m'évoquent une Bugatti en réduction. En plus, c'est une découvrable. Quelle allure ! Juste à côté, une Fiat Balilla cabriolet, une Peugeot 302 et une Citroën 5 HP nous prouvent que même les voitures populaires ont leur place dans un concours d'élégance. Une belle revanche, pour des engins

longtemps restés dans l'oubli. Pendant cette inspection, c'est l'agitation autour de nous, avec une parade de motos et de Vespa régulée par les bénévoles de l'APA. Place aux véhicules entre 1946 et 1970. Je suis bluffé par l'éclectisme, de l'Autobianchi Eden Roc à l'authentique Porsche 550, de la Volkswagen Coccinelle à la Maserati 3500 GT, de la Jaguar Type E à la Fiat 1500 S. Pierre, le propriétaire de cette dernière, ne manque pas de me raconter sa belle histoire : « Ma mère avait la même lorsque j'étais âgé d'une quinzaine d'années. » Serions-nous passionnés sans les souvenirs de l'enfance ? Vaste débat, que nous n'aurons pas ici puisqu'il est temps d'inspecter les engins en lice pour la troisième et dernière catégorie, celle des voitures fabriquées entre 1971 et 1994. À cause du Covid qui a touché son propriétaire, une Jensen Interceptor n'a pas pu venir. Il règne aussi une belle diversité, de la Datsun 240Z à la Chrysler Viper TR/10.

### « T'as le look coco ! »

Le temps passe à une vitesse ahurissante. Vient déjà le moment de déjeuner. Je sympathise avec un autre membre du jury, Valéry Muller. Ce designer allemand ayant vécu en Italie mais habitant dans le Sud de la France officia des années durant >

## MERCI POUR L'INVITATION



1 En plus du sponsor de Mercedes De Willermin, la marque était très bien représentée, notamment par cette "Pagode" en superbe état. 2 Il règne toujours un bel éclectisme, comme en témoigne cette adorable Autobianchi... fort chargée. 3 J'avoue, j'ai fini par tomber la veste ! Au micro, Jennifer Jarossay, du 2 CV Méhari Club Cassis. 4 Régis Mathieu et sa superbe Porsche 911 Carrera 2.7 RS assurent le spectacle.



## "Déjà 60 000 € de récoltés par l'événement, pour la cause de la mobilité et du handicap."

chez Bertone, avant de cosigner la Ferrari... La Ferrari. Après le repas, alors que nous filons prendre nos places, il est reconnu parmi la foule, et des spectateurs demandent à être photographiés à ses côtés. Nous finissons par prendre place à la table du jury, où j'ai à peine le temps d'échanger quelques mots avec mes confrères. Il y a Marie-Christine Louche, épouse du célèbre éditeur et écrivain automobile, Vanessa Allain, la femme de François, Jennifer Jarossay (du 2 CV Méhari Club Cassis) et les deux membres de la FFVE : le président Régis Deweer et son collègue de la "fédé", Christian Simonetti. La première auto passe, avec talent, puis la seconde. Tiens, la fameuse Salmson jaune et noire qui m'avait plu tout à l'heure ! Elle est venue de Valence par la route, soit 200 km. Elle me séduit encore plus lorsque j'apprends qu'elle est dans la même famille depuis des décennies. L'équipage ayant eu la bonne idée de décapoter, et de venir en famille, même les enfants sont *lookés*, je lui attribue la note maximale. Pour être certain de ne pas commettre d'impair, je note mes premiers résultats sur une feuille à part, quitte à perdre du temps pour les recopier. Plein de belles autos se

succèdent. C'est l'AC 16/70 qui retient mon attention. La voiture est rarissime, mais surtout, elle est utilisée très régulièrement, son propriétaire n'ayant pas hésité à parcourir 800 km aller-retour pour participer au concours. Respect. C'est la fin du premier plateau, et je m'aperçois que la seule donnée objective sur laquelle je peux noter est le bon respect des consignes de la part des participants. Le conducteur (rarement une conductrice, d'ailleurs) doit couper le contact, sortir, ne pas passer devant sa voiture (sauf si c'est une Rolls-Royce) mais derrière, la passagère prendra soin de ne pas s'asseoir sur l'auto, ni sur le couvre-capote, les scénettes amusantes sont à proscrire, le couple doit se présenter face au jury mais pas dos au public, etc. Vient ensuite la seconde catégorie, les autos produites entre 1945 et 1970. J'avoue volontiers un brin de snobisme, et j'ai tendance à donner des meilleures notes aux voitures sortant de l'ordinaire. Quant aux équipages, et même si je sais qu'il ne faut pas embriquer une jeunesse qui n'a rien demandé, j'attribue une meilleure note s'il y a des enfants, ici tous bien habillés... et un brin intimidés. Enfin, le troisième et dernier plateau est moins fourni

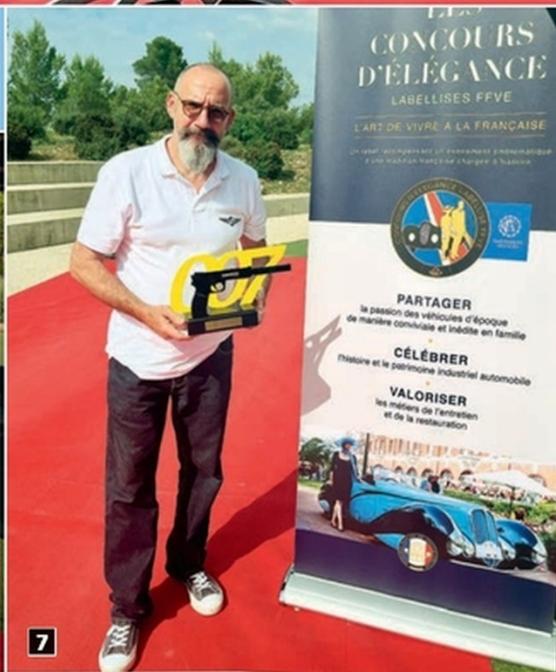


5

5 Une de mes grandes préférées : une Maserati Khamsin en boîte manuelle, avec un intérieur rouge magnifique. 6 C'est déjà la fin de la journée ! Cette "Pagode" d'un bleu superbe remporte le prix d'excellence FFVE. 7 Voici Hervé Nys, célèbre sculpteur. Il pose devant le trophée, de sa création.



6



7

mais recèle quelques pépites dont la Porsche 911 Carrera 2.7 RS de Régis Mathieu assurant le show. Mon coup de cœur ? Cette Khamsin, au dessin plein de nuances, les photos lui rendant rarement justice. Quant au V8, même au ralenti, quel son !

### Nota Bene

Il est déjà 17 h 32 quand passe la Maserati et presque 18 h lorsque se clôture le concours par une tonitruante Viper de 1994. Mon train partant à 19 h 18, la fin de mon travail se fait au pas de course. Côté avant-guerre, la Peugeot 302 et l'AC 16/70 terminent ex aequo. Une adorable Autobianchi Eden Roc, avec trois fringants vingtenaires (un peu à l'étroit !), remporte la catégorie du milieu. François Allain m'avoue son penchant pour ces autos : il vient d'en acheter une devant laquelle il rêva adolescent, car appartenant à ses voisins il y a plus de quarante ans. Décidément, l'auto ancienne et les vieux souvenirs sont intriqués. Ma préférée du plateau suivant, la Khamsin, remporte aussi les faveurs du jury. J'ai la satisfaction de voir que "mon taxi" de l'aller

a remporté un prix d'excellence FFVE. L'incroyable Porsche 911 Carrera 2.7 RS remporte le Prix spécial de l'organisateur. Les lots étaient nombreux. Citons le magnifique trophée créé par le sculpteur Hervé Nys, des livres de Maurice Louche, du vin (domaine de l'Isle Saint Pierre), une fameuse Nénette, des Navettes (gâteau de Marseille), des huiles Elf, etc. Je n'ai, hélas, pas le temps de participer au gala caritatif "Mobilité & Handicap", paraît-il magique, avec notamment des tours... de magie. Une fois dans mon train, je respire un peu. J'ai tenté d'être objectif, jamais cassant, toujours à l'affût des témoignages les plus humains. À cause de la chaleur, j'avoue avoir tombé la veste à la toute fin. Le principal, pour un juré, étant surtout de ne pas la retourner, vous ne pensez pas ? À propos de retourner, j'ai accepté de participer l'année prochaine, du 8 au 10 mai, dans un lieu à définir en Provence : l'occasion de vous y retrouver ? ■

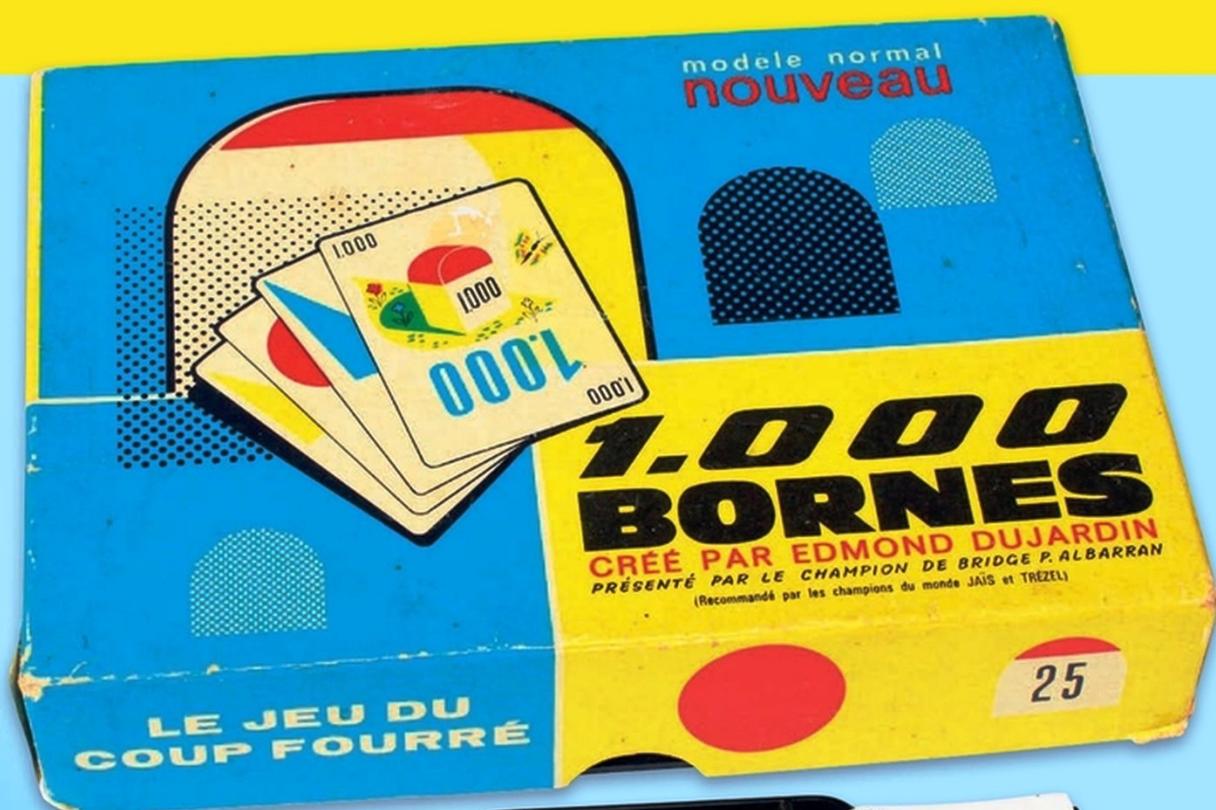
*Un immense merci aux organisateurs, notamment à Stéphane Bouissou, pour son invitation. Merci à tous les bénévoles, notamment ceux de la FFVE et de l'APA.*

Jeu des 1000 Bornes

# 70 ANS AU COMPTEUR !

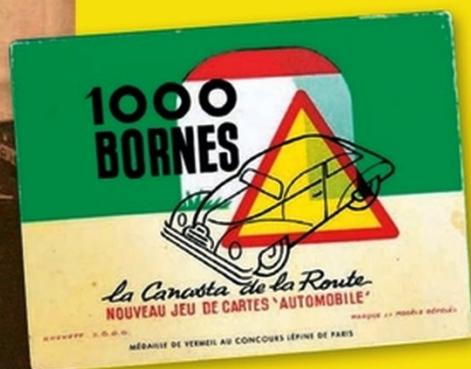
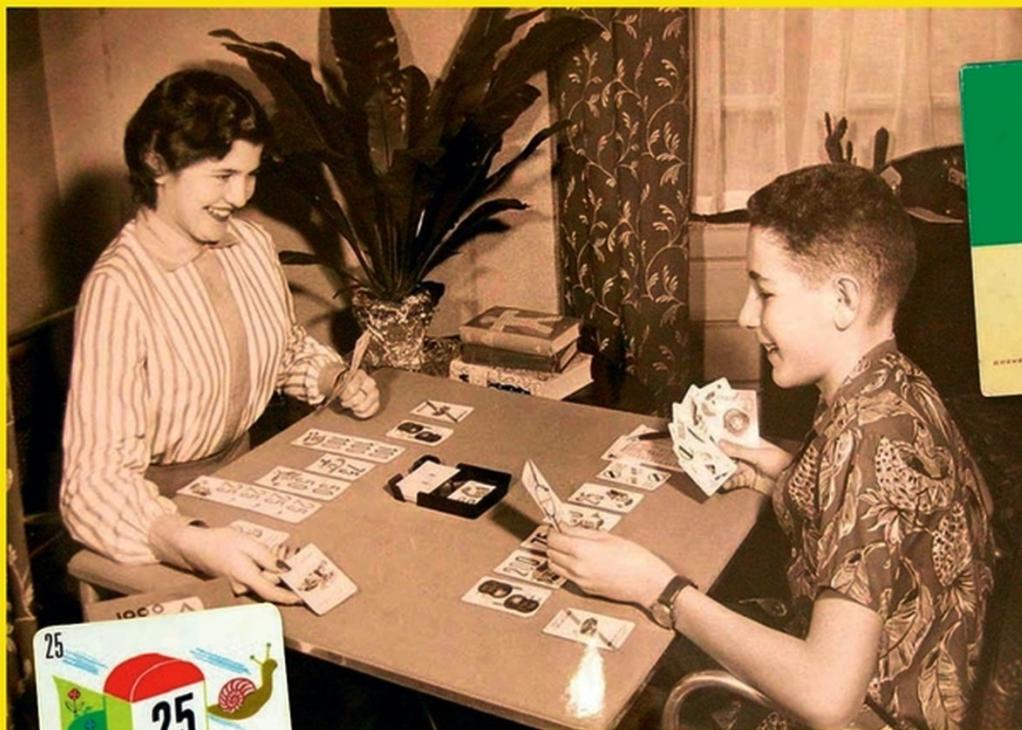
Si je vous dis "feu vert, crevaison, panne d'essence, as du volant" et que je vous parle d'escargot, de canard, de lièvre, de kilomètres et de cartes à jouer, à quoi pensez-vous ? Au jeu *1000 Bornes*, bien sûr ! Retour sur le succès planétaire de ce jeu *made in France*, qui fête cette année ses 70 ans !

TEXTE : CHRISTOPHE ROUTIER – PHOTOS ET ARCHIVES : CR, DUJARDIN, DR



En 1960, le *1000 Bornes* fait peau neuve. Nouvelle boîte (avec mention "Le jeu du coup fourré") et nouvelles illustrations, œuvres de Joseph Le Callennec.





La première version du 1000 Bornes. Sa boîte portait alors la mention : « La Canasta de la Route ».

Enfants et parents, tous sont fans du 1000 Bornes, à l'image de ce frère et cette sœur en pleine partie, à la fin des années 1950.

**E**dmond Dujardin est un batant. Né à Tourcoing en 1905, il va révolutionner le monde des jeux de société et devenir l'un des plus importants créateurs et éditeurs planétaires dans ce domaine. Suite à des problèmes d'asthme, il doit changer d'air et quitter son nord natal pour s'installer, en 1947, à Arcachon, où il continue son métier d'imprimeur et d'éditeur, travaillant d'abord principalement à la création et à la réalisation de manuels et supports didactiques pour les auto-écoles, mais aussi à l'édition de dictionnaires linguistiques. En plus de ses soucis de santé, notre homme est sourd de naissance. Il surmonte ce handicap dès son enfance grâce à la méthode Pereire, permettant de lire sur les lèvres et impliquant la dactylogogie, l'alphabet des signes, comme l'oralisation d'images et de pictogrammes. Une technique dont il va largement s'inspirer pour créer ses supports d'enseignement au Code de la route (les panneaux et autres sigles routiers s'y prêtent à merveille), comme nombre de ses jeux, dont le futur *1000 Bornes*. C'est tellement plus facile d'apprendre grâce à de simples illustrations tout en jouant ! Débordant d'idées, il réalise, en 1949, son premier jeu sur son thème de prédilection : l'automobile. Recevant une médaille d'argent au Concours Lépine cette même année, *L'Autoroute* implique de passer son permis, puis de parcourir plusieurs centaines de kilomètres avant d'arriver le premier à bon port, tout en ayant déjoué nombre d'aléas routiers et en utilisant divers services le long du parcours. Toujours commercialisé aujourd'hui, ce jeu

de plateau est rapidement auréolé de succès. Porté par cette réussite, Edmond Dujardin crée dans la foulée *Stock-Cars*, un jeu inspiré des courses spectacles automobiles d'origine américaine et se multipliant alors en France. Prolifique, notre créateur lance ensuite *L'Autostop*. Ce nouveau jeu de plateau se réfère aux signes, panneaux et actions routières (également de la part d'autres joueurs), destinés à ralentir ou stopper l'avance de chaque automobiliste, et dont le but est d'arriver à Stopville. Médaille de bronze au Concours Lépine 1951, *L'Autostop* préfigure déjà le *1000 Bornes*.

### Nationale 7 et coups fourrés

Les jeux de plateau, c'est bien beau, mais pas forcément pratique à emmener avec soi, surtout en voyage. Pour remédier à cela, Edmond Dujardin planche sur un modèle condensé, uniquement constitué de cartes à jouer. Il prend d'abord modèle sur la *Canasta*, dont le but est d'épauler un maximum de séries de sept cartes de valeur égale, pour atteindre un total de 5 000 points. Mais son inspiration principale vient surtout du jeu américain, *Touring*. Créé par William Janson Roche et produit dès 1906, il implique de rouler le plus grand nombre de miles, tout en accusant ou en évitant, au fur et à mesure des cartes tirées et par combinaisons de celles-ci, les embûches survenant au long du trajet, ainsi que les moyens et les solutions pour les contrer afin de rendre le voyage plus confortable. Les trois principales familles de cartes sont déjà là : kilométrage, attaques et parades. Edmond Dujardin va en fait modifier >





ces règles, en y greffant celles de son *Autostop*, afin de rendre le jeu plus vivant. Le déroulement de la partie n'est plus uniquement lié au hasard des cartes tirées. Le jeu devient véritablement tactique, chaque joueur (jusqu'à six) pouvant faire des coups fourrés aux autres pour les ralentir dans leur parcours, qui doit totaliser pile-poil mille kilomètres. Ces fameuses 1 000 bornes, qui donneront leur titre au jeu, coïncident avec le kilométrage de la Nationale 7, de Paris à Menton. Le *1000 Bornes* se compose de 106 cartes, réparties en quatre catégories. Toutes illustrées par un animal, celles représentant les kilométrages affichent soit 25 km (escargot), 50 km (canard), 75 km (papillon), 100 km (lièvre) ou 200 km (hirondelle). Celles d'attaques coïncident à des feux rouges, limitations de vitesse, accidents, crevaisons et pannes d'essence. Elles peuvent être contrées grâce aux cartes de parade : feu vert, fin de limite de vitesse, réparation, roue de secours et essence. Contrairement au *Touring*, Dujardin ajoute quatre cartes uniques, les fameuses bottes : Citerne de carburant ("Réservoir à grande capacité" dans la première version), Véhicule prioritaire (le fameux camion de pompiers), Increvable et As du volant. De vrais sésames

d'immunité pour rouler en toute quiétude vers la victoire !

### Succès international et multiples versions

Dès sa sortie en 1954, le jeu, alors sous-titré « *La Canasta de la Route* », connaît un vif succès, couronné d'une médaille d'or au Concours Lépine 1956. En 1960, Edmond Dujardin fait appel au graphiste-illustrateur Joseph Le Callennec (cf. encadré) pour donner un coup de jeune au *1000 Bornes*. Par ses dessins stylisés, Le Callennec créera la véritable empreinte visuelle du jeu, ces illustrations et leurs évolutions restant à jamais gravées dans toutes les mémoires. 1960 coïncide aussi avec les premières exportations, d'abord en Grande-Bretagne, en Allemagne (*1000 Kilometers*), en Italie (*Mille Miglia*, en référence à la célèbre course), puis en Espagne (*1000 kilometros*) et en Amérique du Nord. Diffusé en mode bilingue (anglais-français) aux États-Unis, par Parker Bros (devenu Hasbro), également propriétaire du jeu *Touring*, le *Mille Bornes* (ainsi titré aux USA et au Canada) est aujourd'hui encore plus célèbre et plus apprécié que celui-ci,



Deux exemples de cartes d'attaque et de parade composant le jeu, dès 1960.

Buvard publicitaire des sixties. Il met en avant le *1000 Bornes* et les jeux Dujardin, sur le thème de l'auto. Illustré par Le Callennec, on y retrouve l'oiseau sur sa borne, rappelant le logo La Pie qui Chante, qui fut recréé, à l'époque, par ce génial graphiste.

Dis!

pense aux *Durant* qui nous attendent pour jouer!

AUX **1000 BORNES!**  
L'UN DES "Jeux de notre temps"  
d'EDMOND DUJARDIN

AUTOROUTE - AUTOSTOP  
RANDONNÉE - STOCK-CARS  
1000 BORNES - CARREFOURS

L'EXTRAORDINAIRE JEU DE SOCIÉTÉ, PLUS FACILE QUE LE BRIDGE, PLUS VIVANT QUE LA CANASTA, 100% ORIGINAL, LOGIQUE, MAIS PLEIN DE FANTAISIE.

NOUVEAUTÉS CHAQUE ANNÉE.

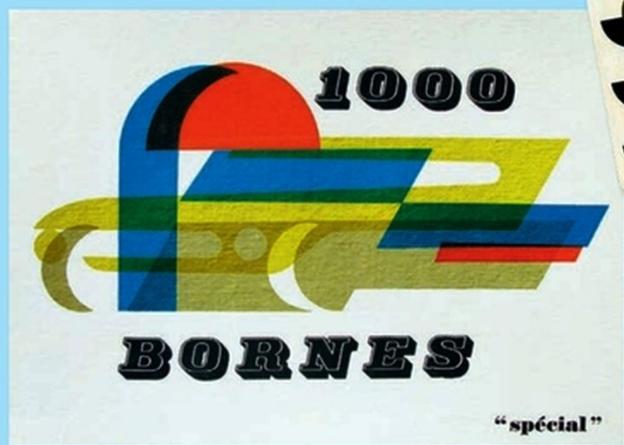
DEMANDEZ CATALOGUE A VOTRE MARCHAND DE JOUETS OU AUX ÉDITIONS EDMOND DUJARDIN, ARCAÇON (GIRONDE)

## PIE QUI CHANTE ET BORNES KILOMÉTRIQUES

Le succès du *1000 Bornes* réside aussi dans le graphisme et l'illustration de ses cartes, œuvres de Joseph Le Callennec. Ce Breton, ouvrier-typographe de métier, amoureux de dessin et graphiste autodidacte, collaborera pendant plus de vingt ans avec Edmond Dujardin – ils sont nés tous les deux en 1905 –, qui, en plus d'un ami, trouvera en lui l'illustrateur idéal de plusieurs de ses jeux, principalement sur le thème des sports et de l'automobile.

Un comble pour cet homme qui n'était pas sportif et qui n'avait pas son permis de conduire ! Discret, cet as du crayon se fait connaître comme illustrateur dès les années 1940, en dessinant des affiches et des publicités. À partir des années 1950, il travaille entre autres pour les vins Vieux Tonneaux, la margarine Céma, la bière Royal Eagle ou les eaux de Vittel... dessinant aussi des étiquettes pour leurs produits. Il illustre aussi des carnets de chansons, des livres

et des couvertures ainsi que des articles pour diverses revues, dont *Science & Vie*. Mais l'une de ses fiertés sera de concevoir le logo du sucrier Béghin Say et, surtout, d'avoir reloué celui du fabricant de bonbons La Pie qui Chante. Clin d'œil, le volatile, quelque peu restylé et juché sur une borne kilométrique, illustrera dès les années 1960 les règles et les côtés des boîtes du célèbre jeu qui fera passer Joseph Le Callennec à la postérité.



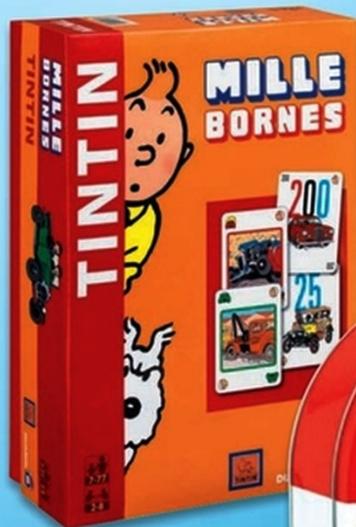
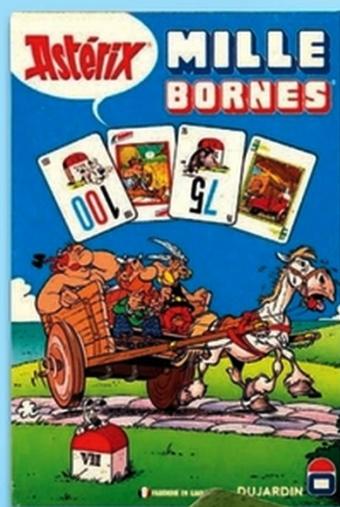
**Première variante.**  
 Cette édition "spécial",  
 vendue en 1960, fut illustrée  
 par le graphiste Pierre Praquin.  
 Une pièce rare aujourd'hui.

la consécration venant de la revue américaine *Games Magazine* qui le fera figurer dans son *All of Fame* des vingt-cinq meilleurs jeux de société de tous les temps. Toujours en 1960, Dujardin diffuse la première variante du jeu, avec une édition spéciale, stylisée par Pierre Praquin (rare aujourd'hui). La première d'une longue lignée de versions, dont on ne compte plus, depuis les années 1980, les modèles Luxe, Prestige, Express (seulement 66 cartes), ainsi que la version plateau et ses variantes, cette dernière étant apparue à la fin des années 2000. Le *1000 Bornes* existe aussi en jeu vidéo et, depuis les années 2010, en versions numériques. À cela s'ajoutent divers *1000 Bornes* thématiques, comme par exemple ceux intégrant l'histoire et la géographie française ou consacrant les Jeux olympiques, les inventions ou les animaux.

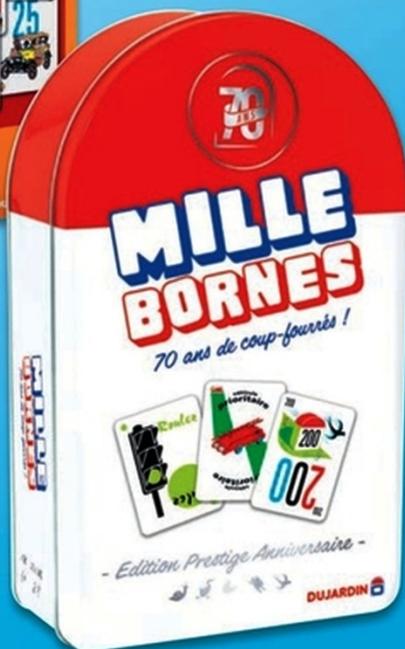
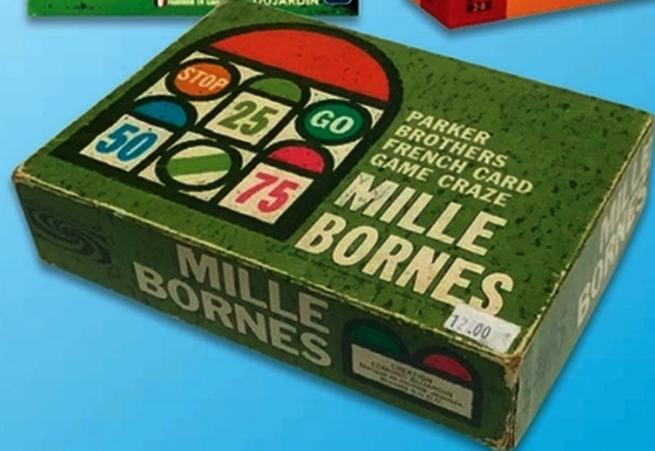
Après accords avec plusieurs franchises, dès les années 2000, Dujardin réalise, entre autres, les *1000 Bornes Tintin*, *Astérix* ou *Cars* (depuis la sortie du premier dessin animé de la saga Pixar/Disney). Une version publicitaire pour la Macif existe même. La dernière en date, présentée dans un coffret en forme de borne kilométrique, et reprenant les célèbres cartes dessinées par Le Callennec, célèbre les 70 ans du jeu. Avec plus de 15 millions d'exemplaires produits depuis 1954, et une fabrication toujours française (à Saint-Pantaléon-de-Larche, en Corrèze), le *1000 Bornes*, qui s'écoule encore chaque année à près de 400 000 unités, n'a pas fini d'amuser intelligemment, petits et grands, toutes générations confondues, à grand coups d'attaques, de parades et de kilomètres gagnés !

## PUB TÉLÉ

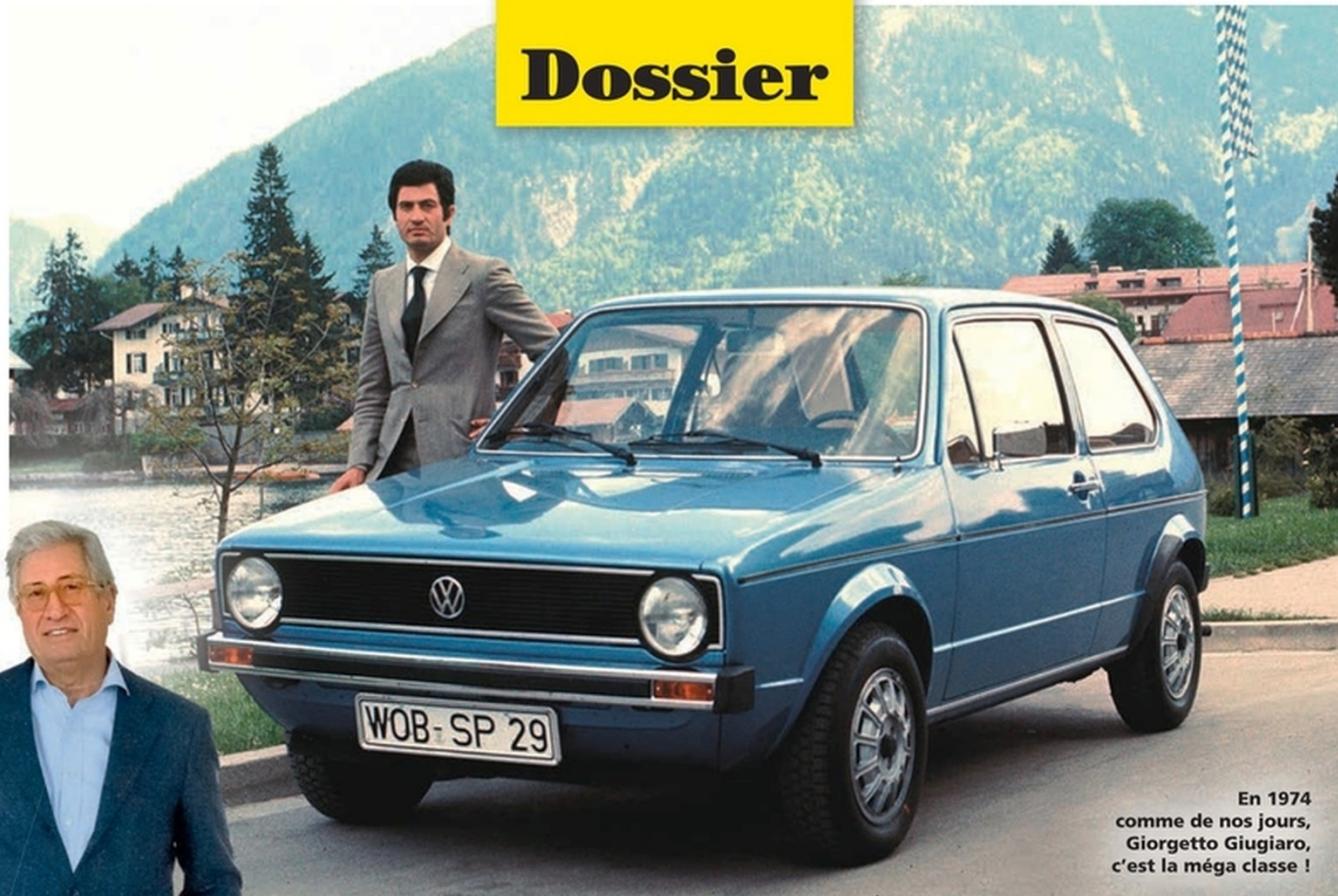
En 1978, les téléspectateurs découvrent sur leur petit écran une publicité pour le célèbre jeu de société automobile. L'adulte jouant face à l'enfant n'est autre que Patrick Dujardin, fils du créateur du *1000 Bornes* et éditeur des jeux du même nom. « *Je suis en train de me faire battre ! Ça fait pourtant trente ans que j'y joue au 1000 Bornes, puisque c'est mon père qui l'a inventé. Et voilà ! Encore une mauvaise carte...* », s'exprime-t-il en voix off, celle-ci n'étant autre que celle de l'acteur Jean Rochefort.



On ne compte plus les versions et variantes à thèmes. De gauche à droite : Les *1000 Bornes Astérix*, *Tintin*, une version américaine de la fin des *seventies* (diffusée par Parker) et celle du 70<sup>e</sup> anniversaire, dans sa boîte en forme de borne kilométrique.



Détails de cartes du *1000 Bornes Tintin*, paru en 2011.



En 1974  
comme de nos jours,  
Giorgetto Giugiaro,  
c'est la méga classe !

## La quête de l'ancienne idéale

# OFFREZ-VOUS UNE ŒUVRE DE GIUGIARO !

Nos confrères de *Rétroviseur* publient, dans leurs numéros d'octobre et de novembre, une double interview de Giorgetto Giugiaro, sacré "designer du siècle". L'esthète que vous êtes aimerait acquérir une œuvre du maître ? Voici notre florilège, pour (presque) toutes les bourses.

TEXTE : ADRIEN MALBOSC - PHOTOS : ARCHIVES AUTORETRO

À la rédaction, nous en sommes convaincus : vous n'avez pas manqué de dévorer la première partie de l'interview de Giorgetto Giugiaro publiée par nos confrères de *Rétroviseur* dans leur n° 414, daté d'octobre. À la lecture de ce passionnant "papier", vous êtes tombés sous le charme de ce jeune homme de 86 ans ultra pétillant et à la destinée hors du commun. C'est bien légitime. Nous aussi ! Il faut dire que dessiner l'Alfa "coupé Bertone" pendant son service militaire, à 21 ans donc, puis la Maserati Ghibli quelques années plus tard, avant

de sauver Alfa Romeo de la faillite avec l'Alfasud au début des années 1970, cela pose un homme. Comme si cela ne suffisait pas, il a aussi sauvé Volkswagen qui n'arrivait pas à sortir de la monoculture Coccinelle, dessiné une voiture de James Bond (la Lotus Esprit) et celle de *Retour vers le futur* ! Sans parler de son travail considérable en dehors de l'auto, puisqu'il a dessiné des armes, des téléphones, des boîtiers d'appareil photo... Il est aussi l'auteur des aménagements de la promenade de Porto Santo Stefano en Toscane, et du design du ballon de basket

utilisé par la Fédération internationale de Basket depuis 2004. Bref, une légende « une épée, un cadavre », pour paraphraser *Le Cave se rebiffe*. Alors, pourquoi ne pas acquérir une de ses nombreuses œuvres sur quatre roues ? Si certaines méritent surtout l'oubli, comme la Fiat Croma de 2005, la majorité d'entre elles sont passionnantes. Bonne nouvelle, vous pouvez vous offrir une voiture du "designer du siècle" (titre adressé par un jury de 120 professionnels à la fin du siècle dernier) pour 1 500 € ! Bonne lecture, et bon, futur, achat. ■

# MOINS DE 5 000 €

## Lancia Delta



Quelle élégante auto que cette première génération de Lancia Delta ! Ses lignes parfaitement équilibrées, avec de nombreux détails soignés comme les pare-chocs intégrés et peints, font oublier des dimensions contenues : 3,885 m de longueur pour 1,62 m de largeur, c'est peu pour nos standards actuels. Super bien

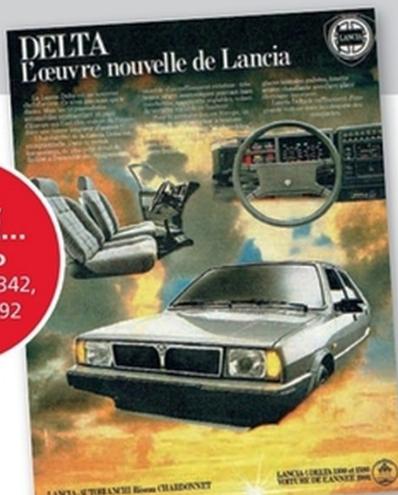
née, elle remportera le titre de "Voiture de l'année" en 1980 avant de se transformer en bête de rallye avec six titres de Championne du monde ! Une simple 1500 (85 ch) des débuts, comme celle de Delon dans *Pour la peau d'un flic*, est une excellente porte d'entrée dans le monde de Giugiaro : l'auto est élégante, pratique avec son hayon, vive, plutôt fiable et peu onéreuse.

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro  
n° 310, 329, 342,  
425, 489, 492

### LA COTE

4 000 € (1300)  
à 70 000 € (Intégrale Evo II)



### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne essence ou Diesel en position transversale AV, 1,3 l à 2 l, 75 à 215 ch, boîte 4 ou 5 vitesses, traction ou transmission intégrale, longueur 3,885 à 3,90 m, largeur 1,62 à 1,77 m, 960 à 1 340 kg, 156 à 220 km/h.

## Alfa Romeo 159



À LIRE,  
À RELIRE...  
Bientôt dans  
Autoretro

Remplaçant l'Alfa Romeo 156 à partir de 2005, la 159 profite d'un magnifique dessin alliant fluidité et agressivité. Cette auto démontre que Giugiaro demeure à la pointe de son art après plus d'un demi-siècle de travail ! Le reste est un peu moins sexy, le fameux V6 maison

cédant sa place à un V6 austro-allemand de chez Holden. Lourde, cette belle berline, et son dérivé break nommé Sportwagon, ne peut prétendre à un comportement vraiment dynamique. Elle sera produite à 250 000 unités, soit... 425 000 de moins que sa devancière. Dommage, car ce n'est pas une mauvaise voiture. Les versions 4-cylindres se trouvent à moins de 5 000 € : ou comment allier modernité, beauté et économie.

### LA COTE

3 000 € à 14 000 €



### RAPPELS TECHNIQUES

4 ou 5-cylindres en ligne essence ou Diesel ou V6 essence en position transversale AV, 1,75 l à 3,2 l, 120 à 260 ch, boîte 5 ou 6 vitesses ou automatique 6 rapports ou séquentielle 6 rapports, traction ou transmission intégrale, longueur 4,66 m, largeur 1,83 m, 1 385 à 1 695 kg, 193 à 250 km/h.

## Fiat Uno



Remportant d'une courte tête, face à la Peugeot 205, le titre de "Voiture de l'année" en 1984, la Fiat Uno connut un succès considérable, avec plus de 11 millions d'exemplaires ! D'allure assez banale

de prime abord, sa carrosserie est néanmoins très bien dessinée : en témoignent une habitabilité record pour sa catégorie à l'époque et un excellent Cx de 0,34, qui passera même à 0,30 après le restylage de 1989. Il exista une noria de motorisations. Si la Turbo i.e est la plus attractive, nous avons un faible pour les SX au tableau de bord analogique (à partir de 1986) très typé de son époque : le 1,3 l est vif, l'équipement soigné et la cote ridiculement faible. Une excellente auto !

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro  
n° 470

### LA COTE

À partir de 1 500 €



### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne essence ou Diesel en position transversale AV, 0,9 l à 1,7 l, 45 à 118 ch, boîte 4 ou 5 vitesses ou à variateur continu, traction, longueur 3,64 à 3,69 m, largeur 1,55 à 1,56 m, 710 à 910 kg, 145 à 205 km/h.

## MOINS DE 20 000 €

### Fiat 850 Spider

Dans les années 1960, Fiat n'avait pas son pareil pour concevoir des petites voitures populaires mais très glamour. En témoigne la 850 Spider (1965-1973), et sa version restylée à phares plats,



baptisée 850 Sport Spider. Très économique à l'époque, cette découvrable ressemble à une mini Ferrari ! Sur le strict plan du dessin, on ne pourra guère lui reprocher qu'un empattement trop court trahissant ses origines plébéiennes, puisqu'elle reprend les entrailles du modeste coach 850. Cerises sur la pannacotta, le petit moteur est toutefois suffisant, le comportement joueur, et la présentation intérieure très jolie. Hélas, la cote s'est un peu envolée ces dernières années.

#### LA COTE

14 000 € à 17 000 €

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro

n° 74, 252, 273,  
365, 463



#### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne en position longitudinale AR, 0,8 l ou 0,9 l, 49 ou 52 ch, boîte 4 vitesses, propulsion, longueur 3,78 ou 3,82 m, largeur 1,50 m, 705 à 725 kg (+10 kg avec le hard-top), 145 à 150 km/h.

### Volkswagen Golf série 1



« La voiture universelle ». Tel fut un des slogans de la Volkswagen Golf lors de sa sortie il y a un demi-siècle. Inspirée de la Fiat 128, cette berline compacte est une révolution pour le constructeur habitué aux Coccinelle et ses dérivés à moteur arrière. La nouvelle venue

s'écarte considérablement des schémas chers à Wolfsburg, avec un 4-cylindres à arbre à cames en tête refroidi par eau entraînant les roues avant. La carrosserie en angles brille par sa pureté et son équilibre. On adore la version GTI (forte de 110 à 112 ch), qui propulse la Golf au rang de mythe ! Seuls soucis ? Les affres du tuning et une cote qui monte. En marge, la confidentielle Oettinger 16S (136 ch) atteint 40 000 €.

#### LA COTE

6 000 € à 25 000 €

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro

n° 309, 342, 364,  
390, 406, 460,  
477



#### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne essence ou Diesel en position transversale AV, 1,1 l à 1,8 l, 50 à 112 ch, boîte 4 ou 5 vitesses ou automatique 3 rapports, traction, longueur 3,70 à 3,81 m, largeur 1,61 à 1,63 m, 750 à 900 kg, 140 à 199 km/h.

### Alfa Romeo Alfasud



Giugiaro a énormément œuvré pour la révolution chez Volkswagen, avec la Golf... mais aussi chez Alfa Romeo quelques années auparavant ! L'Alfasud, présentée en 1971, est en effet la première

traction de la marque. De plus, une usine fut construite rien que pour elle, d'où le patronyme. Le style est réussi, voire magnifique avec le coupé Sprint, le comportement réjouissant et les 4-cylindres à plat épatants de bonne humeur et de robustesse. *Car Magazine* dira même : « Le plaisir de conduire absolu prime sur tout le reste ? Choisissez l'Alfasud. » Hélas, la cote des sportives ti a sérieusement grimpé, tandis que la qualité de construction (gare à la rouille !) est indigne du reste.

#### LA COTE

6 000 € à 18 000 €

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro

n° 314, 323, 334,  
367, 395, 408

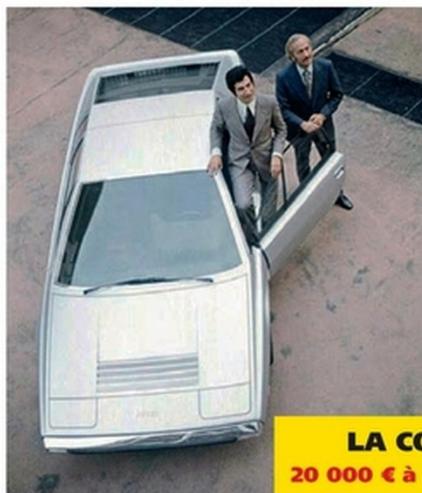


#### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres à plat en position longitudinale AV, 1,2 l à 1,7 l, 63 à 118 ch, boîte 4 ou 5 vitesses, traction, longueur 3,89 à 4,02 m, largeur 1,59 à 1,61 m, 810 à 915 kg, 165 à 185 km/h.

# JUSQU'À 50 000 €

## Lotus Esprit



**LA COTE**  
20 000 € à 50 000 €

Voilà encore un style très marquant. Tout en angles, la Lotus Esprit harponne le regard lors de sa présentation sous forme de prototype en 1972. Il faut attendre trois ans pour la présentation officielle, sous une forme à peine assagie. Les proportions restent folles : elle mesure 21 cm de plus en largeur et 21 cm de moins en hauteur qu'une Porsche 911 ! Le petit 4-cylindres de 2 l ne produisant que 160 ch, il verra sa cylindrée passer à 2,2 l, alors qu'une version à turbo-compresseur arrivera dès 1981. Les reprises sont celles d'une Lamborghini Countach ou d'une Ferrari Testarossa ! Un dessin qui ne sera revu qu'en 1987, avec une nouvelle Esprit... au style moins iconique.

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro  
n° 189, 233, 413,  
448, 454



### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne en position longitudinale et centrale AR, 2 l ou 2,2 l, 140 (version US) à 218 ch, boîte 5 vitesses, propulsion, longueur 4,19 m, largeur 1,86 m, 900 à 1 050 kg, 215 à 245 km/h.

## De Lorean DMC 12



Comment parler de la De Lorean sans évoquer la saga des films *Retour vers le futur* ? Ce curieux engin pensé par un Américain, qui doit beaucoup à Lotus et qui reçoit un V6 franco-suédois (le fameux PRV des Peugeot 604, Renault 30, etc.), profite d'abord et avant

tout d'un dessin, italien donc, épatant ! Parmi les trouvailles, on note des portières "papillon" qui font toujours leur effet 43 ans plus tard, ainsi qu'une carrosserie en inox non peinte. Malheureusement, les dessous ne sont pas à la hauteur de cette allure pleine de panache, les performances étant très modestes pour la catégorie. Mais après tout, qui s'en soucie à l'heure des routes limitées à 80 km/h et des radars omniprésents ?

**LA COTE**  
Environ 50 000 €

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro  
n° 161, 220, 312,  
333, 357, 416



### RAPPELS TECHNIQUES

V6 ouvert à 90° en porte-à-faux AR, 2,85 l, 130 ch, boîte 5 vitesses ou automatique 3 rapports, propulsion, longueur 4,27 m, largeur 1,99 m, 1 420 kg, 220 km/h.

## Alfa Romeo "coupé Bertone"

Attention, coup de crayon légendaire ! Giorgetto Giugiaro n'a pas 25 ans lorsqu'il signe le dessin de cette divine Alfa Romeo,

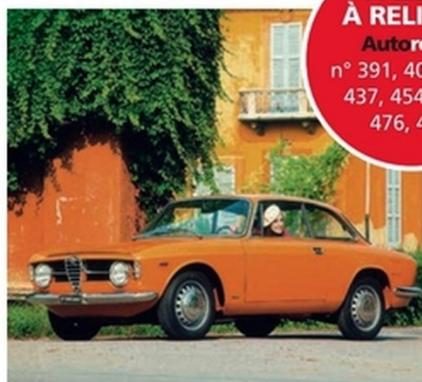


adultée dès sa sortie en 1963. Prenant le patronyme de Giulia GT, elle fut bien vite surnommée "coupé Bertone", studio pour lequel travaillait notre designer favori. Les toutes premières sont les plus impactantes esthétiquement, notamment grâce à la fente horizontale (non, ce n'est pas un capot mal fermé !) que les amateurs ont affectueusement baptisée "boîte aux lettres". Si le 1,3 l demeure un peu faible, le 1,6 l est réjouissant, le 2 l plein partout, et le 1,75 l carrément divin : c'est notre version préférée !

**LA COTE**  
28 000 € à 50 000 €

À LIRE,  
À RELIRE...

Autoretro  
n° 391, 401, 414,  
437, 454, 462,  
476, 484



### RAPPELS TECHNIQUES

4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1,3 l à 2 l, 89 à 132 ch, boîte 5 vitesses, propulsion, longueur 4,08 à 4,10 m, largeur 1,54 m, 930 à 1 040 kg, 170 à 190 km/h.

# VERS L'INFINI ET AU-DELÀ...

## Iso Rivolta Grifo



Après l'imposante Rivolta GT, Iso présente l'agressive Grifo en 1963. La nouvelle venue reprend les dessous de sa devancière, mais bénéficie d'un empattement raccourci. Giugiaro, décidément

très en forme à l'époque, exécute une œuvre magistrale. Âgé d'une petite vingtaine d'années, il réussit à marier une certaine massivité avec une grâce et une élégance digne des plus belles Italiennes de son temps. Le V8 américain, même s'il n'est pas noble, offre des performances flatteuses. L'auto sera un grand succès, et ne prendra sa retraite qu'en 1974. Nous avouons un faible pour la version 7 l (406 ch), reconnaissable à sa protubérance de capot surnommée "millefeuille" : quel chien !

**À LIRE,  
À RELIRE...**  
Autoretro  
n° 30, 71, 318,  
502



### RAPPELS TECHNIQUES

V8 ouvert à 90° en position longitudinale AV, 5,4 l à 7 l, 304 à 406 ch, boîte 4 ou 5 vitesses ou automatique 2 ou 3 rapports, propulsion, longueur 4,43 m, largeur 1,77 m, 1 430 à 1 510 kg, 230 à 280 km/h.

### LA COTE

320 000 € à 950 000 €

## Maserati Ghibli

Parfois, un designer est frappé par la grâce. Mais rarement autant que Giorgetto lorsqu'il signa les traits de la Maserati Ghibli. Rompant avec le style discret alors en vigueur chez la marque au Trident, cette sportive mélange avec joie arêtes



vives et courbes discrètes. Longue, large et très basse (8 cm de moins qu'une Ferrari "Daytona" à laquelle on la compare souvent), la Ghibli profite de proportions imposantes mais équilibrées, qui lui confèrent une superbe assise sur la route. Les trains roulants ne sont pas très sophistiqués (essieu arrière rigide), mais est-ce si grave ? En prime, le souffle du V8 est inépuisable. Bref, à notre sens, une des GT les plus désirables au monde.

**À LIRE,  
À RELIRE...**  
Autoretro  
n° 116, 186,  
252, 457



### RAPPELS TECHNIQUES

V8 ouvert à 90° en position longitudinale AV, 4,7 l à 4,9 l, 340 à 355 ch, boîte 5 vitesses ou automatique 3 rapports, propulsion, longueur 4,59 m, largeur 1,80 m, 1 350 kg, 275 km/h.

### LA COTE

300 000 € à 700 000 €

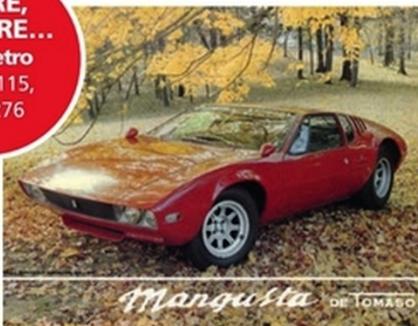
## De Tomaso Mangusta



Prenant le relais de la très confidentielle Vallelunga, la Mangusta peut être considérée comme la première De Tomaso de route. Sous son étonnant capot arrière s'ouvrant en deux parties, façon ailes de mouette, se trouve un gros V8 Ford

en position centrale. D'un point de vue esthétique, ce détail, particulièrement savoureux de trois quarts arrière, est une trouvaille ! Quant à la hauteur de l'ensemble, qui culmine à 1,03 m, c'est quasiment du jamais-vu sur une auto de série. Certes, elle n'est pas sans quelques défauts, comme un intérieur banal, une position de conduite trop basse, une habitabilité qui ne peut convenir aux grands... On lui pardonne tout, vu sa beauté spectaculaire !

**À LIRE,  
À RELIRE...**  
Autoretro  
n° 39, 115,  
143, 276



### RAPPELS TECHNIQUES

V8 ouvert à 90° en position longitudinale et centrale AR, 4,7 l (4,9 l sur le marché américain), 305 ch, boîte 5 vitesses, propulsion, longueur 4,25 m, largeur 1,40 m, 1 185 kg, 250 km/h.

### LA COTE

280 000 €

# ET ENCORE...

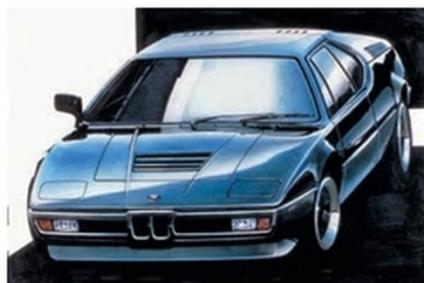
Notre sélection n'a pas parlé d'autos qui auraient largement mérité leur place ici. En voici quelques-unes, mais la liste est loin d'être exhaustive.



Alfa Romeo Alfetta GT



Volkswagen Scirocco



BMW M1



Maserati 3200 GT



Maserati Bora



Lamborghini Gallardo



Alfa Romeo 2600 Sprint



Iso Rivolta GT

NOTRE  
COUP  
DE  
CŒUR



À LIRE,  
À RELIRE...  
Autoretro  
n° 323, 364

## FIAT PANDA

Et si, finalement, la Fiat Panda n'était pas le chef-d'œuvre de Giugiaro ? C'est, en tout cas, ce qu'il affirme dans l'interview publiée dans *Rétroviseur* n° 414, daté d'octobre 2024. Il est, en effet, plus aisé de dessiner une belle Maserati que de concevoir une auto ultra astucieuse, devant coûter le moins cher possible à produire (d'où l'idée, géniale, des vitrages plats) et destinée à plaire à des millions de gens. Robuste, maline avec son intérieur modulable, mignonne en diable, la Panda connut un immense succès (5,5 millions d'exemplaires) 23 années durant. Avec elle, Giugiaro démontre aux derniers sceptiques qu'il peut autant plaire à une élite qu'au plus grand nombre. Chapeau, l'artiste !

## RAPPELS TECHNIQUES

2 ou 4-cylindres en ligne en position transversale AV, 0,65 l à 1,1 l, 24 à 54 ch, boîte 4 puis 5 vitesses ou transmission à variation continue, traction ou transmission intégrale enclenchable, longueur 3,38 à 3,408 m, largeur 1,46 à 1,50 m, 650 à 800 kg, 115 à 140 km/h.

## LA COTE

2 000 € à 5 500 €

Triumph TR4 "3VC", 1962

# Bleu comme l'enfer

L'auto que vous avez sous les yeux aurait très bien pu figurer dans notre rubrique Exception. Comment ça, une simple TR4 ? Il débloque, le rédac' chef ! À la vérité, il s'agit de l'une des quatre versions compétition "Powder Blue" d'usine. Et elle roule d'enfer !

TEXTE : XAVIER AUDIAU – PHOTOS : DANIEL DENIS – ARCHIVES : JEAN-PHILIPPE MATHIEU

Le blanc étant trop salissant,  
le *British Racing Green* difficile  
à photographier et le rouge  
la couleur du concurrent BMC,  
les quatre TR4 usine furent  
peintes en *Powder Blue*.





Contrairement à une TR4 de série arborant une planche de bord en métal peinte en blanc, celle de "3VC" est recouverte d'un simili noir. Le volant n'est pas le même non plus. Notez la tige coudée du levier de vitesses.

**C**omme vous avez probablement pu le lire avec délectation dans les ouvrages de Frédéric Reydellet, l'histoire de Triumph en compétition est pleine de rebondissements. Elle faillit s'arrêter en 1961, lorsque Standard-Triumph tomba dans le giron de Leyland. Au passage, Ken Richardson, aux commandes du service compétition et qui a tant œuvré pour la marque, est remercié... Malgré tout, le projet de la remplaçante de la TR3 est maintenu et, même si elle ne recevra pas le moteur double arbre Sabrina initialement prévu, la TR4 est présentée à l'automne 1961. Reprenant les dessous de sa grande sœur, la TR3A, elle se distingue avant tout par sa ligne modernisée

due à Giovanni Michelotti. Pour appuyer le lancement commercial de la TR4, les hommes de marketing comptent bien sur le sport automobile mais les caisses sont vides ! Il va falloir faire le maximum avec un minimum de moyens, le budget alloué à cette entreprise étant dix fois inférieur à celui de la concurrence...

### Modèle évolutif

La difficile tâche est confiée à Graham Robson et le programme course ne portera que sur quelques rallyes. Quatre TR4 sont prélevées de la chaîne de montage de Canley en février 1962 pour être préparées par une poignée d'hommes. Arborant une teinte *Powder Blue*, ces Triumph prennent les immatriculations "3VC", "4VC", "5VC" et "6VC". Pourquoi la lignée commence-t-elle par le chiffre "3" ? Parce que "1VC" et "2VC" correspondent déjà aux immatriculations d'une Triumph Herald et d'une Jaguar. Extérieurement, outre leur teinte, ces TR4 se distinguent par l'absence de pare-chocs, l'adoption d'un hard-top et de jantes à rayons fixées par un papillon central afin de mieux refroidir les freins et de gagner du temps en cas de changement de roue suite à une crevaison. Voilà pour la partie visible de l'iceberg. Dessous, la TR4 est profondément optimisée. Rigidifié, son châssis séparé est peint en blanc de façon à pouvoir déceler à l'œil nu le moindre début de fêlure dans le métal. Du reste, au fil des rallyes, les châssis seront souvent remplacés ! Parmi les détails visant à fiabiliser l'auto, on note la présence d'équerres permettant de renforcer les fixations des suspensions, mais aussi une fixation de crémaillère, des canalisations de freins et d'essence renforcées. Évolutives, ces TR4 ne vont cesser d'être optimisées au fil des rallyes et homologations. Par exemple, si le bloc 21 est présent sous leur capot lors du premier Rallye >



Par rapport à une TR4 de série, "3VC" gagne près de 2,5 sec. dans l'exercice du 0 à 100 km/h et passe de 0 à 160 km/h en 26,4 sec. contre... 46,3 sec. !



Vive, précise, efficace, facile à prendre en main et diablement sonore, "3VC" est une machine à sensations "vintage" qui offre beaucoup de plaisir.

## Jean-Philippe Mathieu

« Quand j'étais ado, mon prof de français roulait en Triumph Herald et je trouvais ça génial ! », se souvient Jean-Philippe Mathieu, le boss de Beaulieu Motor, atelier belge spécialisé dans les Anglaises. Permis en poche, sa première auto sera ainsi, en 1985, une Dolomite. Un premier doigt dans l'engrenage puisqu'il est aujourd'hui à la tête d'une collection de... 35 Triumph ! Parmi elles, on y trouve une réplique de TR4 "usine", modèle qui le fait rêver depuis toujours jusqu'à ce jour d'avril 2021 : « Le spécialiste anglais Neil Revington, qui avait ramené d'Amérique du Nord "3VC" au milieu des années 1990 avant de la restaurer, la mettait en vente. Elle appartenait alors à plusieurs propriétaires. Jamais je n'aurais imaginé pouvoir m'offrir une TR4 "usine". C'est une pièce majeure de l'histoire de Triumph en compétition. En plus, le "3" est mon chiffre fétiche ! Des quatre versions, les spécialistes s'accordent à dire que "3VC" demeure la plus authentique, avec environ 90 % de pièces d'époque et je possède son Surrey top d'origine. Elle a conservé son surnom "3VC" puisqu'elle est immatriculée à mon nom en Angleterre. Au volant, par rapport à une TR4 de série, elle est beaucoup plus puissante et tient mieux la route. » Pour autant, Jean-Philippe l'utilise peu : « Je dois faire rouler mes autres Triumph et tiens à la préserver dans cet état le plus longtemps possible. » Détail amusant : « De toutes mes Triumph, c'est la seule de mon année de naissance. Le jour où je naissais, elle participait même à la Coupe des Alpes 1962 ! »



« Jamais je n'aurais imaginé pouvoir me l'offrir ! »

Le coffre accueille un réservoir d'essence de grande capacité ainsi que la roue de secours. Son couvercle en aluminium pouvait être remplacé par un modèle en acier pour supporter une seconde roue de secours.



L'équipage est protégé par un arceau de sécurité. Pour un gain de poids, le hard-top est réalisé en aluminium.





Inconfortables, les sièges d'origine font désormais place à des baquets signés Revington. Notez la petite séparation entre eux.

des Tulipes en 1962, il cède sa place au 2,2 l des TR3B dès le rallye suivant. De même, les extracteurs d'air des ailes avant n'apparaissent qu'au milieu de l'année 1962 et l'autobloquant n'est adopté qu'à partir de 1963. Ces TR4 s'adaptent aussi aux types d'épreuves. Ainsi, le couvercle en aluminium de malle arrière cède sa place à un modèle en acier lors des rallyes nécessitant d'embarquer deux roues de secours, le bloc chauffage est présent ou absent selon les conditions météo et le nombre tout comme l'emplacement des phares additionnels ne cessent d'évoluer. Comme ses sœurs, "3VC" est totalement optimisée au cours de l'année 1963 aussi bien côté carrosserie avec des éléments en aluminium (ailes AV/AR, portières, capots AV/AR et toit) et une barre de support de phares additionnels, que

côté mécanique (culasse préparée, taux de compression relevé, nouveau collecteur d'échappement, overdrive revu, lames de ressorts arrière doublées...). Tout comme ses sœurs "5VC" et "6VC", l'auto terminera même sa carrière au Canada avec des jantes en magnésium et... en conduite à gauche ! Pour l'occasion, "3VC" est alors réimmatriculée "CAG 408".

### Succès en demi-teinte

En dépit d'un cruel manque de puissance face aux redoutables Austin-Healey, la TR4 de compétition est une auto bien née pour affronter les épreuves sur routes goudronnées. En revanche, elle est pénalisée sur les terribles pistes >



#### 1 INSTRUMENTATION COPILOTE

Le copilote disposait de tous les instruments de la navigation (Tripmaster, chrono...) et même aujourd'hui d'une boussole !



#### 2 CALE-PIED PASSAGER

Le copilote dispose aussi d'un cale-pied en aluminium. Un accessoire jamais inutile en compétition...

L'auto reçoit des panneaux de carrosserie en aluminium. En début de carrière, les portières étaient encore en acier. Pour autant, en raison de sa préparation (renforts, arceau...), "3VC" pèse autant qu'une TR4 de série.



## COURIR EN TRIUMPH TR4 "USINE"

### OÙ COURIR ?

Comme vous pouvez vous en douter, avec pareil pedigree, "3VC" est éligible dans absolument tous les rallyes historiques. Après sa restauration dans les règles de l'art par le spécialiste incontesté Revington TR

dans les années 1990, elle a d'ailleurs repris du service où elle a trusté les podiums. Désormais, elle ne sort que pour quelques promenades, son actuel propriétaire ayant décidé de la préserver le plus longtemps possible dans ce parfait état et ne compte

nullement froisser sa carrosserie !

### COMBIEN ÇA COÛTE ?

Commençons par le début : "3VC" n'est pas à vendre ! Pour autant, si une TR4 de série tourne aux alentours des 30 000 €, vous pouvez

facilement multiplier ce chiffre par huit pour une TR4 "VC". Eh oui... Cela étant, si vous en rêvez vraiment, il est toujours possible d'en faire une copie approchant pour bien moins cher.



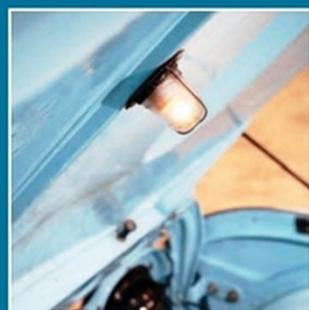
**3** **ENTRÉE D'AIR**  
Une large entrée d'air est pratiquée devant le pare-brise.



**4** **EXTRACTEUR D'AILE**  
Pour évacuer les calories du moteur, les ailes avant reçoivent rapidement un petit extracteur d'air.



**5** **PHARES AVANT**  
En cours de carrière, l'auto fut équipée d'une solide barre permettant de fixer les phares additionnels.



**6** **LOUPIOTE**  
Le capot moteur en aluminium reçoit une petite lampe pour les inspections mécaniques nocturnes.



En 2021, les 4 TR4 d'usine se retrouvent ensemble pour la première fois depuis les années 1960. Si "4VC" était restée en Angleterre, les trois autres furent engagées au Canada. Longtemps restée sans nouvelles, "5VC" a été retrouvée récemment.

cassantes du Liège-Sofia-Liège et au RAC où sa faible garde au sol lui fait défaut. S'il est possible de relever la hauteur de caisse à l'avant, tel n'est pas le cas du train arrière. En dépit d'un long protège-carter et de feuilles d'acier sous les planchers, la TR4 souffre au point parfois de mettre à mal aussi bien le châssis que les soubassements... qui se déchirent ! Bref, les TR4 font ce qu'elles peuvent, leurs résultats oscillant entre l'honorabilité et le désespoir (casses et sorties de route) comme je vous invite à le lire dans le tome 6 de *Les Triumph en compétition*. Après son ultime course canadienne, "3VC" sera revendue à un étudiant qui finira par la remiser dans une grange. Ce n'est qu'au cours des années 1990 qu'elle traversera à nouveau l'Atlantique pour être intégralement restaurée par "le" spécialiste anglais Neil Revington. Elle sera alors à nouveau engagée en compétitions historiques où elle trusterà les podiums. En 2021, elle est revendue au grand amateur belge Jean-Philippe Mathieu qui me fait aujourd'hui l'honneur de bien vouloir m'en confier le volant.

### TR4 ultime

Me voilà donc face à cette fameuse TR4 historique. Phares additionnels, extracteurs d'air dans les ailes avant et absence de pare-chocs : c'est fou comme de simples détails peuvent transformer l'aspect visuel du modèle de série. Mais la vérité est ailleurs : en tapotant la TR4 de l'index, la majeure partie de la carrosserie



Ce moteur préparé à 140 ch est une pure merveille : il est plein partout ! Comme quoi, un tout fonte "latéral" british peut parfois faire aussi bien qu'un double arbre italien...

sonne bien l'alu et non l'acier. En ouvrant la légère portière, je m'aperçois que le volant a retrouvé sa position d'origine, du "bon côté" anglais. Je cale mon séant dans les sièges signés et revus par Revington. Je constate aussi la présence d'un arceau de sécurité, d'une petite séparation entre le pilote et le copilote, d'instruments supplémentaires dédiés à ce dernier et tout un tas de mystérieux boutons. Concentrons-nous sur l'essentiel : faire le plein de sensations en tentant d'oublier le prix de cette icône et le fait que j'occupe la place de Vic Elford en 1963... En quoi diffère "3VC" d'une TR4 strictement de série ? Déjà, il y a la sonorité. Si celle d'une TR4 d'origine est fort évocatrice, là, j'ai carrément l'impression d'être aux commandes d'un bombardier au décollage ! Chaque rapport du levier de vitesses coudé passe impeccablement. Mieux, en raison de l'overdrive, l'auto disposait de 7 rapports (8 aujourd'hui), un atout précieux pour toujours se trouver instantanément au bon régime moteur. En dépit de l'essieu arrière rigide, je trouve l'auto plutôt souple. On la sent bien "posée" et elle ne prend pas de roulis excessif. Ultra précise, la direction répond au doigt et à l'œil. Un vrai bonheur. Et le moteur ? Pour avoir essayé pas mal d'autos de course équipées de deux voraces carburateurs double corps de 45 mm, ses derniers se montrent en général désagréables car instables à bas régime. Rien de tout cela ici, à ma grande surprise. Comme sur une TR4 "ordinaire", on roule sur le couple sans le moindre hoquet. Différence majeure, sur une TR4 normale, la messe est dite passé les 4 000 tours. Dans le cas présent, le moteur continue de pousser avec fulgurance vers la zone rouge au-delà des 6 000 tours ! Admirablement préparé, il est plein partout. Incroyable ! Exacte antithèse d'une moderne sportive aseptisée, "3VC" délivre de magnifiques sensations d'un autre temps. Il faut juste ne pas hésiter à bien taper dans les freins, dépourvus d'assistance. Mettant vite en confiance, on fait facilement corps avec elle tout en se prenant à rêver de l'engager en rallye historique, non pas pour briguer un podium, mais juste pour éprouver les plaisirs simples et vrais du pilotage "à l'ancienne". J'adore ! Efficace, généreuse en sensations et facile à prendre en main, elle n'est pas piègeuse pour un sou. Ou presque. Respectant à la lettre les limitations de vitesse, je m'étonne tout de même de doubler tout le monde sur les routes secondaires belges, jusqu'au moment où je réalise que le tachymètre de cette fabuleuse machine de course britannique est resté gradué... en *miles* !

*Tous mes plus chaleureux remerciements et ma gratitude à Jean-Philippe Mathieu pour sa confiance accordée en me passant un long moment le volant du fleuron de sa collection de Triumph.*

Coupe des Alpes 1962.  
Accidentée malgré elle,  
"3VC" ne pourra terminer  
l'épreuve...



## Caractéristiques techniques

### TRIUMPH TR4 "3VC", 1962

**Moteur** 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, tout fonte, 2 138 cm<sup>3</sup> (86 x 92 mm), 140 bhp à 4 800 tr/min, couple n.c., rapport volumétrique 9,5 à 1, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, 1 arbre à cames latéral Racing, conduits d'admission polis, collecteur d'échappement Racing, vilebrequin 3 paliers, 2 carburateurs double corps Weber 45 DCOE, circuit électrique Lucas spécifique, dynamo Racing.

**Transmission** aux roues AR, boîte 4 vitesses avec overdrive, différentiel à glissement limité.

**Direction** à crémaillère avec fixation renforcée et montée sans silent-bloc, sans assistance.

**Freins** hydrauliques avec flexibles renforcés, disques AV, tambours AR, sans assistance.

**Suspension** AV à roues indépendantes, avec leviers triangulaires en trapèze, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques Koni ; AR à essieu rigide avec ressorts semi-elliptiques et amortisseurs à levier réglables. AV/AR barre stabilisatrice.

**Structure/Carrosserie** châssis séparé rigidifié, carrosserie en acier avec éléments en aluminium (ailes AV/AR, capot AV, portières, malle AR et toit), vitres en Perspex (sauf pare-brise, en verre), arceau de sécurité, réservoir de grande capacité (75 l), roadster avec hard-top, 2 portes, 2 places.

**Dimensions** longueur 3,86 m, largeur 1,46 m, hauteur 1,27 m, empattement 2,24 m, voies AV/AR 1,25/1,22 m.

**Poids** 997 kg.

**Roues** jantes à rayons Dunlop, pneus 165 HR 15 (Michelin XAS au moment de l'essai).

**Performances** vitesse maxi 193 km/h, 0 à 96 km/h environ 8,5 sec.

## PALMARÈS "3VC"

### 1962

► Rallye des Tulipes  
(John Sprinzel/Graham Robson)  
35<sup>e</sup> au général, 4<sup>e</sup> en catégorie 2 l

► Coupe des Alpes  
(John Sprinzel/Willy Cave)  
Abandon (accident)  
2<sup>e</sup> prix en équipe pour Triumph

► Liège-Sofia-Liège  
(John Sprinzel/Willy Cave)  
Abandon (radiateur)

► RAC Rally (John Sprinzel/Willy Cave)  
15<sup>e</sup> au général, 4<sup>e</sup> en GT  
2<sup>e</sup> prix en équipe pour Triumph

### 1963

► Rallye des Tulipes  
(Vic Elford/David Stone)  
4<sup>e</sup> GT, 2<sup>e</sup> GT plus de 2 l  
1<sup>er</sup> prix en équipe pour Triumph

► Coupe des Alpes  
(Vic Elford/David Stone)  
Abandon (sortie de route)

► Liège-Sofia-Liège  
(Don Grimshaw/Bob Dixon)  
Abandon (cric)

► RAC Rally (Vic Elford/David Stone)  
Abandon (joint de culasse)

### 1964

► Shell 4000 Canadian Rally  
(Bert Rasmussen/Paul Coombes)  
16<sup>e</sup> au général



Coupe des Alpes 1963, avec Vic Elford au volant.  
Notez la barre de support de phares.



"3VC" terminera 4<sup>e</sup> des GT au Rallye des Tulipes  
1963. Notez les extracteurs d'ailes.



Liège-Sofia-Liège 1963.  
L'auto sera hors course  
suite à une crevaison,  
le cric glissant sous l'auto  
et l'endommagement.

Première sortie au Rallye  
des Tulipes 1962. La TR4  
n'a pas encore sa barre  
de support de phares  
et ses extracteurs d'air  
dans les ailes.





Citroën 2 CV AZU 250 pick-up "Michelin", 1975

# Navette spéciale

Citroën et Michelin, c'est plus de 40 ans de vie commune. Une longue période qui voit Michelin utiliser la plupart des modèles Citroën pour des essais ou des transports. C'est le cas de ce rare pick-up 2 CV AZU 250 qui a longtemps fait la navette entre les divers sites de Bibendum...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER - PHOTOS : GILLES LABROUCHE





La bâche repliable permet de charger des objets volumineux comme des pneus de tracteur.

Il est 5 h, Clermont s'éveille ! Mais c'est aussi le cas à 13 h et à 21 h. Ah, les "trois-huit"... Elles ont rythmé toute mon enfance passée à l'ombre des usines Michelin de Clermont-Ferrand. Mon grand plaisir ? C'était d'observer le ballet incessant des véhicules de Bibendum. Oh, une chorégraphie qui n'avait rien de très coloré car, n'en déplaise aux fabricants de miniatures d'aujourd'hui, tous les véhicules du pneumaticien étaient alors uniformément peints en gris. Un gris tirant sur le kaki, un gris "cuirassé" qui aurait pu servir à repeindre toute la flotte de la Marine nationale car Michelin devait en posséder des stocks inépuisables. Seules exceptions, les Citroën de service, camionnettes 2 CV AU et AZU, et fourgons Type H, qui conservaient leur teinte d'origine, sans doute par un souci

#### POINTS FORTS

- ▶ Énième déclinaison de la 2 CV
- ▶ Pratique volume utile
- ▶ Économie d'usage
- ▶ Pièces abondantes et abordables

#### POINTS FAIBLES

- ▶ Modèles authentiques quasi introuvables
- ▶ Corrosion endémique
- ▶ Performances limitées

d'économie bien auvergnat. En effet, les Citroën sont alors largement majoritaires au sein du parc automobile de Michelin. Rien d'étonnant si l'on se souvient de la prise de contrôle de la firme aux Chevrons par le pneumaticien clermontois, début 1935, après la retentissante faillite d'André Citroën. On n'est jamais si bien servi, n'est-ce pas...

#### Bibendum et les Chevrons

Toute la gamme Citroën va défilé dans les divers services de Michelin. À commencer par les essais de pneumatiques sur route assurés, à l'époque, par des camions P 45 et T 55 équipés à l'arrière d'une étroite caisse de bois contenant des geuses de plomb servant de lest. Avec le 6-cylindres 5,1 l essence "optimisé" dans les ateliers de la maison et un rapport de pont long, ils atteignaient les 90 km/h en palier, une vitesse considérable pour un poids lourd au lendemain de la guerre. Les "navettes", transportant des équipes d'ouvriers d'un site à l'autre, étaient assurées par des petits autocars Citroën RU 23 carrossés localement par Teilhol (le futur constructeur des Rodéo). Quant aux incessants transferts de stocks entre les usines de Cataroux, des Carmes et d'Estaing, ils s'effectuaient dans de longues remorques bâchées tractées par d'étonnants tracteurs FAR à trois roues dotés, eux aussi, d'une mécanique de Citroën Traction. Mon père me racontait avoir vu, pendant la guerre, circuler une drôle de camionnette, en fait le prototype de la TPV (future 2 CV) camouflé par Michelin et aujourd'hui exposé au musée de l'automobile Henri-Malartre à la Rochetaillée-sur-Saône, près de Lyon. Effectivement si Michelin a pu



Le tableau de bord et le volant sont tout à fait identiques à ceux de la 2 CV de série.



Les sièges séparés sont identiques à ceux de la Citroën 2 CV AK.

Les deux portillons ouvrent sur une surface plane. Notez l'arrêtoir en bois pour éviter de recevoir le chargement dans l'habitacle.

poursuivre les essais de la future 2 CV tout au long de l'Occupation grâce à ce "déguisement", il ne s'est pas privé d'en faire un usage intensif sitôt celle-ci commercialisée. Tout d'abord avec des fourgonnettes AU et AZU, toujours grises, bien sûr, utilisées pour faire la navette entre les sites industriels. Mais il ne faut pas longtemps pour s'apercevoir que la partie arrière tôlée est relativement fragile et, surtout, pas assez spacieuse pour transporter des objets aussi encombrants que des pneus agraires. Une carrosserie de pick-up serait beaucoup plus appropriée mais elle n'existe pas dans le catalogue du constructeur de Javel. Qu'à cela ne tienne, on va la fabriquer sur mesure !

### Sous-traitance

Ce sera la Carrosserie commerciale, à Paris, dans le 19<sup>e</sup> arrondissement, qui se chargera de la transformation, l'assemblage s'effectuant à Gennevilliers chez SAPA ou à Bezons >

Ce modèle de 1975 arbore encore les phares rectangulaires.



## Patrick Cordonnois

« Pour un Deuchiste, c'est un peu le graal des 2 CV camionnettes ! », s'enthousiasme Patrick qui, par ailleurs, a entamé la restauration d'une 2 CV6 Club nettement plus courante... et rapide. « Cette AZU 250 est une vraie ex-Michelin, rachetée au service MU (Matériel usagé) de l'usine de Clermont par un collègue qui en avait attaqué la restauration. Hélas disparu depuis, j'ai racheté l'auto à sa veuve. À l'origine, le pick-up était livré de couleur bleue EDF mais Michelin, pour soigner sa publicité, lui avait par la suite offert sa fameuse livrée jaune et bleue car la 2 CV avait, entre autres missions, celle d'assurer les livraisons des cartes routières, des chambres à air et autres pneus de vélo auprès des distributeurs de la marque. Je dispose encore du carnet d'entretien dûment renseigné par chaque conducteur de l'usine ! »



« Une authentique ex-Bib ! »



Le bicylindre 435 cm<sup>3</sup> d'origine a fait place à un 602 cm<sup>3</sup> plus puissant.

## Caractéristiques techniques

### CITROËN 2 CV AZU 250 PICK-UP "MICHELIN", 1975

**Moteur** 2-cylindres à plat opposés en position longitudinale AV, tout alu, 602 cm<sup>3</sup> (74 x 70 mm), 33 ch SAE à 5 750 tr/min, 4,2 mkg à 4 000 tr/min, rapport volumétrique 9 à 1, soupapes en tête en V, arbre à cames central, vilebrequin 2 paliers, 1 carburateur double corps Solex 26/32SCIC, radiateur d'huile, refroidissement par air.

**Transmission** aux roues AV, boîte 4 vitesses.

**Direction** à crémaillère, sans assistance.

**Freins** hydrauliques, tambours AV/AR, sans assistance.

**Suspension** à 4 roues indépendantes par bras de levier longitudinaux, avec interaction entre roues AV/AR, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques.

**Structure/Carrosserie** plateforme avec longerons en caisson, carrosserie acier, pick-up 2 portes AV, 2 portillons AR, 2 places.

**Dimensions** longueur 3,60 m, largeur 1,50 m, hauteur 1,80 m (avec bâche), empattement 2,51 m, voies AV/AR 1,26 m.

**Poids** (à vide) 570 kg, PTC 910 kg, charge utile 340 kg.

**Roues** jantes tôle, pneus Michelin X 135 x 380.

**Vitesse maxi** 95 km/h.

à la Société d'Exploitation nouvelle d'automobile et de carrosserie, plus connue sous le nom d'ENAC, deux sous-traitants régulièrement employés par Citroën pour modifier les caisses de Type H et de 2 CV. Chez Michelin, on a longtemps adoré le culte du secret et aucune photo ni aucun document ne chiffre avec exactitude le nombre de 2 CV pick-up au service de Bibendum. Dans les années 1950 et 1960, ces 2 CV AU et AZU de couleur grise sont dotées d'une bâche sur arceaux repliable derrière la cabine. Deux portillons remplacent les portes battantes habituelles et aucune cloison ne vient séparer le poste de conduite de la partie arrière. Au cours des années 1970, une nouvelle vague de 2 CV pick-up prend son service chez Michelin. « Pas plus d'une vingtaine, d'après quelques anciens "Bib". Cette fois, les voitures, d'abord livrées de couleur de série, grise ou bleue selon arrivages, reçoivent par la suite la décoration jaune et bleue agrémentée des logos sur les portières car, en plus de leur rôle de navette entre les sites industriels, elles sont chargées d'effectuer de petites livraisons (cartes routières, chambres à air, pneus de cycles) auprès des agences commerciales de la firme et doivent de ce fait soigner leur image », souligne Patrick Corbonnois dont le pick-up AZU 250 est probablement l'un des rares survivants de cette espèce besogneuse. « Livré en décembre 1975 par la succursale Citroën de Clermont-Ferrand à la Manufacture Michelin, il a été enregistré sous l'immatriculation 2899 QW 63 et a reçu le numéro de service TC 548 attribué par l'usine. La puissance fiscale sur la carte grise est de 2 CV car il était doté à l'origine du moteur de la 2 CV4 de 435 cm<sup>3</sup>, remplacé par la suite par le 602 cm<sup>3</sup>. »

## En prise directe

Si la décoration spécifique "Michelin" a pu être préservée, le Bibendum juché sur le haut du pavillon est bien présent, tout comme ses deux semblables, collés sur les portières,

saluant la foule en poussant un pneu X. Sur cette voiture de 1975, les logos de la firme représentent le bonhomme Michelin, tout en rondeurs et sans complexes, qui n'a pas encore suivi le régime amaigrissant très *fashion* imposé par les publicitaires du XXI<sup>e</sup> siècle. À bord, rien n'a changé. Les sièges individuels, recouverts de Skaï marron, et la classique planche de bord avec son fin volant à deux branches, ont bien résisté au travail en usine. Finalement, la seule impression bizarre, en roulant, provient des courants d'air et du vacarme provenant de la partie arrière, en prise directe sans la moindre cloison de séparation avec le poste de conduite. Tout l'intérieur de l'habitacle, plan de charge compris, a conservé la peinture bleue d'origine et une simple planche de bois est chargée de protéger les sièges avant, et le postérieur du conducteur, d'une soudaine glissade du chargement en cas d'un coup de frein trop brutal. La plaque d'immatriculation, fixée sur le portillon arrière gauche, est éclairée par un petit feu gris identique à ceux montés sur les 2 CV AZLP dès septembre 1957. Sans doute des fonds de tiroir de chez ENAC ou SAPA ? Sur la route, le bicylindre 602 cm<sup>3</sup> mouline copieusement car le pick-up a conservé la boîte de vitesses de la 2 CV4 aux rapports nettement plus courts. Mais inutile d'imaginer des performances routières pour cet utilitaire choisi par Michelin pour effectuer les navettes entre ses usines. Pour preuve, le livret de la voiture, où chaque conducteur devait noter le kilométrage effectué, s'arrête à 53 620 km au 13 octobre 1988, date de la vente de la 2 CV. Calculez : en treize ans de bons et loyaux services, ça ne fait guère plus de 4 000 km par an. On est loin des cadences infernales !

*Un grand merci à Patrick Cordonnois, Deuchiste militant, pour sa patience, ses anecdotes et le prêt de sa rare 2 CV aux couleurs de Bibendum, sans oublier la participation amicale de Bernard avec sa superbe Peugeot 504.*



**"Pas de pick-up dans la gamme ?  
On va le fabriquer sur mesure !"**



## ACHETER UNE 2 CV CAMIONNETTE

### Ce qu'il faut savoir

Si les berlines 2 CV remplissent les sites d'annonces, ce n'est pas le cas des Deuches utilitaires devenues très rares en bon état. Le plus souvent rongées jusqu'à l'os, elles ont été parfois réparées avec des éléments de carrosserie plus récents et des mécaniques modifiées selon les goûts et les besoins de leur propriétaire. Ennemi numéro un de la petite Citroën, la corrosion attaque sur tous les fronts : planchers de la cabine, longerons, arrière de la caisse au niveau des passages de roues intérieurs,

jupe arrière et bas des portillons, sans oublier le tour de la baie de pare-brise. Si pour une rarissime (mais asthmatique) fourgonnette AU à moteur 375 cm<sup>3</sup>, le jeu en vaut la chandelle, le coût d'une restauration dans les règles risque de dépasser largement la valeur d'une plus courante AZU ou AK et AKS des dernières séries. Quant à dénicher un authentique pick-up ENAC, c'est une autre affaire ! Bonnes nouvelles : les moteurs 425 ou 602 cm<sup>3</sup> ne réclament qu'un entretien minime et tous les éléments mécaniques se retrouvent chez les nombreux

spécialistes de 2 CV qui peuvent aussi fournir les pièces d'accastillage (commandes, tableau de bord...) et la sellerie réduite à sa plus simple expression. Le cas échéant, les innombrables clubs 2 CV seront d'un utile secours.

### Combien ça coûte ?

Selon l'état et le millésime, une 2 CV utilitaire peut se trouver dès 3 000 €, une exceptionnelle AU à moteur 375 cm<sup>3</sup> parfaitement restaurée pouvant atteindre jusqu'à 15 000 €. Un authentique pick-up qui ne soit pas une simple

fourgonnette sauvagement décapitée peut prétendre à près de 12 000 €. Encore faut-il en trouver un...

- 1 Les portes s'ouvrent enfin dans le bon sens ! Notez la teinte bleue restée d'origine.
- 2 Voilà un chapeau de roue brillant qui soigne l'image de la Deuche Michelin !
- 3 Évidemment, le Bibendum sur le toit est garanti d'origine !
- 4 Outre les marquages réglementaires, la voiture porte son numéro de service TC (pour Transport Citroën) attribué par l'usine.



1



2



3



4

**TC 548**

PV 0,57  
PTC 0,91  
L 5,6  
L 1,5  
S 5,4



Le tableau de bord à l'instrumentation très lisible est fait pour durer. Remarquez le beau placage en bois et la commande de boîte automatique, idéale sur ce type de Mercedes.

## Mercedes-Benz type 124

# L'embarras du choix !

Disponible avec des carrosseries très variées et de nombreux moteurs de 4 à 8 cylindres, essence ou Diesel, la Mercedes type 124 se décline au pluriel. Sachant qu'elle fête ses 40 ans en 2024, il est grand temps de s'intéresser à ce youngtimer prometteur !

TEXTE : JULIEN LOMBARD – PHOTOS : DANIEL DENIS



La poupe de la 124 (découpe de la malle arrière, feux) est très différente de celle de la W123 et beaucoup plus anguleuse.



L'absence de montant central du coupé contribue à son élégance. Notez les jantes en alliage léger optionnelles.

Immédiatement identifiable comme une Mercedes, la berline W124 s'inscrit dans la lignée des W123 tout en arborant une ligne beaucoup plus moderne, dessinée sous la direction de Bruno Sacco et inspirée de la "petite" 190 de 1982. Elle a fait l'objet d'une étude aérodynamique soignée (spoiler, calandre inclinée, pare-brise et lunette arrière collés, vitres affleurantes, suppression des gouttières, carénages inférieurs...) qui se traduit par un excellent Cx de 0,29 ou 0,30 suivant les versions. Grâce à de nouvelles méthodes de calcul de résistance, la W124 bénéficie aussi d'une carrosserie plus légère. De précieux kilos sont également gagnés sur les moteurs. Plus légères et beaucoup mieux profilées, les W124 sont beaucoup plus rapides et un peu plus nerveuses que les W123, tout en étant plus sobres. Elles bénéficient encore d'un comportement routier en net progrès, grâce notamment au montage d'un essieu arrière multibras emprunté à la 190, tandis que la direction assistée est généralisée et l'habitabilité, notamment aux places arrière, améliorée.



## La cote\*

Mercedes W124 berline (1985-1995) : **5 000 € à 15 000 €**

Mercedes S124 break (1985-1996) : **6 000 € à 15 000 €**

Mercedes C124 coupé (1987-1996) : **7 000 € à 15 000 €**

Mercedes V124 berline longue (1989-1995) : jusqu'à **26 000 €**

Mercedes A124 cabriolet (1992-1997) : **11 000 € à 25 000 €**

Mercedes W124 berline 500 E et E 500 (1990-1995) : **45 000 €**

Mercedes E 36 AMG berline/break/coupé/cabriolet (1993-1997) : **50 000 € à 100 000 €**

Mercedes E 60 AMG berline (1993-1994) : à partir de **150 000 €**

\* Prix pour un exemplaire en très bon état de marche et de présentation (et non en état "concours") et sans modifications notables. Les modèles en excellent état et/ou munis d'options recherchées (ABS, 4Matic...) peuvent dépasser, parfois sensiblement, ces valeurs.

Retrouvez les photos des lecteurs p. 86 à 91.

## Marché frémissant et envol des prix

La Mercedes W124 sort progressivement de l'occasion. « Il faut désormais un minimum de 4 000/5 000 € pour un exemplaire en bon état et bien entretenu. La W124 suscite depuis peu l'engouement des amateurs de youngtimers, ce qui fait monter la cote », « On en trouve à tous les prix, de 2 500 € pour un Diesel kilométré à 15 000 € pour un break essence en très bel état. Comme la jeune génération découvre cette gamme fiable et sans trop d'électronique, cela contribue à l'augmentation sensible de la cote » et « Depuis l'achat de ma première W124 en 2011, la cote a plus que doublé », écrivent Nicolas Desforges, Sylvain Pasquet et Olivier Pernet. Mais la hausse est loin d'être uniforme. « Si les modèles standard ont connu une légère inflation ces dernières années, les breaks, cabriolets et 500 E ont vu leurs tarifs s'envoler du fait de leur rareté relative », « Les versions à gros moteur et hors berlines augmentent plus » et « Pour les cabriolets, il y a une très grosse différence entre les 4 et 6-cylindres », ajoutent Yves Morvan, Antonin Halouze et Philippe Gukelberger. Dans *La Cote LVA*, la 500 E a été la seule W124 mentionnée à partir de 2006, avant d'être rejointe par les coupés et cabriolets (300 CE, 300 CE 24 et 320 uniquement) à partir de 2016 puis par la 420 E en 2018. Stable en euros courants (14 000 € en 2006 et 2011), la cote de la 500 E >





Avec son cuir plissé et ses boiseries, cette contre-porte affiche un luxe de bon aloi.

a commencé à augmenter en 2016 (18 000 €) et a plus que doublé depuis (45 000 €) !

## Mangeuse de kilomètres

Quelle que soit sa motorisation, la W124 est taillée pour les voyages au long cours. « J'apprécie son confort sur long trajet et son silence de fonctionnement », « C'est une autoroutière avaleuse de kilomètres, conçue pour le confort sur longs trajets », « Elle permet de rouler non-stop dans le confort et la sérénité » et « Avec son grand coffre et son réservoir conséquent, elle convient parfaitement pour les vacances. Le maintien des sièges et l'ensemble 6-cylindres et boîte automatique discret et onctueux permettent de conduire sans fatigue sur de longues distances », témoignent Jean-Philippe Andrieux (320 CE), Frédéric Varain (300 TD), Jean Fabre (300 CE) et Sylvain Pasquet (E 280). Mais la W124 ne se limite pas à l'autoroute. « Elle accepte aussi parfaitement de rouler dans les embouteillages et de cruiser paisiblement sur routes départementales » et « Mes W124 étant mes seules voitures, elles me servent pour tout, aller à la déchetterie comme partir en vacances », notent Medhi Messaoudi et Yves Morvan. Polyvalente et « très fiable si elle est entretenue » selon Antoine Robischung, la W124 est volontiers utilisée de manière intensive par nos lecteurs. « Je peux faire 80 000, voire 100 000 km par an avec ma E 300 Diesel. Elle a parcouru 709 000 km. Je l'ai acquise en 2021, en remplacement du même modèle, trop usagé avec ses 1 127 000 km ! », raconte Nicolas Desforges. Bien entendu, le coût d'utilisation dépend de la version. D'où le choix de Sylvain Pasquier : « Après deux 5-cylindres Diesel à boîte manuelle utilisés quotidiennement, j'ai souhaité passer à une boîte automatique avec un moteur essence, si possible 6-cylindres, pour une utilisation plus occasionnelle et de loisirs. » Et à propos de l'entretien, sachez que « Les gros garages et Mercedes sont de plus en plus réticents à les prendre », dixit Antonin Halouze.

## Performances très variables

Des 72 ch de la 200 D aux 326 ch de la 500 E, l'écart de performances est considérable. « Les performances sont nulles ! », « C'est un veau ! », s'exclament Medhi Messaoudi (200 D) et Valentin Lallemand (ambulance 250 D). Sylvie Benoist (250 D), Frédéric Varain (300 TD) et Nicolas Desforges (E 300 Diesel) sont un poil moins critiques : « Ce n'est pas un foudre de guerre mais une fois lancée, rien ne l'arrête. Le 5-cylindres

## Pièces détachées

### DISPONIBILITÉ

Les pièces mécaniques se trouvent facilement. Pour les pièces de carrosserie, la situation devient plus difficile, notamment chez Mercedes, à fortiori pour les modèles très rares comme la E 36 AMG. On peut cependant trouver de nombreuses pièces neuves ou d'occasion (la W124 a été beaucoup produite) sur internet. Il existe plusieurs spécialistes des pièces Mercedes, comme UAP et Mannes. L'Amicale des Mercedes W124 vous indiquera des pistes précieuses. Attention, la qualité de certaines refabrications semble laisser à désirer.

### INTERCHANGEABILITÉ

Les très nombreux moteurs essence et Diesel, à 4-5-6 et 8 cylindres ont aussi été montés sur les modèles contemporains, comme les 190 W201 et classes CW202, les classes S W126, les SL R107 et R129, mais aussi sur les W123 et les classes E W210... Il en va de même pour les boîtes de vitesses. Entre les différents types de carrosseries (berline, break, coupé et cabriolet), de nombreuses pièces sont interchangeables, même si les pièces spécifiques du coupé sont légion. Les pièces d'intérieur (combiné d'instrumentation, commodos) sont également partagées.

### QUELQUES PRIX\*

- Pare-chocs AV 524,93 €
- Capot AV 446,84 €
- Aile AV 474,80 €
- Capote 1 063,50 €
- Portière 784,78 €
- Bas de caisse 441,50 €
- Couvercle de malle AR 1 186,48 €
- Aile AR 833,72 €
- Pare-chocs AR 641,01 €
- Pochette de joints moteur 195,40 €
- Kit de distribution 118,20 €
- Pompe à eau 185,03 €
- Radiateur 364,66 €
- Pompe à essence 125,40 €
- Tête d'allumeur 90,90 €
- Courroie d'alternateur 41,60 €
- Kit d'embrayage 262,25 €
- Boîte de vitesses automatique 250 € à 500 € (occasion)
- Disques de freins (la paire) 166,17 €
- Plaquettes de freins (le jeu) 42,20 €

\* Moyenne de prix TTC réalisée par nos soins.

est très coupleux », « Dans la circulation actuelle, cela se tient mais un Diesel atmosphérique est en retrait et oblige à anticiper » et « Ses performances sont désormais dépassées ». Les 6-cylindres essence s'en tirent un peu mieux, avec des variations suivant les attentes. « Il n'est pas franchement sexy... Il fait le job ! », « Les performances sont moyennes », reconnaissent Jean Fabre (300 CE) et Olivier Pernet (300 CE 24). Antoine Robischung (300 CE 24), Sylvain Pasquet (E 280) et Jean-Philippe Andrieux (320 CE) sont plus positifs : « Le son est à tomber », « Les performances restent actuelles. Il faut cependant monter dans les tours au besoin pour aller chercher le couple » et « Aujourd'hui encore, les performances sont tout à fait à la hauteur ». S'agissant des « gros » moteurs, François-Régis Roiland (E 420) salue « la sonorité et l'agrément du V8, qui se conduit sur le couple » mais trouve la E 36 plus vive, tandis qu'Yves Morvan (500 E) écrit : « Si elle ne peut plus rivaliser dans la circulation actuelle, son gros couple la rend royale à conduire. » Quid des transmissions ? « Très souvent présentes, les boîtes automatiques conviennent bien au modèle et à sa conduite », « La boîte mécanique est spongieuse mais correctement >

## Entretien et budget

### CONSUMMATION

De 7 à 13 l/100 km selon la version et l'utilisation (SP 98 ou Gazole).

### VIDANGE/GRAISSAGE

Moteur 10 000 ou 15 000 km ou une fois l'an (5 à 8 l d'huile 10W40 ou 15W40) avec remplacement du filtre à huile (11,97 €). Boîte et pont tous les 60 000 km ou 5 ans.

### ALLUMAGE/CARBURATION

Les bougies (13,45 € pièce) sont à changer tous les 2 à 5 ans et le filtre à carburant (27 €) une vidange moteur sur deux.

### RÉVISION CLASSIQUE

Le coût d'une révision annuelle est de l'ordre de 90 € à 150 € pour une vidange effectuée soi-même et de 200 € à 500 €, voire 1 000 € chez un professionnel suivant les opérations effectuées.

### DISTRIBUTION

Les chaînes de distribution duplex sont très solides mais s'allongent à partir de 300 000 km et sont donc à changer à ce moment-là. Le calage est à surveiller et mieux vaut changer la chaîne et le tendeur. Sur les 500 E et E 60 AMG, il faut surveiller les guides de chaînes qui peuvent casser après 30 ans.

### AMORTISSEURS

183,30 € la paire.

### PNEUS

- 185/65 R 15 88 T, 76,32 € pièce (Bridgestone Turanza 005)
- 185/65 R 15 88 H, 74,66 € pièce (Dunlop Sport BluResponse)
- 195/65 R 15 91 H, 60,58 € pièce (Dunlop Sport BluResponse)
- 195/65 R 15 91 V, 64,66 € pièce (Dunlop Sport BluResponse)
- 195/65 R 15 91 W, 234,16 € pièce (Pirelli P6000)
- 215/55 R 16 93 W, 143,80 € pièce (Michelin Primacy 4 plus)
- 225/55 R 16 95 W, 129,64 € pièce (Bridgestone Turanza 005)

• 225/45 R 17 94 W, 83,41 € pièce (Dunlop Sport BluResponse).

### ÉCHAPPEMENT

820,70 € la ligne complète avec le catalyseur.

### CARTE GRISE

Ex. en région Île-de-France, 27,475 € (voitures de + de 10 ans) par cheval fiscal, soit de 192,32 € à 961,62 € pour la 500 E.

### ASSURANCE

De 350 € à 850 € par an environ, selon la version et le type d'assurance.

**"La W124 est conçue pour effectuer de longs trajets dans un grand confort."**

Comme en témoignent l'accoudoir central et son environnement, les détails de finition sont soignés.



En bonne Mercedes classique, la W124 dispose d'un moteur (uniquement à essence avec la carrosserie coupé) longitudinal et de roues arrière motrices. La suspension arrière multibras contribue à la qualité du comportement routier.



Remarquez l'ingénieux système de ceinture de sécurité : un bras vous la tend automatiquement !

De grands voyages à quatre adultes sont envisageables dans les meilleures conditions de confort.

Il en va de même pour les relais électroniques. Sur les phase 3, mieux vaut avoir en réserve le coude en plastique qui part du haut du radiateur. Les boîtes de vitesses et le pont sont également très solides mais doivent être impérativement vidangés. Les boîtes automatiques supportent mal l'immobilisation.

**TRAINS ROULANTS**  
RAS.

**FINITION/ÉLECTRICITÉ**

La finition est un des principaux atouts de la W124, même si les phase 3 sont en léger retrait. La qualité de construction et celle des matériaux (plastiques, cuirs, tissus) est très satisfaisante et les intérieurs sont souvent restés impeccables trente ou quarante ans plus tard, tandis que rosignols et vibrations sont absents. Toutefois, le ciel de toit peut se décoller et on vérifiera l'état des boiseries et des tendeurs de ceintures de sécurité. Enfin, le circuit électrique n'est guère capricieux, même si l'affichage digital de la température peut dysfonctionner.

**Nos conseils**

La W124 a été déclinée en un nombre incroyablement élevé de versions. Celles à moteur essence sont préférées du fait de leurs performances et de leur sonorité. En raison du poids conséquent, mieux vaut opter pour un 6-cylindres. Les 300 E 24 et les 320 E sont les plus performantes mais les 260 E, 280 E et 300 E offrent déjà des prestations suffisantes. Les 500 E voire les rares E 36 et E 60 AMG s'adressent aux inconditionnels

de hautes performances prêts à payer beaucoup plus à l'achat comme à l'entretien. La 420 E à moteur V8 représente un compromis intéressant mais elle est peu répandue chez nous. Les 4-cylindres ont à contrario l'avantage d'être plus accessibles. Préférez les 230 E ou les 16 soupapes. Les versions Diesel s'adressent aux gros rouleurs qui utilisent leur W124 comme une moderne. Les 200 D sont indéniablement sous-motorisées. Les 250 D Turbo, 300 D, et 300 D Turbo ont beaucoup plus de brio. Les versions 4Matic offrent l'avantage d'un comportement amélioré sur chaussée glissante. Très répandues et appréciées, les boîtes de vitesses automatiques conviennent très bien à la W124 à moteur 6-cylindres. Le choix est également étendu en matière de carrosseries. Les berlines sont les plus classiques et les plus répandues, les breaks les plus pratiques, les coupés les plus élégants, tandis que les cabriolets permettent de rouler cheveux au vent. Notons que ces deux dernières versions sont uniquement disponibles avec des moteurs à essence. Enfin, les rares limousines satisferont les amateurs d'originalité. Selon nous, mieux vaut privilégier les phases 1 et 2, au look plus "rétro" et à la finition excellente. Dans tous les cas, focalisez-vous sur les exemplaires en parfait état, conformes à l'origine, exempts de corrosion et ayant fait l'objet d'un entretien suivi (factures et/ou carnet), même s'ils affichent un kilométrage élevé, en se méfiant de ceux qui ont été longtemps arrêtés. Bonne chasse !

**Les grandes dates**

**1984** En novembre, présentation de la Mercedes W124 à Séville : berline 4-portes, 5-places, coque autoporteuse acier, propulsion, 4 roues indépendantes. 4 et 6-cylindres en ligne (260 E et 300 E) essence à culasse alu et arbre à cames en tête, 1 997, 2 299, 2 599 et 2 962 cm<sup>3</sup>, 109-136-170-190 ch DIN, boîte 4 ou 5 vitesses ou automatique 4 rapports, 182 à 228 km/h. Versions Diesel atmosphériques à 4-5-6 cylindres en ligne, arbre à cames en tête, 1 997, 2 497 et 2 996 cm<sup>3</sup>, 72-90-109 ch, 155 à 190 km/h. Jantes 15 pouces.

**1985** En septembre, lancement du break (versions 200 T, 230 TE, 300 TE, 200 TD, 250 TD, 300 TD et 300 TD Turbo de 143 ch).

**1987** En mars, présentation du coupé 4-places (versions 230 CE et 300 CE). En septembre, berline 300 D Turbo et transmission intégrale 4Matic (4 roues motrices selon l'adhérence), en option sur versions 6-cylindres essence et Diesel.

**1988** Versions 200 E (injection, 122 ch, 195 km/h) et 250 D Turbo (126 ch, 195 km/h).

**1989** En septembre, moteur 3 l 24 soupapes de 220 ch. 124 longue (260 E et 250 D). Phase 2 restylée : pare-chocs et protections latérales assorties à la carrosserie, nouvelles jantes...

**1990** En octobre, présentation de la 500 E, conçue avec (et produite partiellement chez) Porsche. V8 à 4 arbres à cames en tête, 4 973 cm<sup>3</sup>, 326 ch, boîte auto, 250 km/h, carrosserie modifiée (bouclier avant, élargisseurs d'ailes), jantes spécifiques 16 pouces.

**1992** En août, présentation du cabriolet 4-places sans arceau 300 CE 24. En octobre, nouveaux moteurs essence double arbre et 4 soupapes par cylindre : 200 E (136 ch), 220 E (150 ch), 280 E (197 ch), 320 E (220 ch) et 400 E (V8 4,2 l, 279 ch). La W124 est rebaptisée classe E (versions E 200, E 220, E 420, E 500...). Restylage : phares redessinés avec clignotants cristal, calandre abaissée, feux arrière modifiés, jantes...

**1993** Lancement de la E 60 AMG, dérivée de la 500 E (5 966 cm<sup>3</sup>, 381 ch, 250 km/h). Accessoires de carrosserie et jantes spécifiques.

**1994** Lancement de la E 36 AMG (6-cylindres, 3 606 cm<sup>3</sup>, 272 ch, 250 km/h) à présentation extérieure spécifique, équipement aérodynamique et jantes 17 pouces. E 200 cabriolet.

**1995** Fin de commercialisation des berlines.

**1996** Fin de commercialisation des breaks et coupés.

**1997** Fin de commercialisation des cabriolets.

**Production totale** (variable selon les sources) : 2 583 470 exemplaires.

## Germano Hadjigeorgiou

**Pour Germano Hadjigeorgiou, la W124 est associée à son père,** diplomate aujourd'hui décédé, qui en posséda deux de couleur marron. « *Nous étions allés chercher la première à Zurich avant de descendre à Rome avec. Je l'avais trouvée merveilleuse !* » « *En souvenir des bons moments passés avec [son] père* », Germano a acquis trois W124 : outre le coupé E 320 de 1993 qui illustre notre dossier, un cabriolet 300-24 et un break 320. Le coupé possède une combinaison de couleurs rarissimes (deux exemplaires seulement), avec sa carrosserie et son intérieur marron (Nutria et Brazil). Autre particularité, produit en phase 2, il a été converti en phase 3 en concession. Germano apprécie sa ligne signée Bruno Sacco avec son pavillon sans montant qui lui rappelle la W111 des années 1960. Il salue le moteur « *extrêmement agréable, très souple, très silencieux et aux performances très élevées, version la plus aboutie du 6-cylindres monté sur les W124.* » Enfin, il rappelle que chez le constructeur, la W124 est volontiers présentée comme la dernière vraie Mercedes avant les économies d'échelle...



« Elle incarne robustesse et classe disparues sur les autos actuelles. »

**“La W124 suscite depuis peu l'engouement des jeunes amateurs de youngtimers.”**



### POINTS FORTS

- ▶ Fiabilité proverbiale
- ▶ Qualité de la finition
- ▶ Habitabilité, silence et confort
- ▶ Taillée pour les longues distances
- ▶ Performances (selon versions)
- ▶ Entretien facile

### POINTS FAIBLES

- ▶ Performances limitées (selon versions)
- ▶ Corrosion
- ▶ Entretien vite coûteux
- ▶ Phares peu efficaces
- ▶ Délicate sur le mouillé
- ▶ Disponibilité de certaines pièces

### Bibliographie\*

Revue technique automobile, Mercedes-Benz 200 à 300 W124, Éditions E-T-A-I • W124 Mercedes-Benz : la première classe E 1985-1997, Hubert Baradat et Laurent Duchêne, Éditions Reuben • Mercedes-Benz W124, The Complete Story (en anglais), James Taylor, The Crowood Press.

\* Le premier titre est disponible par correspondance auprès de La Boutique du Collectionneur (BP 417, 77309 Fontainebleau Cedex, tél. 01 60 39 69 32, www.lva-auto.fr).

étagée », notent Frédéric Varain et Medhi Messaoudi (200 D). « *En termes de tenue de route, de freinage et de confort, la W124 reste très actuelle* », ajoute Yves Morvan. Mais Sylvain Pasquet et Nicolas Desforges préviennent : « *Elle n'est pas faite pour les spéciales de rallye, l'effet de tangage peut surprendre ou être désagréable à la longue* » et « *La vigilance est requise sur chaussée humide* ».

### Discrète et sérieuse

Le style vous rend assez discrets. « *Légereté, simplicité, aérodynamisme, élégance et sérieux* », résume Nicolas Desforges. « *Elle renvoie à une certaine forme de robustesse et à une certaine classe, disparue sur les autos actuelles* », « *Elle incarne la modernité de son époque : fluide, sans arêtes vives et avec peu de chromes* », « *Sa ligne est particulièrement réussie. Elle ne jure pas dans le trafic : belle réussite pour un dessin du début des années 1980 ! Mais on en voit encore beaucoup sur les routes* », « *Charme classique, élégance et robustesse* » et « *Elle incarne le classicisme des berlines allemandes de l'époque. Statutaire et plutôt imposante à sa sortie, elle est devenue discrète voire quasi invisible dans la circulation actuelle et sur un parking entre deux SUV !* », ajoutent Antonin Halouze, Medhi Messaoudi, Yves Morvan, Olivier Pernet et François-Régis Roiland. Les intérieurs sont loués pour leur finition. « *L'ambiance nous ramène au début des années 1980 : pas de fioritures, que de l'utile. Décalés mais très agréables, ces intérieurs participent au charme de la W124* » et « *L'ambiance peut paraître assez austère et sérieuse, typique des productions germaniques de l'époque* », écrivent Yves et Sylvain Pasquet. En somme, témoins d'une époque, ces Mercedes pétries de qualités sont à redécouvrir. Et vous, quelle version vous plairait ? ■

Un grand merci à Germano Hadjigeorgiou pour sa disponibilité et à Frédéric Varain, de l'Amicale Mercedes W124, pour son aide décisive. Merci aussi à Alberto Mastelli et Laurent Bunnik.

### Les clubs

Les propriétaires ou aspirants propriétaires de Mercedes W124 sont les bienvenus à l'incontournable et très dynamique Amicale des Mercedes W124 (« *Le club des passionnés de Mercedes-Benz 200 à 500 en état d'origine* », [www.w124.org](http://www.w124.org), Jean-Manuel Gutierrez, 1 bis chemin des Murgers, 78360 Montesson). Ils pourront y rencontrer de nombreux passionnés et fins connaisseurs et participer à différentes manifestations. Enfin, le célèbre Club Mercedes-Benz France ([mb-france.mercedes-benz-clubs.com](http://mb-france.mercedes-benz-clubs.com)) dispose d'une section youngtimers.



Avec sa contenance de 520 l, la malle arrière peut accueillir beaucoup de bagages.



## Vos autos

**1 2 3 4 5** Cela fait vingt ans que **Jean-Philippe Andrieux** possède son coupé Mercedes 320 CE de 1993, après avoir roulé en coupé 380 SEC de 1983. « Je voulais un coupé plus récent et je me le suis offert pour mes 40 ans. On peut l'utiliser sans problème au quotidien, ce que j'ai d'ailleurs fait pendant dix ans, avec une consommation raisonnable de 10 l à 13 l aux 100 km en conduite mixte à allure respectable. Autres qualités, son confort sur

long trajet et son silence de fonctionnement. La mécanique, elle, est d'une fiabilité sans faille. Avec un simple entretien régulier, elle vous emmène au bout du monde ! », assure-t-il.

**6** Datant de 1990, la Mercedes 250 D de **Sylvie Benoist** a déjà parcouru 407 000 km. Cherchant « une berline familiale fiable », elle l'a acquise en 1996. C'était une première main et elle n'affichait alors "que" 162 000 km. « Je l'utilise au quotidien pour faire des courses,

me rendre à la salle de sport, en ville, faire des sorties avec l'Amicale W124... Et au bout de 34 ans, je ne constate toujours aucun bruit parasite ! »

**7 8 9** 709 000 km, qui dit mieux ? Tel est le kilométrage affiché par la berline E 300 Diesel de 1995 de **Nicolas Desforges**. « Passionné par les Mercedes depuis l'enfance, j'ai connu la W124 dès sa commercialisation en 1985. J'ai décidé d'en acquérir une en 2007, en remplacement d'une W201. J'ai ainsi acheté ma W124 actuelle en 2021, en remplacement du même modèle, trop usagé avec ses...



10



11



12



13



14



15



16



17



18



19



20

1 127 000 km ! J'étais tellement attaché à cette voiture que j'ai parcouru 100 000 km sans marche arrière avant de trouver une boîte de vitesses d'occasion ! »

10 11 12 On est très Mercedes chez les Fabre ! Tandis que Jean roule dans un coupé 320 CE de 1988, Marie possède une 190. « En 1989, en allant au lycée, je les admirais dans la vitrine de la concession quand le bus s'arrêtait au feu rouge », se souvient Jean avant de préciser : « Mon coupé représente le luxe enfin accessible de notre adolescence et je suis fan de son intérieur Pullman ! Pour moi, cette génération

constitue l'apogée du compromis luxebrobus-tessie chez Mercedes. »

13 14 15 Collectionneur de nombreux modèles Mercedes et de Matra, bien connu de nos lecteurs, Philippe Gukelberger connaît les Mercedes 124 sur le bout des doigts : « J'ai vendu environ 350 W124 du temps où j'avais un garage ! J'en possède actuellement douze dont un Break E 36 T AMG et la seule E 60 AMG immatriculée en carte grise normale, à titre exceptionnel, en 1998. » On voit ici la limousine 6-portes ex-prince Rainier et la E 36 break.

16 17 18 19 20 « J'ai connu la W124 en regardant

le film Taxi et en y découvrant les fameuses 500 E des méchants... Je voulais en acquérir une depuis quelques années et j'ai pu réaliser ce rêve il y a quelques mois », écrit Antonin Halouze. Notre lecteur apprécie grandement la conduite de son coupé 320 CE de 1992 affichant 182 000 km d'origine : « C'est une excellente routière prête à parcourir des milliers de kilomètres. Je ne la trouve pas trop "bateau", peut-être parce que je possède une version Sportline rabaissée d'origine... Avant chaque voyage, je suis excité à l'idée de la conduire ! »



21



22



23



24



25



26



27



28



29



30

21 22 23 24 25 Si son père roulait en Mercedes 300 D Turbo de 1992 et que **Valentin Lallemand** s'est offert sa première W124 (une E 300 Turbodiesel) à 18 ans, la 250 D de 1991 qu'il nous présente aujourd'hui est tout à fait particulière. Il s'agit en effet d'une ambulance ! « La finition est au top. Tout est solidement fixé/monté et vieillit bien. L'ambiance est claire à l'intérieur (cabine couleur datte), caisse habillée en fibre de verre,

finition de couleur blanche et sol en balatum bleu. » Notez les commandes/témoins supplémentaires au tableau de bord et l'aménagement très soigné de la partie arrière.

26 27 28 29 30 **Yves Morvan** est un des dirigeants de l'Amicale Mercedes W124 et possède (ou a possédé) pas moins de... sept W124, toutes à moteur essence, dont cette 500 E ! « En tant que passionné d'automobile, la 500 E était une voiture de rêve.

Lorsqu'en 2004 l'occasion s'est présentée, j'ai franchi le pas. Dix ans plus tard, après mon adhésion à l'Amicale W124, j'ai commencé à accumuler les W124, pour mon plus grand plaisir. » Et Yves se montre catégorique : « Je n'ai pas de voiture moderne et à aucun moment, je me dis qu'il m'en faudrait une ! »

31 32 33 34 35 Après avoir possédé deux Mercedes W124 Diesel utilisées



au quotidien, **Sylvain Pasquet** s'est offert cette E 280 à boîte automatique de 1994 qu'il utilise pour les loisirs. « Ses performances restent actuelles et suffisantes pour une utilisation routière. Le couple 6-cylindres et boîte automatique s'avère discret, onctueux et feutré, ce qui est reposant sur longues distances. » Mais surtout, au volant, « On ressent une impression de qualité globale. Pour moi, c'est la dernière vraie

Mercedes fiable, durable et d'une qualité de construction au sommet. À son tour, la jeune génération découvre la gamme 124 qui leur permet d'accéder à un véhicule fiable sans trop d'électronique. » D'où une cote frémisante pour les modèles d'entrée de gamme...

36 37 38 39 40 « Mon père a possédé plusieurs W124 et j'ai appris à conduire en 300 D », raconte **Olivier Pernet**. Comment a-t-il fait l'acquisition de son coupé

300 CE 24 de 1991 ? « Lors d'une sortie club, j'ai flashé sur la couleur et, un an après, son propriétaire a accepté de me le vendre ! » Pour Olivier, « Cette auto confortable et imperturbable m'inspire le charme classique, l'élégance et la robustesse. Cette auto n'a aucun défaut, juste des spécificités ! » Et de préciser utilement comme nombre de nos lecteurs : « L'Amicale W124 permet de résoudre tous vos problèmes ! » >



41



42



43



44



45



46



47



48

**41 42 François Riou** semble comblé par son cabriolet : « Heureux propriétaire d'un cabriolet Mercedes 200 E de 1994, je l'ai acquis en 2019. La voiture avait 48 000 km d'origine et j'en suis devenu le deuxième propriétaire. Son faible kilométrage s'explique par le fait que l'ancien propriétaire habitait sur l'île de la Réunion et ne sortait son auto que le dimanche. Elle est de couleur aubergine, possède une boîte automatique, un intérieur cuir crème, une capote électrique en coton bleu marine et une climatisation semi-automatique. C'est un véritable cabriolet 4-places, très confortable avec une faible consommation d'essence vu son gabarit et son poids. Je ne me lasse pas d'emprunter les routes de France toute l'année avec ma belle Mercedes de 30 ans avec ses 54 000 petits kilomètres au compteur... »

**43** Lui aussi possède un cabriolet mais c'est un modèle 300 CE 24 de 1992 animé par un moteur 6-cylindres. **Antoine Robischung** est assurément amoureux de son auto : « Elle est fiable, puissante, sécurisante, sérieuse et bien pensée, avec une qualité de finition irréprochable et un son du 6-cylindres à tomber ! » Mais il n'y a pas que cela : « C'était la voiture de mon père depuis mes 20 ans et j'en ai hérité à son décès. Elle a depuis fait l'objet d'une remise à neuf quasi intégrale. »

**44 45 46 47 48 François-Régis Roiland** possède deux versions rares de Mercedes type 124 : une E 420 à moteur V8 (peu diffusée en France) et un coupé E 36 AMG. Toutes deux sont de 1994. « J'ai eu la chance de trouver un vrai coupé E 36 AMG (Azurite bleue/intérieur beige) à Paris. Après une dizaine d'années

d'utilisation pour les week-ends, vacances et sorties, j'ai voulu préserver ce coupé rare qui figurait au catalogue Mercedes mais sur commande et j'ai décidé d'acquérir une berline W124. Comme je souhaitais disposer d'une puissance équivalente, mon choix s'est orienté vers une E 420 (phase 3), beaucoup plus accessible et discrète qu'une 500 E. Dans les deux cas, le silence reste impressionnant, même en comparaison de véhicules très récents ! »

**49 50 Frédéric Varain** est vice-président de l'Amicale Mercedes W124. Son break 300 TD de 1992 est une voiture de famille. « Mon grand-père m'en a confié le volant dès l'obtention de mon permis. Si elle semble poussive au premier abord, j'ai appris grâce à lui la conduite au couple du 6-cylindres Diesel atmosphérique.



49



50



51



52

Après le décès de mon grand-père, j'ai repris l'auto... Cela fait dix-huit ans que je l'ai et je ne la vendrai évidemment pas, d'autant qu'elle présente un excellent état. » Son conseil d'achat ? « Une 124 doit avoir roulé régulièrement et bénéficié de soins. Qu'importe le kilométrage, il faut viser un bon état général. »

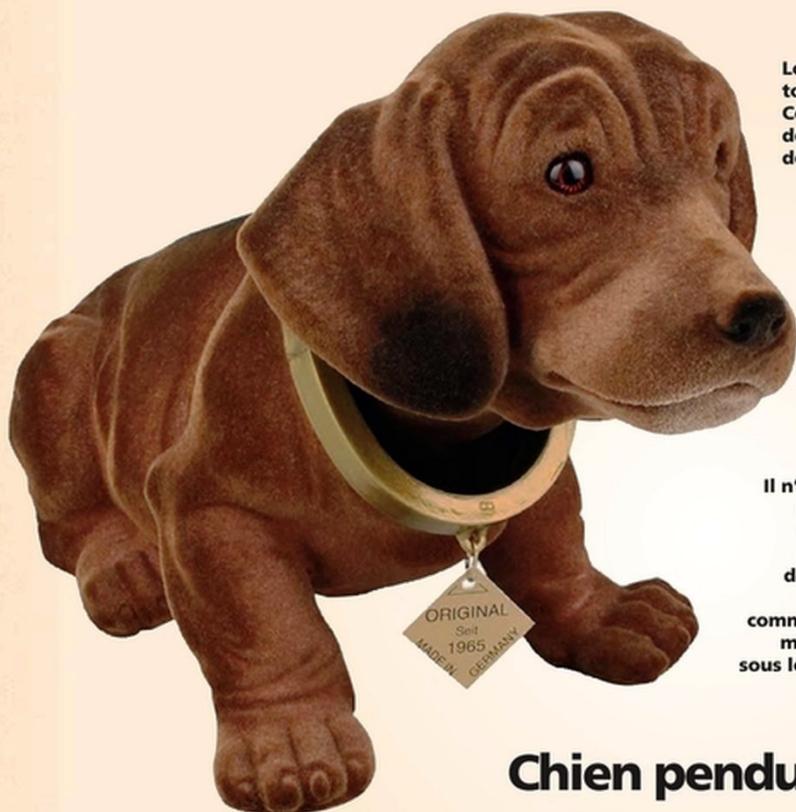
51 52 Après une berline W124 et un coupé C124, **Alain Ceulemans** s'est offert ce cabriolet E 220 de 1995. « Je l'ai depuis 2018 et son 4-cylindres comme sa boîte mécanique accusant 223 000 km ne m'ont jamais procuré le moindre souci. Je trouve cette très bonne auto aussi confortable que magnifique ! », s'exclame-t-il. Ne lui manque donc plus qu'à lorgner du côté d'un break 124 ! Et vous, amis lecteurs, sur quelle version se porterait votre choix ? ■

## PARTICIPEZ !

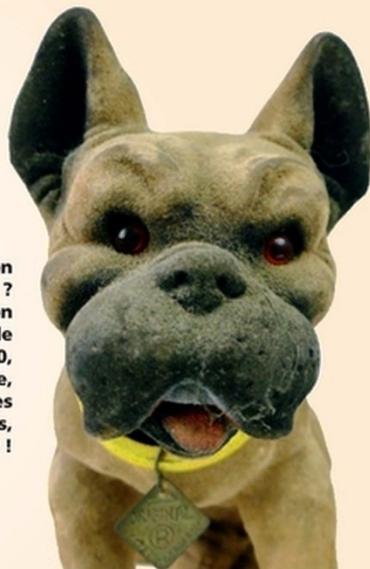
Nous prévoyons d'évoquer prochainement les **Alfa Romeo Giulietta & Giulia Sprint**, **Jaguar XJ-S** et **Porsche Cayenne** première génération (types 955 et 957). Vous qui possédez (ou avez possédé) l'une de ces autos, votre témoignage d'utilisateur ou de restaurateur nous intéresse. Racontez-nous vos joies et peines au volant de ces voitures, le budget d'entretien ou encore les points à inspecter en priorité avant achat : votre expérience intéresse nos lecteurs qui souhaiteraient à leur tour franchir le pas mais hésitent encore ! Chaque participant récupérera ses photos et recevra un exemplaire d'*Autoretro* dans sa boîte aux lettres... **à condition de bien mentionner vos coordonnées postales !** Autoretro, BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex, [redaction.ar@lva.fr](mailto:redaction.ar@lva.fr).



Le premier de la lignée, celui par qui tout est arrivé, le fameux Teckel Rakso. Comme l'indique la plaque de collier de ce modèle original, il est produit depuis 1965.



Il n'est pas mignon ce petit Boxer ? Une production allemande des années 1970, plus connue, comme divers autres modèles teutons, sous le nom de Toby !



## Chien pendulaire

# LE YOUKI DE LA PLAGÉ ARRIÈRE

Dans le *top ten* des décors automobiles les plus kitschs, le toutou pendulaire, aussi connu sous le nom de "P'tit chien qui dit oui", aura marqué des générations d'usagers de la route. Après une traversée du désert, il retrouve aujourd'hui sa place derrière la lunette arrière !

TEXTE & PHOTOS : CHRISTOPHE ROUTIER

**S**implement posé ou fixé sur la plage arrière de la berline familiale ou de la petite auto du voisin, il ne cesse de dodoliner de la tête. Peu importe la race ou la grosseur du toutou, il n'arrête pas d'acquiescer du bourrichon dès que la voiture démarre, sa caboche accentuant ou réduisant le mouvement en fonction du régime moteur, des changements de vitesses et surtout de l'état et des aléas de la route. Même décati, le pelage floqué, bouffé par le soleil, Médor continue de remuer la calebasse, comme le bon "chienchien" d'auto qu'il est ! Énervant pour certains (ceux qui le suivent depuis des kilomètres...), amusant et hypnotisant pour d'autres (les gamins), le clebs campé derrière la lunette fait désormais

partie des gadgets incontournables de l'histoire de l'automobile. Moqué dès le milieu des *seventies* et ringardisé à partir des années 1980, les sympathiques canidés en plastique moulé deviennent synonymes de "beauferie", disparaissant progressivement, parfois au profit d'autres gadgets plus récents ou d'un troisième feu stop. Jetés à la poubelle pour des milliers d'entre eux, certains seront en revanche rangés au fond d'un placard, leurs propriétaires ne pouvant se résoudre à abandonner leur Youki d'agrément automobile, au même titre que le Berger allemand en plâtre qui trône sur la cheminée. Pauvre petite bête ! On le croyait bien mort et enterré, tel un "nonos" planqué dans le jardin. Mais c'était sans compter sur la nostalgie des Trente Glorieuses, le besoin de renouer

avec ses souvenirs d'enfance, bref, de vivre vintage ! Portés par ce joyeux élan passionnel et de nombreux fans, les cabots balançant du carafon ressortent des armoires et réinvestissent nos voitures, anciennes comme modernes. Banni le kitsch, les p'tits chiens remuants du chef sont "in", au point que Mercedes propose même aujourd'hui, dans son catalogue d'accessoires, la réplique du célèbre premier toutou du genre ! Mais au fait, d'où vient ce cabot ?

## Toutou teuton

Direction l'Allemagne et Neustadt, en Thuringe. En 1958, la société Rakso se spécialise dans la réalisation de figurines en plastique moulé, destinées à agrémenter jardins et abords de bassins et petites pièces d'eau. L'entreprise devient vite leader dans la fabrication de nains de jardin en PVC, ce qu'elle est toujours d'ailleurs. Dans le cadre de la diversification de ses articles, elle travaille à la création et à la réalisation de quelques objets publicitaires et accessoires-gadgets pour autos, lançant, dès 1965, ce qui deviendra l'un de ses produits phares, le Wackeldackel, alias le Teckel remuant. S'inspirant des figurines *Bobble Head* américaines (cf. encadré), le p'tit chien présente une anatomie simple : son corps est creux et sa tête, suspendue au niveau de sa nuque grâce à un crochet, est pourvue d'un contrepoids à son extrémité, lui permettant ainsi de dodeliner. Un flochage imite son pelage, et de petites perles font office d'yeux. Le choix de cette race de Terrier n'est pas anodin, puisque le Teckel (*Dackel*, en allemand) est le Basset allemand. Reconnu pour son caractère têtu et téméraire, mais également attendrissant, la saucisse sur pattes est devenue l'un des animaux emblèmes du pays. Pas étonnant qu'il trône en bonne place, d'abord à l'arrière des voitures teutoniques, avant de faire des petits dans l'Europe entière et par centaines de milliers, chaque année. Si le Teckel reste emblématique de la Germanie, d'autres races vont progressivement s'installer sur les plages arrière des autos à travers le monde, certains

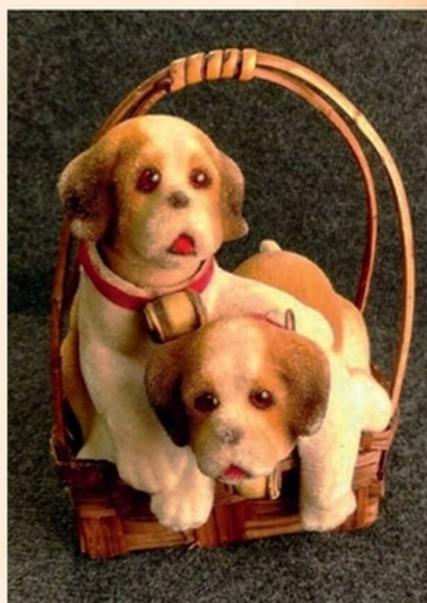
**L'autre chien star du fabricant Rakso est ce Berger allemand, qui sera à l'origine, jusque dans les années 1980, de nombreuses variantes (dans différentes tailles), à travers l'Europe.**



cadors pendulaires étant rapidement fabriqués hors d'Allemagne. En France, quelques sociétés réaliseront ces toutous décoratifs, parmi lesquels, des chiens de chasse tels que des Labradors et des Setters (tenant pour certains dans leur gueule un gibier), mais aussi des Bergers allemands, des Caniches et des Saint-Bernard. Ces derniers, portant sous le cou leur fameux tonnelet d'eau de vie, étaient majoritairement vendus dans les boutiques de souvenirs et les stations-service dans les Alpes françaises, suisses et italiennes. Aujourd'hui réhabilités, les "p'tits chiens qui disent oui" remontent en voiture, certains arborant des couleurs actuellement tendance (violet, rouge...), comme c'est le cas pour l'authentique Teckel produit par Rakso, qui connaît un nouveau succès. Des chats de même style ont également fait leur apparition. Et n'allez pas croire qu'il s'agit là d'une simple mode, car comme des millions d'automobilistes à l'époque, le Youki remuant la bobine est à nouveau à l'origine d'une communauté, dont certains membres alignent, derrière leur lunette arrière, d'authentiques Médor pendulaires, et ça, c'est vraiment Wouaf ! ■



**Petit caniche made in France. Il fera partie des Youki les plus en vogue sur les plages arrière.**



**Autre variante de "p'tits chiens qui disent oui", ce duo de chiots Saint-Bernard, dans un panier, date des seventies.**

**Comment ça marche ? Le contrepoids en bout de cou permet au toutou de dodeliner de la tête.**



## AGITÉS DU BOCAL

Il faut remonter au XVII<sup>e</sup> siècle, dans une partie de l'Asie et en Inde, pour découvrir les premières figurines remuant du chef, à travers des reproductions de Bouddha et de divinités. Les premiers modèles à têtes pendulaires européens datent du XIX<sup>e</sup> siècle. Ils étaient principalement réalisés en plâtre. Mais c'est aux États-Unis et dans les pays anglo-saxons que ces objets vont se démocratiser, dès le XX<sup>e</sup> siècle, en lien avec la publicité et le sport. Appelées *Bobble Head* ("tête branlante"), ces figurines, d'abord en papier mâché ou en céramique, puis en plastique moulé, connaissent un engouement dès les années 1950 avec, notamment, des modèles à l'effigie des stars du baseball, de personnages de dessins animés et même de chanteurs, comme ce sera le cas pour The Beatles ! La culture et les objets américains suivant les forces armées US en Allemagne, après la Seconde Guerre mondiale, c'est naturellement en voyant ces figurines, que Rakso aura l'idée de réaliser son Teckel.

# Le carnet d'adresses **Autoretro**

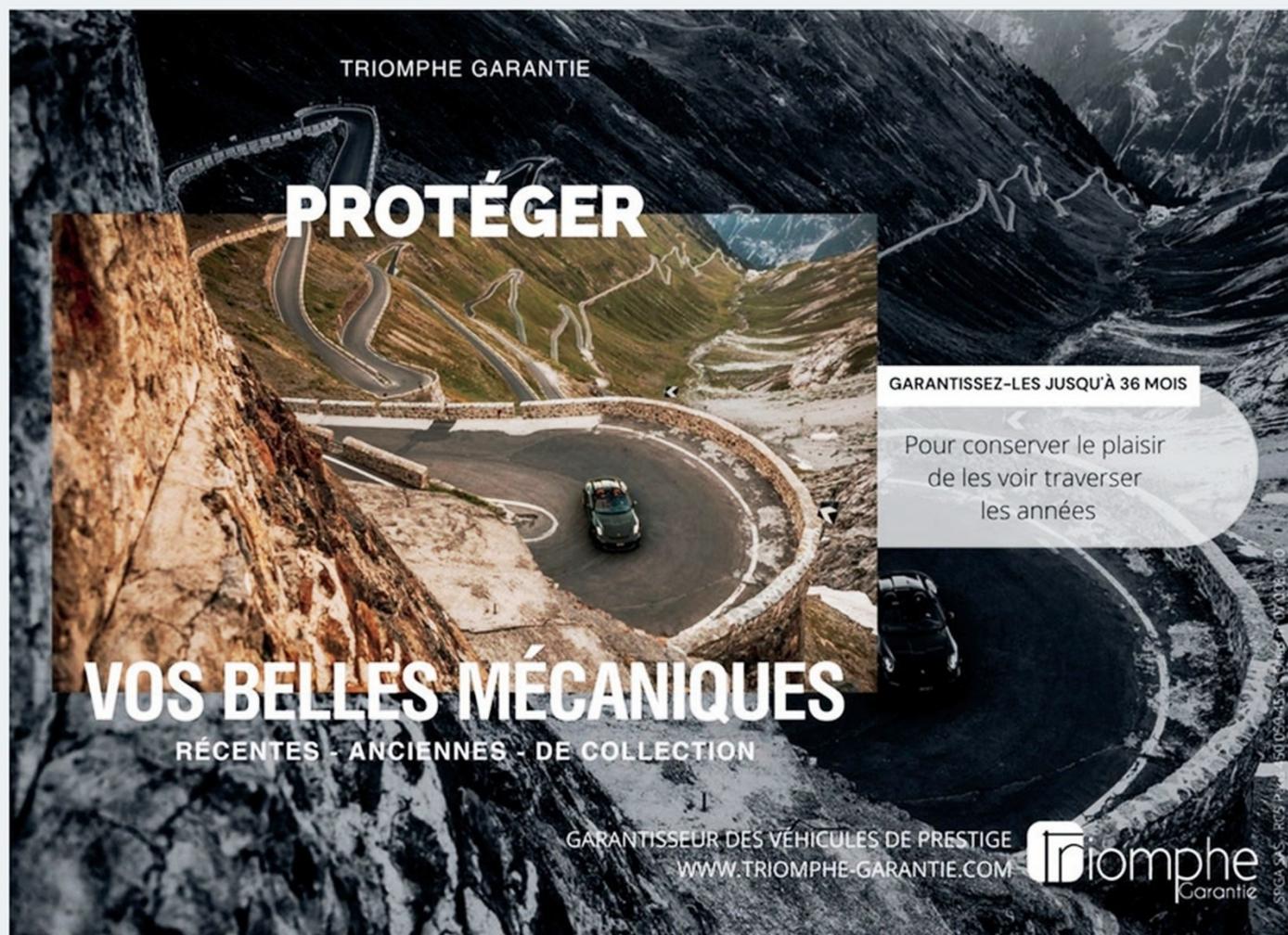
CHAQUE MOIS RETROUVEZ DANS CES PAGES  
LES SPÉCIALISTES DE LA VOITURE DE PRESTIGE ET DE COLLECTION,  
UN CARNET D'ADRESSES COMPLET POUR VIVRE VOTRE PASSION.

CONTACT PUBLICITÉ : BP 40419 - 77309 FONTAINEBLEAU CEDEX

Responsable de clientèle :

Julie GUILLEMET - Tél. 01 60 39 69 72

E-mail : [julie.guillemet@lva.fr](mailto:julie.guillemet@lva.fr)



TRIOMPHE GARANTIE

**PROTÉGER**

GARANTISSEZ-LES JUSQU'À 36 MOIS

Pour conserver le plaisir  
de les voir traverser  
les années

**VOS BELLES MÉCANIQUES**  
RÉCENTES - ANCIENNES - DE COLLECTION

GARANTISSEUR DES VÉHICULES DE PRESTIGE  
[WWW.TRIOMPHE-GARANTIE.COM](http://WWW.TRIOMPHE-GARANTIE.COM)

**Triomphe**  
Garantie

**ARDENNES-PLAQUES.FR**  
Fabricant Français

**Plaques Constructeur**

Fabrication et Gravures à la demande




ardennesplaques@gmail.com

**L'ASSURANCE DE VOS VÉHICULES DE COLLECTION**

**SM3A ASSURANCES JACQUOT**

✓ Auto - moto de collection acceptées jusqu'à 2012

✓ Tarif **mono véhicule** à partir de **19 €\***

✓ Tarif **flotte collection** à partir de **45 €\***

**Jugez plutôt!**

**NOUVEAU TOUS RISQUES & «SANS EXPERTISE»**  
\*offres soumises à conditions

3 rue Saint Exupéry - 69002 LYON

**04 78 766 733** [www.sm3a.fr](http://www.sm3a.fr)

[collection@sm3a.fr](mailto:collection@sm3a.fr)

RCS Lyon 480344423 - Orias n° 07004764

**Le spécialiste auto, moto et flotte de collection**

**Depuis 1967, Hervé Clavel IL ASSURE !**

04 72 66 37 00

[www.assurancesclavel.com](http://www.assurancesclavel.com)

**AVIS DE NOS CLIENTS**  
**9,5/10\***  
sur 1576 avis vérifiés du 21/06/2021 au 17/11/2022

- Prise de garantie **en moins de 5 minutes**
- **220 000** véhicules assurés
- Équipe **basée en France**

**Hervé Clavel**  
courtier d'assurances

en flashant ce QR code

**RAPIDITÉ ■ EFFICACITÉ ■ SIMPLICITÉ**

KBC PRIVATE BANKING PRESENTS

**IC INTERCLASSICS**  
CLASSIC CAR SHOW

BRUSSELS EXPO 15 | 16 | 17 | NOVEMBRE 2024

**BILLETTS À PRIX RÉDUIT!**



**110 YEARS MASERATI**

KBC Private Banking | V&H VANDER HAEGHEN | BEHVA | AUTOWORLD BERNESE | Bonhams | CLASSIC 21 | STATE OF ART | FIVA

Le Spécialiste



**LA COMPAGNIE DE LA HOUSSE**  
depuis 1998

Housse intérieure Show Room dès 169 euros

Douce, Respirante et Personnalisable.



Auto & Moto - Demi et sur mesure - intérieure & extérieure - personnalisation  
www.compagniedelahousse.com  
09.80.80.19.72  
72650 Saint Saturnin - LE MANS

**25** Prochains événements :  
• 100 ANS LINAS MONTLHERY  
• EPOQU'AUTO  
• INTERCLASSICS BRUXELLES

# Autoretro

## PROFESSIONNELS

Pour annoncer dans nos colonnes, contactez :

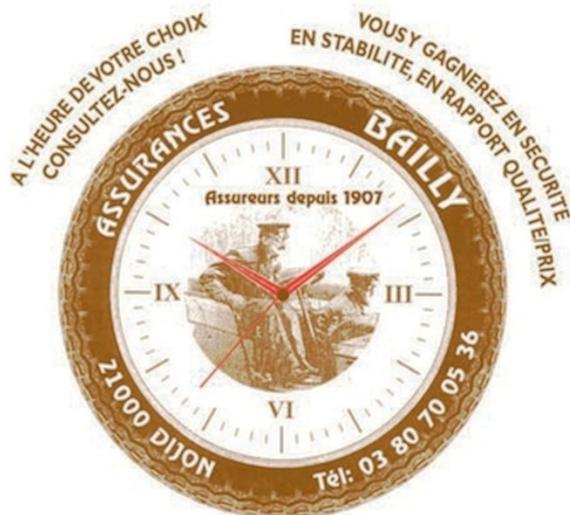
**Julie Guillemet**

Tél. 01 60 39 69 72

E-mail : [julie.guillemet@lva.fr](mailto:julie.guillemet@lva.fr)

## ASSURANCES VEHICULES DE COLLECTION

Depuis 1907  
au service de nos assurés



79-81, rue J.-J. Rousseau - BP 51776 - 21017 DIJON Cedex

Tél. 03 80 70 05 36 - Fax 03 80 70 05 85

[www.assurances-bailly.fr](http://www.assurances-bailly.fr)

ET AUSSI : VÉHICULES MODERNES  
SANTÉ • HABITATION

ORIAS n° 12068098 - www.orias.fr

# Schuco



43U00056  
Maserati Bora 4.9 1974  
1/43



43U00155  
Mazda Savanna RX-7 1978  
1/43



43U00052  
Fiat Panda 4x4 1989  
1/43



450924500  
Ford Sierra Cosworth saphire 4WD 1990  
1/43



450926300  
Brabham BT62R 2021  
1/43



43U00063  
Aston Martin Valour 2024  
1/43

**BAM**  
BOUTIQUE AUTO MOTO  
MINIATURES AUTOMOBILES

[www.boutiqueautomoto.com](http://www.boutiqueautomoto.com)

# Autoretro

## Le cahier pratique



### LA COTE SUR MESURE

P. 98

Curieuses, drôles, incomprises, peu esthétiques, certaines automobiles ont vraiment une trogne "pas comme les autres". Dit autrement, elles ont de la personnalité ! En voici 28 exemples...



### CALENDRIER

P. 106

Vous voulez admirer des anciennes ou participer à une manifestation réservée aux voitures de collection ces prochaines semaines ? Prenez date grâce à notre calendrier complet.



### LES PETITES ANNONCES

P. 116

Vous désirez acheter, vendre ou échanger une automobile de collection, des pièces détachées ou encore de l'automobilia ? Découvrez plusieurs centaines de petites annonces dans ce numéro !



### COMMANDEZ NOS ANCIENS NUMÉROS !

P. 122

Vous voulez tout savoir sur un modèle en particulier ? Retrouver un article dont vous avez perdu trace ? Compléter votre collection ? Rien de plus facile : il suffit de quelques clics sur Internet !



# LES VOITURES À L'ALLURE

De même qu'au cinéma, les "gueules" comme Ron Perlman sont parfois recherchées, certaines voitures affichent une esthétique unique en leur genre. Laides, effrayantes, insolites, amusantes voire élégantes, elles se distinguent aisément du tout-venant. Nous vous proposons de découvrir 28 d'entre elles.



## Graham Sharknose

**Cote : à partir de 30 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

C'est un objet roulant non identifié dont le design singulier est dû à Amos Northup. Sa proue pointue vaut à la Graham Spirit of Motion (1937-1940) le surnom de "Shark nose". Ses phares carrés et le dessin de ses ailes sont également originaux. Sous le capot prend place un 6-cylindres avec ou sans compresseur et plusieurs carrosseries seront proposées.



## Panhard Dyna X

**Cote : à partir de 9 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

En raison de ses formes baroques, la Panhard Dyna X (1946-1953) sera surnommée "Louis XV". La fiche technique est novatrice : carrosserie en alliage léger et flat twin tout alu refroidi par air (610, 745 et 850 cm<sup>3</sup>) associé à une boîte 4 vitesses, et traction avant. La puissance va de 24 ch sur les Dyna 100 à 42 ch sur les ultimes 130 Sprint (100 à 130 km/h).



## Austin A90 Atlantic

**Cote : à partir de 14 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

Destinée initialement au marché américain, l'Austin A90 Atlantic (1948-1952) surprend avec son phare antibrouillard cyclopéen, ses capots surchargés de chromes et son pare-brise en trois parties. Déclinée en cabriolet puis en coupé, elle est mue par un gros 4-cylindres de 2 660 cm<sup>3</sup> (88 ch, 145 km/h).



## Messerschmitt KR 175 & 200

**Cote : à partir de 34 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★★

Entretien : ★★★★★

Disponibilité : ★★★★★

Sa carrosserie d'apparence aéronautique s'explique aisément : son constructeur, Messerschmitt, s'est illustré auparavant dans la production de chasseurs ! Disposant de deux places en tandem accessibles par une bulle (une décapotable sera proposée), les KR (Kabinenroller) 175 & 200 (1953-1964) à trois roues sont mus par un monocylindre de 9 puis 9,7 ch.

De 1937 à 1957

# IMPROBABLE

La cote indiquée est une valeur moyenne de transactions à l'heure actuelle pour un véhicule en très bon état général. La **fiabilité** générale du véhicule, sa facilité **d'entretien** (disponibilité des pièces, simplicité mécanique, etc.) sont graduées de ★ à ★★★★★. L'indication "**Tendance**" permet de savoir si le modèle connaît un engouement (▲), s'il est un peu moins recherché ces temps-ci (▼), ou si sa cote est stable (=).



## Arnolt-Bristol

**Cote : à partir de 180 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Franco Scaglione, père des fameuses Alfa BAT, a dessiné ses formes singulières et séduisantes. L'Arnolt-Bristol (1954-1961) naît d'une association entre le businessman américain Willy Arnolt, la Carrozzeria Bertone et la marque anglaise Bristol. Déclinée en roadster de sport ou de compétition et coupé, elle est dotée d'un 6-cylindres de 2 l et 130 ch.



## Fiat 8V série 2

**Cote : 650 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★☆☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

La 8V est une Fiat pas comme les autres. Dans sa version berlinette usine série 2 (1954-1955), elle arbore des phares en biais de diamètre inégal qui lui donnent un regard insolite et courroucé. Dessinée par Fabio Luigi Rapi, la carrosserie aux formes sensuelles repose sur un châssis tubulaire. Le V8 ouvert à 70° (2 l, 115 puis 127 ch) est une autre spécificité.



## Tatra 603

**Cote : à partir de 35 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★☆☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Elle ne ressemble à aucune autre voiture, notamment dans sa première mouture à trois phares. Dotée d'une ligne aérodynamique comme ses devancières T77, T87 et Tatraplan, la Tatra 603 (1956-1975) est mue par un V8 culbuté refroidi par air de 2 545 cm<sup>3</sup> (100 ch, 170 km/h). Elle est dotée d'une carrosserie monocoque et d'une direction à crémaillère.



## Edsel 1958

**Cote : à partir de 13 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

L'Edsel est une nouvelle et éphémère marque de la Ford Motor Company portant le nom du défunt fils d'Henry Ford et s'intercalant entre les Ford et les Mercury. Le succès tant espéré ne sera pas au rendez-vous. Il est vrai que l'Edsel 1958 (1957-1958) arbore des lignes très chargées. Mue par un V8 de 5,7 l ou 6,7 l, elle est déclinée en maintes variantes.



## Ford Thunderbird II

**Cote : à partir de 25 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★ ★

Entretien : ★★ ★

Disponibilité : ★ ★ ★

Si elle dispose dorénavant de quatre places au lieu de deux et est maintenant disponible en coupé, la Ford Thunderbird II (1957-1960) ne pourra faire oublier la T-Bird I malgré ses bonnes ventes. Son esthétique est en effet très chargée, à l'image de l'immense calandre et des moulures latérales. Le V8 de 5,7 l développe 300 ch (7 l de 350 ch en option).



## Austin-Healey Sprite "Frogeye"

**Cote : 20 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★ ★

Entretien : ★★ ★

Disponibilité : ★ ★ ★

Ses phares exorbités contribuent beaucoup à son charme et valent à la première mouture de l'Austin-Healey Sprite le surnom de "Frogeye" (1958-1961). Ce roadster de poche pur et dur mû par un petit 4-cylindres de 948 cm<sup>3</sup> et 43 ch (130 km/h) distille des sensations fortes. Sa carrosserie innove avec sa structure monocoque.



## Daimler SP 250

**Cote : 50 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★ ★ ★

Entretien : ★ ★ ★

Disponibilité : ★ ★ ★

Après la grenouille, le (gros) poisson ! Dotée de formes quelque peu tarabiscotées, la Daimler SP 250 (1959-1964) a une gueule de mérou. Équipé d'une carrosserie légère en fibre de verre, ce cabriolet 2 places inaugure un nouveau V8 de 2 584 cm<sup>3</sup> qui autorise de bonnes performances (140 ch, 195 km/h). Les freins sont à disques à l'avant et à l'arrière.



## Plymouth Fury 1961

**Cote : à partir de 30 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★ ★

Entretien : ★★ ★

Disponibilité : ★ ★ ★

Si elle perd ses ailerons, la Plymouth Fury 1961 (1960-1961) n'en est pas moins baroque, avec ses phares très avancés, placés sous d'imposantes moulures et sa calandre incurvée. Le choix des moteurs est étendu, entre le 6-cylindres de 3,7 l et les V8 de 5,2 l à 6,8 l. Outre la berline, avec ou sans montant central, sont proposés un coupé et un cabriolet.



## Imperial 1961-1963

**Cote : à partir de 35 000 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★ ★

Entretien : ★ ★ ★

Disponibilité : ★ ★ ★

Comme ses devancières, l'Imperial 1961-1963 (1960-1963) est très voyante. Elle est aussi particulièrement insolite avec ses phares séparés fixés sur des supports chromés dans les cavités du masque avant, gimmick cher à Virgil Exner. Les ailerons arrière se font plus discrets pour 1962. Le V8 de 6,7 l délivre 350 puis 340 ch, une puissance "suffisante"...



## Citroën Ami 6

**Cote : à partir de 10 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

Dessinée par Flaminio Bertoni, la berline Citroën Ami 6 (1961-1969) est franchement baroque avec ses phares rectangulaires, son capot concave et sa lunette arrière inversée. La mécanique dérive de celle de la 2 CV. La puissance du bicylindre à plat refroidi par air de 602 cm<sup>3</sup> augmente régulièrement, passant de 22 à 35 ch (105 à 124 km/h).



## Jensen C-V8

**Cote : 80 000 €**

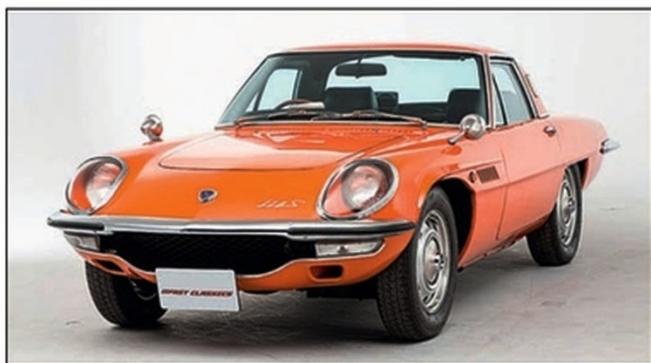
Tendance : =

Fiabilité : ★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

Ses doubles optiques en diagonale (de diamètre inégal sur les Mk I et Mk II) lui confèrent un regard singulier, même si sa carrosserie en fibre de verre reste proche de celle de la 541. La Jensen C-V8 (1962-1966) bénéficie d'un V8 Chrysler (305 puis 330 ch, 208 à 211 km/h) qui en fait une des voitures anglaises les plus performantes de son temps.



## Mazda Cosmo Sport 110 S

**Cote : 125 000 €**

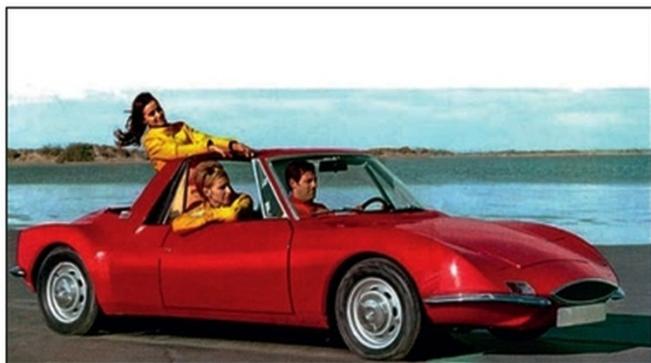
Tendance : ▲

Fiabilité : ★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

La Mazda Cosmo Sport 110 S (1964-1972) est une des voitures japonaises les plus fascinantes jamais lancées. Outre son style très typé (phares carénés, long porte-à-faux arrière, feux façon tuyères), elle se distingue par sa mécanique hors normes. Elle est mue par un moteur birotor à pistons rotatifs (2 x 491 cm<sup>3</sup>, 110 puis 128 ch, 185 km/h).



## Matra 530

**Cote : à partir de 24 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

C'est la première voiture entièrement conçue chez Matra et la première 2+2 places à moteur central. Le coupé découvrable 530 (1967-1973) reçoit un V4 Ford de 1,7 l peu poussé (85 puis 90 ch, 170 à 175 km/h). La carrosserie en fibre de verre signée Jacques Nochet a une allure très sportive (phares escamotables, sauf sur la SX) mais des proportions singulières.



## Plymouth Superbird 1970

**Cote : à partir de 230 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★

Entretien : ★★

Disponibilité : ★★

Avec son interminable porte-à-faux avant, ses phares rétractables, son immense aileron arrière et sa décoration voyante avec le Bip Bip qui nargue le coyote du dessin animé, la Plymouth Superbird (1970) annonce clairement la couleur ! Dérivée de la Road Runner et développée pour le championnat NASCAR, elle reçoit des V8 de 7 l et 7,2 l (375 à 425 ch).



## Aston Martin Lagonda

**Cote : 73 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Dessinée par William Towns, l'Aston Martin Lagonda (1976-1990) détonne avec sa ligne très anguleuse, ses longs porte-à-faux, ses phares rétractables, ses feux parfaitement intégrés et sa calandre très basse. Dotée d'un V8 de 5,3 l (280 à 309 ch), elle atteint 225 à 230 km/h. Si l'intérieur est somptueux, les pépins électriques et électroniques sont légion.



## Citroën Visa I

**Cote : à partir de 3 600 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Son pare-chocs encadrant la calandre lui fait un "nez" en forme de groin peu flatteur ! La Citroën Visa I (1978-1981) est mue par un bicylindre à plat refroidi par air dérivé de celui de la 2 CV (652 cm<sup>3</sup>, 36 puis 34 ch, 124 km/h) ou, sur la version Super, un 4-cylindres Peugeot de 1 124 cm<sup>3</sup> (57 ch, 144 km/h). En 1980 est lancée la Super X (1,2 l, 155 km/h).



## Reliant Scimitar SS1

**Cote : 7 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

La Reliant Scimitar SS1 (1984-1990), quoique dessinée par Michelotti (dont c'est le dernier dessin), pourra difficilement prétendre remporter le premier prix de beauté ! Légère et compacte, dotée d'une carrosserie en fibre de verre, elle reçoit des moteurs Ford de 1,3 l à 1,6 l (69 à 96 ch), puis un Nissan turbo 1,8 l (137 ch, 205 km/h). Notre rédac' chef surnomme la sienne "Alien" !



## Lamborghini LM002

**Cote : 300 000 €**

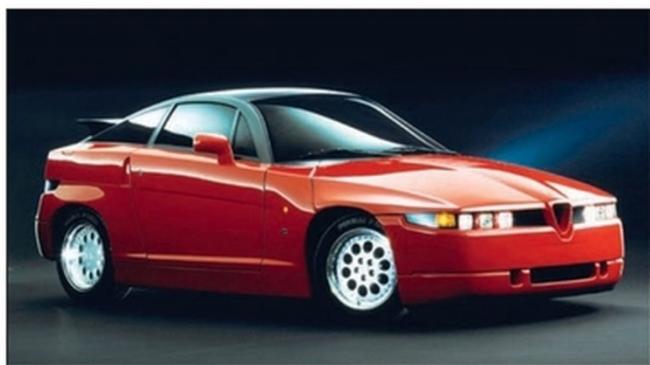
Tendance : ▲

Fiabilité : ★☆☆☆

Entretien : ★☆☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Avec son 1,85 m de haut, ses 2 m de large, ses énormes pneus de 325, son faciès agressif et ses bossages de capot proéminents (version initiale à carburateurs), la Lamborghini LM002 (1986-1993) fait peur ! Elle est mue par un V12 de 5,2 l et 450 ch (201 km/h). Sur la version à injection, la puissance descend à 420 ch. L'intérieur est très luxueux.



## Alfa Romeo SZ/RZ ES 30

**Cote : à partir de 62 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Dessinée par le Centro Stile Fiat et produite chez Zagato, l'Alfa Romeo ES 30 (1989-1994), déclinée en coupé SZ puis cabriolet RZ, n'est pas du genre consensuel. On adore ou on déteste son mufler de bouledogue et ses lignes taillées à la serpe. Cette propulsion qui reprend l'architecture transaxle de l'Alfa 75 dispose d'un V6 de 3 l (210 ch, 230 à 245 km/h).



## Plymouth Prowler

**Cote : 40 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

La Plymouth/Chrysler Prowler (1993-2002) est une sorte de *hot rod* moderne au style néo-rétro spectaculaire : haute calandre profilée, long capot, garde-boue avant de type moto, pneus arrière 295 x 20... Les dessous sont cependant très modernes (châssis et carrosserie en aluminium, boîte accolée au pont arrière). Le V6 de 3,5 l passe de 218 à 253 ch en 1998.



## Fiat Multipla

**Cote : 4 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Elle détonne totalement avec sa face avant insolite et son incroyable pare-brise à la base surélevée, munie de phares à ses extrémités. Courte, large et haute, la Fiat Multipla I (1998-2004) dispose d'un vaste espace intérieur et peut accueillir six passagers. Elle est mue par des moteurs essence (1,6 l, 103 ch) ou Diesel (1,9 l, 105 à 115 ch).



## Lotus 340 R

**Cote : 60 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

Produite à 340 exemplaires, la Lotus 340 R (2000) s'adresse aux clients qui trouveraient l'Elise trop conventionnelle. Dépourvue de toit et de portes et munie de garde-boue de moto, elle est radicale. Dotée d'un châssis en aluminium extrudé, elle ne pèse que 658 kg, tandis que le 4-cylindres 1,8 l porté à 179 ch lui permet de passer de 0 à 100 km/h en 4,4 sec.



## KTM X-Bow

**Cote : 62 000 €**

Tendance : ▲

Fiabilité : ★★☆☆

Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★☆☆☆

C'est un des modèles les plus extrêmes de la production mondiale. La KTM X-Bow (2008-2009 initialement) dont le nom signifie "arbalète" semble tout droit sortie d'une BD de science-fiction ! Cette monocoque en fibre de carbone étudiée avec Dallara est mue par un 4-cylindres 2 l turbocompressé de 240 ch qui lui permet de pulvériser le 0 à 100 km/h en 3,9 sec. !



## Nissan Cube III

**Cote : 4 400 €**

Tendance : =

Fiabilité : ★★☆☆

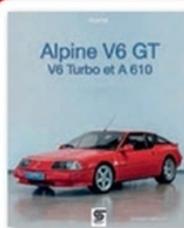
Entretien : ★★☆☆

Disponibilité : ★★☆☆

Si vous la croisez sur l'autoroute, vous la remarquerez tout de suite en raison de ses formes inhabituellement anguleuses. De plus, les flancs sont asymétriques puisque la lunette arrière déborde côté passager ! La Nissan Cube III (2008-2019) est la première Cube exportée en Europe. Elle est disponible chez nous avec un 1,6 l essence ou un 1,5 l Diesel.

# laBoutique

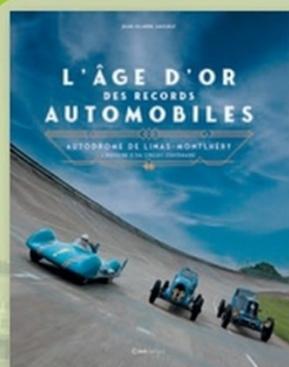
DU COLLECTIONNEUR  
Vente par correspondance  
la-boutique.com



**Alpine V6 GT**  
V6 Turbo et A 610  
PAR D. PAGNEUX  
24 x 29 cm - 192 pages  
photos couleur  
**49 €**  
RÉF : 35989



**30 voitures de séries télévisées**  
PAR J.-F. RIVIERE  
24 x 29 cm - 176 pages  
photos couleur  
**42 €**  
RÉF : 35991

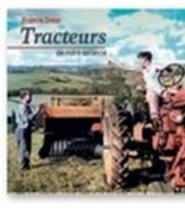


**NOUVEAU!**

**L'âge d'or des records automobiles**  
Autodrome de Linas-Monthéry  
L'histoire d'un circuit centenaire  
PAR J.-C. AMILHAT  
24 x 31 cm - 192 pages - photos couleur  
**39,95 €**  
RÉF : 35841



**Nascar**  
Le mythe du championnat américain  
PAR K. CRANDALL  
23 x 27 cm - 224 pages  
photos couleur  
**44 €**  
RÉF : 35995



**Tracteurs de l'enfance**  
PAR F. DREER  
24 x 24 cm - 176 pages  
photos couleur  
**30 €**  
RÉF : 35893



**Guide des véhicules de collection**  
Edition 2024  
PAR D. AUZIAS  
12 x 20 cm - 240 pages  
photos couleur  
**15,95 €**  
RÉF : 35866



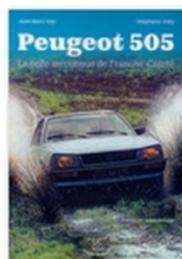
**L'aventure Louis Rosier**  
PAR P. LEGRAND  
25 x 25 cm - 352 pages  
photos couleur et noir & blanc  
**120 €**  
RÉF : 35963



**En voiture Simone**  
Simone des Forest  
La passion d'une vie  
PAR V. FOREST  
21 x 30 cm - 112 pages  
photos couleur  
**29 €**  
RÉF : 35972



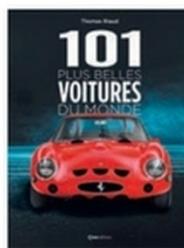
**L'histoire de Lamborghini**  
L'excellence automobile  
160 pages  
photos couleur  
**19,95 €**  
RÉF : 35885



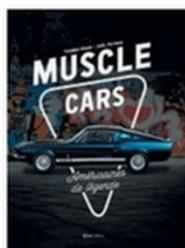
**Peugeot 505**  
La belle méconnue de Franche-Comté  
PAR J.-M. GAY & S. JOLLY  
21 x 30 cm - 176 pages  
photos couleur  
**39 €**  
RÉF : 35967



**MG**  
L'excellence britannique  
PAR D. KNOWLES  
24 x 30 cm - 240 pages  
photos couleur  
**59 €**  
RÉF : 35994



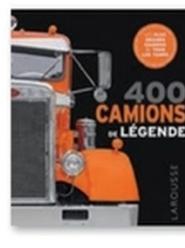
**101 plus belles voitures du monde**  
PAR T. RIAULT  
192 pages  
photos couleur  
**29,95 €**  
RÉF : 35876



**Muscle Cars**  
Américaines de légende  
PAR T. RIAULT & J. PEYROU  
192 pages  
photos couleur  
**34,95 €**  
RÉF : 35879



**L'histoire de Mini**  
Une voiture de légende  
PAR B. CUSTARD  
160 pages  
photos couleur  
**19,95 €**  
RÉF : 35886



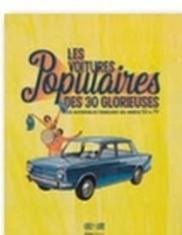
**400 camions de légende**  
256 pages  
photos couleur  
**34,95 €**  
RÉF : 35888



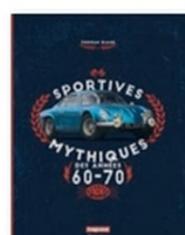
**Bugatti**  
Panorama illustré des modèles  
PAR D. BORDES  
24 x 29 cm - 176 pages  
photos couleur  
**42 €**  
RÉF : 35855



**Alpine**  
Panorama illustré des modèles  
PAR D. BORDES  
24 x 29 cm - 160 pages  
photos couleur  
**42 €**  
RÉF : 35856



**Les Voitures populaires des 30 glorieuses**  
PAR H. CHAUSSIN & S. GUITARD  
160 pages  
photos couleur  
**29,95 €**  
RÉF : 35882



**Sportives mythiques des années 60-70**  
PAR T. RIAULT  
24 x 31 cm - 200 pages  
photos couleur  
**34,95 €**  
RÉF : 35884



**Fast & Furious**  
La saga et les voitures stars  
PAR A. BRIAND  
21 x 27 cm - 144 pages  
photos couleur  
**18,95 €**  
RÉF : 35860



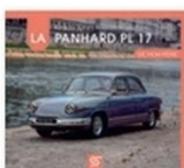
**VW Golf I et II**  
La référence  
PAR P. VERGES  
24 x 29 cm - 160 pages  
photos couleur  
**39 €**  
RÉF : 35851



**Le guide de la vanlifeuse**  
Oser prendre la route  
PAR A. VERGES  
17 x 21 cm - 128 pages  
photos couleur  
**14,95 €**  
RÉF : 35861



**Voitures italiennes**  
Les modèles de légende  
22 x 25 cm - 304 pages  
photos couleur  
**25,95 €**  
RÉF : 35862



**La Panhard PL 17 de mon père**  
PAR Y. LE LAY & B. VERMEYLEN  
24 x 21 cm - 120 pages  
photos couleur  
**29,90 €**  
RÉF : 35846



**La Peugeot 404 de mon père**  
PAR D. PAGNEUX  
24 x 21 cm - 120 pages  
photos couleur  
**29,90 €**  
RÉF : 35847



**La décennie prodigieuse**  
Jean Bugatti 1929-1939  
PAR F. VANARET  
30 x 24 cm - 290 pages  
photos couleur  
**110 €**  
RÉF : 35865



**Porsche**  
PAR R. LEFFINGWELL  
30 x 24 cm - 304 pages  
photos couleur  
**55 €**  
RÉF : 35993



# Calendrier

Toutes les manifestations de voitures anciennes et de collection (rallyes, expositions, salons, bourses d'échanges, courses...)

**Jusqu'au 14 novembre 2024**

Chaque intitulé est précédé du numéro du département où se déroule l'événement

## DU 10 AU 12 OCTOBRE

### 84 - Briali Classic

● Briali Classic, c/o Villa Briali, 4 rue de l'Ancien Moulin, Pont-Royal, 13370 Mallemort-de-Provence, tél. 06 49 49 19 10 ou (00 32) 475 527 814. www.brialiclassic.com info@brialiclassic.com

## DU 11 AU 13 OCTOBRE

### 13 - La Farandole des Ancêtres

● Artmobile Création, 522 quartier Réchaussier, 13570 Barbentane, tél. 06 15 47 88 12. artmobile@free.fr

### 31 - La Ronde des Vins

● Club Auto Legend, 51 route de Bessières, 31240 L'Union, tél. 06 62 27 65 14. www.auto-legend.fr jesequin@orange.fr

### 33 - 49<sup>e</sup> Bourse d'échanges à La Lande-de-Fronsac

● Les Amis de l'Automobile ancienne de la Gironde - AAAG, 10 rue de Saint-Denis, 33440 Ambarès-et-Lagrave, tél. 06 16 72 92 73. brunmaryfil@aol.fr ou michel.bedichaud@9online.fr

### 63 - Assemblée générale à Royat

● Club L. Rosengart France, tél. 07 66 15 67 79. edith@lefeur.eu

### 64 - Pau Rétro Show

● Créa Sud, Vincent Lasfargues, tél. 05 59 98 60 70. www.pauretroshow.com v.lasfargues@climatainer.com

### 83 - 31<sup>e</sup> Paradis Porsche Saint-Tropez

● Porsche Club Méditerranée. www.mediterranee-porscheclub.fr jpairline@outlook.com

### B - 10<sup>e</sup> Balade des Générations dans la botte du Hainaut

● Royal Veteran Car Club Belgium - RVCCB, 53 rue Beekman, 1180 Uccle, Belgique, tél. (00 32) 22 17 56 30. www.rvccb.be rvccb@rvccb.be

### D - Veterama à Mannheim

● Veterama GmbH, Ilvesheimer Str. 26, 68526 Ladenburg, Allemagne, tél. (00 49) 6203 135 07. www.veterama.de info@veterama.de

## 12 OCTOBRE

### 06 - 7<sup>e</sup> Ronde historique du Rouret

● Alpine Côte-d'Azur, Maison des associations, allée des Anciens Combattants, 06650 Le Rouret, tél. 06 62 81 88 92. www.alpinedcotedazur.com alpinedcotedazur@gmail.com

### 07 - Balade en Ardèche

● Association Les Vieilleries, 1 place de la Mairie, 07700 Saint-Just, tél. 07 82 00 47 10. les.vieilleries07@gmail.com

### 23 - Les anciennes en piste à Saint-Avit-de-Tardes

● Seventies Classic Club Trophy - SCCT, (complet). www.scct.fr

### 31 - La Mekanik du Rire à Pibrac

● Association Act en Rue - AER, rue des Peupliers, 31820 Pibrac, tél. 06 03 03 41 88. www.lamekanikdurire.com/le-festival-de-rue/expositions-voitures-motos-et-mob-anciennes aer.vehicule@gmail.com

### 37 - Road trip du musée Maurice-Dufresne à Azay-le-Rideau

● Cité Rétro-mécanique Maurice-Dufresne, 17 route de Marnay, 37190 Azay-le-Rideau, tél. 02 47 45 36 18. www.musee-dufresne.com resa@musee-dufresne.com

### 44 - Octobre Rose par Les Rétros du Lac

● Les Rétros du Lac, 44310 Saint-Philbert-de-Grand-Lieu, tél. 06 65 09 55 62 (Patrice) ou 06 24 58 40 12 (Philippe). www.lesretrosdulac.fr lesretrosdulac.spg@gmail.com

### 67 - 2<sup>e</sup> Navigation des Colis et Vallées

● Alpine Gordini Club Vallée de la Bruche - AGCVB, 7 rue des Vosges, 67420 Saales, tél. 06 10 90 24 60. agcvb67.francesev.com agcvb@orange.fr

### 69 - Sortie des Raisins

● Les Amateurs d'Automobiles anciennes - Les 3A, 9 rue Vauban, 69006 Lyon, tél. 04 72 12 14 95 ou 06 40 41 35 18. www.les3a.com epoquauto@les3a.com

### 79 - Bourse d'échanges à La Mothe-Saint-Héray

● Écurie Chambrille, 79800 La Mothe-Saint-Héray, tél. 06 70 17 69 93. www.ecuriechambrille.com ecuriechambrille79@gmail.com

### 80 - La Route des Éoliennes

● Association Auto Classic des Hauts de France - AACDFH, tél. 06 70 20 81 35. aacdfh.wordpress.com aacdfh@orange.fr

### 83 - Trackday au Luc

● Porsche Club Méditerranée. www.mediterranee-porscheclub.fr jpairline@outlook.com

### 92 - Rencontre informelle en Île-de-France

● Club Mercedes-Benz France, section Youngtimers, tél. 06 16 38 65 95 (Pierre Caron) ou 06 75 80 56 90 (J.-M. Gutierrez). mb-france.mercedes-benz-clubs.com pierre-caron@wanadoo.fr ou jmanuel.g@wanadoo.fr

## 12 ET 13 OCTOBRE

### 03 - Grande exposition AVAIA à Saint-Prix

● AVAIA, Jean-Claude Perraut, rue du Rez des Creux, 03300 Creuzier-le-Vieux, tél. 06 13 08 39 43. www.association-avaia.fr avaia@orange.fr

### 19 - 11<sup>e</sup> Ronde des Vignobles

● VABC - Véhicules anciens de Brive-Corrèze, Maison des Associations, 11 place Jean-Marie-Dauzier, 19100 Brive-la-Gaillarde, tél. 06 07 81 27 43 ou 06 08 54 63 02. www.vabc19.fr contact@vabc19.fr

### 26 - Rock Bikes & US Cars Show à Donzère

● Association Hardchrome, Mairie, 26290 Donzère, tél. 06 11 51 04 53 ou 06 62 13 32 21. hardchrome@wanadoo.fr

### 26 - Delta Vercors

● Scuderia Lancia Integrale, tél. 06 64 90 66 55. www.scuderia-lancia-integrale.com scuderia.lancia.integrale@gmail.com

### 30 - Les Vendanges de l'histoire à Chusclan

● Syndicat des Vignerons de Chusclan, 4 rue de l'Église, 30200 Chusclan, tél. 04 66 90 08 42. www.vendangesdelhistoire-chusclan.fr contact@vendangesdelhistoire@orange.fr

### 41 - Sortie en Sologne

● Club Golf GTI série 1, 3 rue Eugénie-Cotton, 44800 Saint-Herblain, tél. 06 82 66 11 24. www.clubgolftiserie1.com clubgolftiserie1@gmail.com

### 42 - Finale de la Coupe de France des rallyes VHC à Montbrison

● ASA du Forez, tél. 04 77 95 55 55. www.asaforez.com asa.forez@wanadoo.fr

### 76 - 5<sup>e</sup> Dieppe Rallye Historique

● Dieppe Rallye historique, 20 rue Houard, 76200 Dieppe, tél. 06 86 25 10 69. www.dieppe-rallye-historique.com dieppe.rallye.historique@gmail.com

### 91 - Festival du Centenaire à Monthéry

● UTAC, autodrome de Linas-Monthéry, BP 20212, 91311 Monthéry Cedex. festival-centenaire-autodrome-linas-monthery.eventmaker.io/fr publicevents.fr@utac.com



## DU 12 AU 18 OCTOBRE

### MA - Le Mille Maroc Classic Rally

● Creaforyou Event Creation, 20000 Casablanca, Maroc, tél. (00 32) 475 72 07 92 ou (00 212) 663 24 24 28. millemaroc.com creaforyou.event@gmail.com

## 13 OCTOBRE

### 01 - 25<sup>e</sup> British Car Show à Oyonnax

● Kiwanis Club Oyonnax-Nantua, 34 rue Paradis, 01100 Oyonnax, tél. 07 81 27 02 83. www.facebook.com/KiwanisOyonnaxNantua britishcarshow@kiwanisoyonnax.fr

### 06 - Balade automnale

● Automobile Club Menton, Palais de l'Europe, avenue Boyer, 06500 Menton, tél. 07 88 86 58 31. www.autoclubmenton.com acmenton@gmail.com

### 06 - 9<sup>e</sup> Prom' du Coeur à Nice

● Automobile Club de Nice et Côte d'Azur - ACNCA, 9 rue Massenet, 06000 Nice, tél. 04 93 87 18 17. www.automobileclubdenice.com contact@automobileclubdenice.com

### 06 - 8<sup>e</sup> Classic Auto Moto Rétro à Villeneuve-Loubet

● Comité des fêtes de Villeneuve-Loubet et Club roquefortois Autos et Motos de Collection, tél. 06 68 45 01 92. grandalpiniste@yahoo.fr

### 23 - Journée de roulage à Saint-Avit-de-Tardes

● Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal-Lefebvre, 77340 Pontault-Combault, tél. 06 87 04 65 06 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31 (Alain Rolland). www.circuitsalainspassions.com alain.rolland44@sfr.fr

**29 - Bourse d'échanges à Crozon**

● Les Deuches du Bout du Monde, Menez Bouis, 29160 Crozon, tél. 06 70 09 57 53. [www.lesdeuchesduboutdumonde.com](http://www.lesdeuchesduboutdumonde.com) [deuchecrozon@gmail.com](mailto:deuchecrozon@gmail.com)

**29 - Sortie d'automne**

● Calandre et Torpédo, Mairie de Saint-Martin-des-Champs, 29600 Morlaix, tél. 02 98 78 64 35. [www.calandretorpedo.com](http://www.calandretorpedo.com) [presidente@calandretorpedo.com](mailto:presidente@calandretorpedo.com)

**31 - Balade d'automne**

● Les Autos anciennes de Villeneuve, 5 impasse de Bordeneuve, 31620 Castelnau-d'Estrétefonds, tél. 06 12 58 55 14. [ypa31620@gmail.com](mailto:ypa31620@gmail.com)

**39 - Rallye vignes et forêts**

● Club jurassien de Véhicules d'Époque - CJVE, Centre social René-Feit, 2 rue de Pavigny, 39000 Lons-le-Saunier, tél. 07 88 09 22 67 ou 06 81 23 46 95 ou 06 09 22 03 55. [www.cjve.fr](http://www.cjve.fr) [club-contact@cjve.fr](mailto:club-contact@cjve.fr)

**42 - Exposition de véhicules à Saint-Romain-le-Puy**

● Association Les Plaques Noires, tél. 06 40 73 99 03. [je.aec@orange.fr](mailto:je.aec@orange.fr)

**49 - La Ronde d'automne**

● Amicale des Véhicules anglais - AVA, Mairie, 49350 Les Rosiers-sur-Loire. [amicaleava.fr](mailto:amicaleava.fr) [secretaire.ava@gmail.com](mailto:secretaire.ava@gmail.com)

**49 - Sortie bernaches et châtaignes**

● Le Rétroiseur saumurois, BP 205, 49411 Saumur Cedex, tél. 06 14 88 26 37. [retroiseursaumurois.e-monsite.com](mailto:retroiseursaumurois.e-monsite.com) [retrosaumurois@free.fr](mailto:retrosaumurois@free.fr)

**57 - Rassemblement franco-allemand à Forbach**

● Association Les Amis de la Calèche, Gilbert Klein, tél. 06 87 43 23 25. [gil.57@orange.fr](mailto:gil.57@orange.fr)

**58 - 1<sup>re</sup> Bourse à La Charité-sur-Loire**

● Belle Broc, 64 route des Foings, Villechaud, 58200 Cosne-Cours-sur-Loire, tél. 06 83 51 95 05. [dede.billet@wanadoo.fr](mailto:dede.billet@wanadoo.fr)

**62 - 1<sup>re</sup> Sortie club Carvin-Montreuil**

● Carvin Auto Rétro, 334 rue du Chemin Vert, 62220 Carvin, tél. 06 29 38 83 84. [benoit.laine59133@gmail.com](mailto:benoit.laine59133@gmail.com)

**64 - 9<sup>e</sup> Solex in Géronce**

● Association Solex in Géronce, place de la mairie, 64400 Géronce, tél. 06 18 42 46 91 (Jean Camille) ou 06 75 93 94 69 (Antoine). [www.facebook.com/solexingeronce](http://www.facebook.com/solexingeronce) [solexingeronce@gmail.com](mailto:solexingeronce@gmail.com)

**69 - On roule à La Tour-de-Salvagny**

● TDL, 62 bis rue de Lyon, 6890 La Tour-de-Salvagny, tél. 06 08 77 85 02. [www.latraverseedelyon.com](http://www.latraverseedelyon.com) [tdl69@orange.fr](mailto:tdl69@orange.fr)

**70 - Rassemblement de véhicules anciens à Port-sur-Saône**

● Auto Rétro Terres de Saône 70 - ARTS 70, 91 avenue de la Plage, 70170 Port-sur-Saône, tél. 06 86 96 18 88 (Alain). [www.autoretro-tds70.fr](http://www.autoretro-tds70.fr) [autoretro.tds70@outlook.fr](mailto:autoretro.tds70@outlook.fr)

**70 - 5<sup>e</sup> Rallye découverte des rives de Saône**

● Auto Rétro Terres de Saône 70 - ARTS 70, 91 avenue de la Plage, 70170 Port-sur-Saône, tél. 06 81 56 51 67 ou 06 86 96 18 88. [www.autoretro-tds70.fr](http://www.autoretro-tds70.fr) [autoretro.tds70@outlook.fr](mailto:autoretro.tds70@outlook.fr)

**71 - Rencontre des deux clochers à Toulon-sur-Arroux**

● Club des Anciennes Charolais Arroux Morvan, Mairie, 71320 Toulon-sur-Arroux, tél. 06 08 68 32 57 ou 06 81 61 01 89. [daniel.gouvier@wanadoo.fr](mailto:daniel.gouvier@wanadoo.fr)

**72 - 11<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Bazouges-Cré-sur-Loir**

● Club Rétro Décalé, 18 rue du Chapuis Verron, 72200 La Flèche, tél. 06 07 87 04 85. [www.clubretrodecalle.fr](http://www.clubretrodecalle.fr) [contact@clubretrodecalle.fr](mailto:contact@clubretrodecalle.fr)

**73 - La matinale de Césarches**

● Les Rétros du Cap d'Arly, 34 impasse du Chenillon, 73200 Césarches, tél. 07 83 54 81 56. [www.retros-capdarly.fr](http://www.retros-capdarly.fr) [charpentierphilippe73@gmail.com](mailto:charpentierphilippe73@gmail.com)

**76 - Sortie fin de saison**

● Rétromobile Club du Havre - La Roue en Bois, 16 rue Paul-Verlaine, 76930 Octeville-sur-Mer, tél. 02 35 44 80 55 ou 02 35 55 54 79. [laroueenbois.pagesperso-orange.fr](mailto:laroueenbois.pagesperso-orange.fr) [la.roue.en.bois@gmail.com](mailto:la.roue.en.bois@gmail.com)

**76 - Expo Rétro à Pavilly**

● Expo Rétro Pavilly, 40 sente de la Pommeraiie, 76360 Pissy-Pôville, tél. 06 11 17 17 30. [retropavilly.com](http://retropavilly.com) [exporetropavilly76570@gmail.com](mailto:exporetropavilly76570@gmail.com)

**77 - Monteromobile à Montereau-Fault-Yonne**

● Club 41 Montereau, Jean-Luc Milan, 9 chemin de Halage de l'Yonne, 77130 Montereau-Fault-Yonne, tél. 06 11 99 24 45 (Christophe) ou 06 81 03 35 76 (Jean-Paul) ou 06 84 46 95 50 (Odile). [www.facebook.com/Monteromobile77](http://www.facebook.com/Monteromobile77)

**79 - Rendez-vous des passionnés de véhicules anciens à Chauray**

● Ville de Chauray, 12 rue de l'Église, 79180 Chauray, tél. 06 03 24 06 28. [www.ville-de-chauray.fr](http://www.ville-de-chauray.fr) [contacts@chauray.fr](mailto:contacts@chauray.fr)

**79 - Montée historique Chambrille**

● Écurie Chambrille, 79800 Chambrille-Saint-Héray, tél. 06 70 37 76 93. [www.ecuriechambrille.com](http://www.ecuriechambrille.com) [ecuriechambrille79@gmail.com](mailto:ecuriechambrille79@gmail.com)



**Annoncez gratuitement votre manifestation !**

Un salon, un rallye, un rassemblement ou un concours d'élégance, c'est gratuit.

EN 2 ÉTAPES SEULEMENT



**1 - Remplissez ce bulletin-réponse lisiblement**

Date(s) de votre manifestation : .....

Code postal : ..... Ville : .....

Nom de la manifestation : .....

Organisateur : .....

Adresse : .....

Téléphone (s) : ..... ou .....

E-mail : .....

Site Internet : .....

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA.  J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des partenaires des Éditions LVA.

**2 - Envoyez le bulletin sous enveloppe affranchie à :**

**Autoretro, Service Calendrier, BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex**  
 ou nous contacter par mail : [calendrier.auto@lva.fr](mailto:calendrier.auto@lva.fr)  
 par tél. 01 60 39 69 70 ou en vous connectant sur [www.lva-auto.fr](http://www.lva-auto.fr)

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par les Éditions LVA, responsables de traitement, pour la gestion de votre compte client et l'envoi des actualités des Éditions LVA. Elles sont conservées 3 ans après la parution des annonces et sont destinées aux services : calendrier, petites annonces, marketing, commercial, rédaction. Conformément au Règlement Européen de la Protection des Données, vous pouvez exercer votre droit d'accès, de suppression, d'opposition et de limitation des données vous concernant et les faire rectifier en contactant le service au 01 60 39 69 70 ou [calendrier.auto@lva.fr](mailto:calendrier.auto@lva.fr)

## 83 - Exposition à Besse-sur-Issole

● Mairie de Besse-sur-Issole, 15 boulevard Paul-Bert, 83890 Besse-sur-Issole, tél. 06 64 02 29 44.

## 83 - Locomotions d'hier au Castellet

● Rétro'Mobiles Club du Castellet, 806 route du Grand Vallat, Le Brulat, 83330 Le Castellet, tél. 06 74 53 57 64. www.rmcc.fr retro-mobiles@orange.fr

## 84 - Motobroc' Autobroc' à Montoux

● Association ATV/Motobroc', tél. 06 52 76 15 28. motobroc.free.fr motobroc@free.fr

## 86 - Bourse d'échanges autos-motos à Archigny

● Moto Club Les Pedaches, tél. 06 79 53 15 47. www.facebook.com/les.pedaches motoclubarchigny@gmail.com

## 86 - Sortie automnale

● Loisirs mécaniques neuvoilles, 86170 Neuville-de-Poitou, tél. 06 52 10 68 03. jpporcin@gmail.com

## 87 - Bourse d'échanges à Séreilhac

● Association Buddies Crew, Le Bos Vieux, 87620 Séreilhac, tél. 06 13 55 20 77. vasyfrancxy087@gmail.com

## 91 - 5<sup>e</sup> Tour d'enfance AUTOmnal à Évry

● Rotary Club Évry Val de Seine, tél. 06 08 89 95 46. rotary.evds91@gmail.com

## 94 - Rassemblement à Vincennes

● Vincennes en Anciennes - VeA, Maison des associations, BP 123, 94304 Vincennes Cedex, tél. 06 09 67 60 95 ou 06 33 80 31 91. www.vincennesenanciennes.com organisation@vincennesenanciennes.com

## B - Rally d'Automne

● Royal Historical Vehicule Club Belgium asbl, 78 rue de la Source, 1060 Bruxelles, Belgique, tél. (00 32) 472 564 164. www.rhvc.be secr@rhvc.be

## B - Static Cars à Waterloo

● Centner - Fair Expo, tél. (00 32) 475 411 751. www.static-cars.be info@fair-expo.org

## DU 16 AU 20 OCTOBRE

### 67 - Le Bretzel Tour

● Porsche Club RS de France, 1073 chemin de la Sablière, 13630 Eyragues, tél. 06 03 81 68 12. www.porscheclubrsdefrance.com info@porscheclubrsdefrance.com

## DU 17 AU 20 OCTOBRE

### 20 - 31<sup>e</sup> Trophée en Corse

● Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 Paris, tél. 01 42 12 07 08. www.rallystory.com contact@rallystory.com

### 23 - Rallye du Limousin

● Les Rallyes de la Marterie, RD 710, 24260 Mortemart, tél. 06 25 74 01 69. www.rallyesdelamarterie.com rallyesdelamarterie@gmail.com

## DU 18 AU 20 OCTOBRE

### 06 - La Route des Vins de Provence - 19<sup>e</sup> édition

● Cactus Organisation, 432 boulevard de Vallongue, 83150 Bandol, tél. 06 60 61 56 54. www.cactus-organisation.com contact@cactus-organisation.com

### 86 - Bourse auto-moto à Fontaine-le-Comte

● APVA 86, Restaurant Le Patio, 215 avenue de Paris, 86000 Poitiers, tél. 06 66 58 60 85 ou 05 49 62 67 05. www.apva86.org contact@apva86.org

### 86 - Historic Tour du Val de Vienne

● HVM Racing, 31 rue d'Aguesseau, 92100 Boulogne-Billancourt, tél. 01 41 22 20 10. www.hvmracing.fr contact@hvmracing.fr

## 19 OCTOBRE

### 13 - Roulage au Grand Sambuc à Vauvenargues

● Phocéa Productions, 43 chemin Moulin du Diable, La Gavotte, Les Pennes-Mirabeau. www.phoceaproductions.fr phoceaproduction@aol.com

### 16 - Les Routiers du Téléthon à Barbezies-Saint-Hilaire

● Association Festi'Route, tél. 06 22 15 57 43 (Corentin) ou 06 22 09 84 04 (Anthony). www.facebook.com/people/Festi-Route/100089601345809 festiroute16@gmail.com

### 27 - Balade à Dieppe

● Les Belles Mécaniques de Breuilpont, tél. 06 25 99 30 71. bellesmecaniquesbrpt@orange.fr

### 30 - 5<sup>e</sup> Nuit gardoise

● Polymeca Sport Évolution, 3 rue Charles-Martel, 30490 Montfrin, tél. 06 08 63 54 37. polymeca030@gmail.com

### 69 - 8<sup>e</sup> Routes du Pays Beaujolais

● ASA du Beaujolais, Marsangues Sud, 810 route de Blacé, 69830 Saint-Georges-de-Reneins, tél. 04 74 65 29 62. berlinette69@wanadoo.fr

## 19 ET 20 OCTOBRE

### 01 - Entre Ain & Isère

● Alfa Club des Volcans, 44 route du Four Locussol, 43320 Saint-Vidal, tél. 07 86 42 19 67. alfaclubdesvolcans.fr alfaclubdesvolcans@gmail.com

### 13 - Aux Couleurs d'automne

● Les Vieux Volants de Provence, tél. 06 71 72 48 53. vieux-volants-de-provence.e-monsite.com amiral.lang@orange.fr

### 22 - 41<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Saint-Brieuc

● Association bretonne de Véhicules anciens - ABVA, 22000 Saint-Brieuc, tél. 06 83 38 20 45. www.abva.net

### 65 - Randonnée Monts & Merveilles

● Classic Auto Pyrénées, BP 225, 65000 Tarbes, tél. 06 99 30 01 04. www.classicautopyrenees.fr classicautopyrenees@gmail.com

## 82 - 33<sup>e</sup> Tractomania à Caussade

● Caussade Locomotion, Yves Durand, 3470 route de Saint-Martin, 82300 Caussade, tél. 06 86 48 61 89. www.tractomania.fr yves.durand0497@orange.fr

## 20 OCTOBRE

### 01 - 26<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Bourg-en-Bresse

● Volants d'Antan, 4 allée des Brotteaux, 01000 Bourg-en-Bresse, tél. 06 14 31 56 24. j.corr@orange.fr

### 02 - Rencontre informelle à Saint-Quentin

● Association saint-quentinoise de la Belle Automobile - ASQBA, 186 rue d'Épargnemailles, 02100 Saint-Quentin, tél. 06 07 68 00 71. asqba.fr secretariat.asqba@gmail.com

### 03 - Rassemblement et bourse à Charmeil

● Chevrons et Vieux Chromes en Bourbonnais - CVCB, 03110 Vendat, tél. 06 07 79 34 97. asiebert@free.fr

### 09 - Sortie Interclubs

● AZAmicale, 4 route de Bouconne, 09100 Pamiers, tél. 06 77 14 28 11. azamicale-pamiers.hubsid.fr azamicale09@protonmail.com

### 11 - Les Routes de la Montagne Noire à Salsigne

● Écurie automobile de la Montagne Noire, 11 Grand Rue, 11600 Salsigne, tél. 06 81 75 40 12 ou 06 85 09 79 51. ecurieautoducabardes11600@hotmail.com

### 13 - Les Agapes de la Saint-Hubert

● Association L'Antécromobile, 2035 chemin de la Roulade, 13690 Graveson, tél. 06 08 21 33 95.

### 24 - Rencontre de la châtaigne et des saveurs

● Office de tourisme, 24550 Villefranche-du-Périgord, tél. 06 09 74 00 11. brunocoupeau@gmail.com

### 25 - Sortie Ripaille

● Les Bolidés Comtois, Georges Rizzo, 19 rue des Vernes, 25700 Valentigney, tél. 06 85 55 41 92. ozirblog.wordpress.com rizzo.georges@wanadoo.fr

### 29 - Rétro'Auto à Melgven

● Melgven Auto Rétro, BP 9, 29140 Melgven, tél. 06 79 00 85 53. melgvenautoretro@gmail.com

### 30 - 3<sup>e</sup> Rassemblement à Sain-Ambroix

● Automobile Club de Saint-Ambroix, 542 route de Saint-Germain, 30500 Saint-Ambroix, tél. 06 12 24 72 66. autoclubsaintambroix@gmail.com

### 31 - 14<sup>e</sup> Rassemblement interclubs

● Club Auto Rétro Midi-Pyrénées - CARMIP, 1 allée Abel-Boyer, 31770 Colomiers, tél. 06 03 31 05 16. www.carmip.fr carmp@wanadoo.fr

## 33 - Exposition de voitures à Saint-Seurin-sur-l'Isle

● Montpon Auto Rétro Moto Multimarques - MAREMM, Alain Gady, tél. 06 08 85 19 39. www.maremm.club maremm.anciennes@gmail.com

## 37 - Les Bulles d'Automne à Vouvray #6

● Vouvray Animation, Mairie, 1 rue Gambetta, 37210 Vouvray. www.facebook.com/lesbullesdautomne bullesdautomne@gmail.com

## 42 - Rassemblement à Bellegarde-en-Forez

● Les Vieux Bolidés foreziens. lvbf42210@hotmail.com

## 44 - Exposition-Bourse de véhicules anciens à Héric

● Méca Rétro Passion, 2 rue Saint-Jean, 44810 Héric, tél. 06 85 18 76 31 (Rémi) ou 07 70 45 41 96 (Jean-Paul). www.facebook.com/vp/Meca-Retro-Passion mecaretropassion@orange.fr

## 44 - Assemblée générale à Tharon-Plage

● Association Arbracame, 94 boulevard de la République, 44730 Saint-Michel-Chef-Chef, tél. 02 40 39 41 15 ou 06 44 02 67 30. www.arbracameclub.fr queffurus.christian@gmail.com

## 56 - Apéro Porsche à Larmor-Plage

● Driver's Club Company, tél. 06 60 38 40 12. cailloce.christophe@gmail.com

## 57 - Rassemblement franco-allemand à Forbach

● Association Les Amis de la Calèche, Gilbert Klein, tél. 06 87 43 23 25. gil.57@orange.fr

## 58 - Journée de roulage à Magny-Cours

● Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal-Lefebvre, 77340 Pontault-Combault, tél. 06 87 04 65 06 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31 (Alain Rolland). www.circuitsalainpassions.com alain.rolland44@sfr.fr

## 61 - 26<sup>e</sup> Bourse d'échanges à L'Aigle

● Les Amis de la Traction, 56 rue de la Garenne, 61300 L'Aigle, tél. 02 33 24 01 67. www.lesamisdelatraction.fr lesamisdelatraction@club.fr

## 66 - Balade en Conflent

● Les Vieilles Soupapes catalanes, Henri Erre, 12 rue des Grenaches, 66660 Port-Vendres, tél. 06 12 56 41 16. lesvieillesoupapescatalanes.fr henrierre66@gmail.com

## 69 - Rassemblement de véhicules à Saint-Nizier-d'Azergues

● Team ASN Sport, tél. 06 68 66 22 39 ou 06 71 35 23 62. www.facebook.com/groups/120857534614588 mathieu.vallet@hotmail.fr

## 71 - Balade d'automne à Azé

● Alpine et Renault Sport du Haut-Mâconnais, route d'Aine, 71260 Azé, tél. 06 86 63 07 00. www.arshm.fr corneloup\_y@yahoo.fr

**74 - Avant l'hivernage à Saint-Cergues**

● Club 3V - Vieux Volants des Voiron, 858 rue des Allobroges, 74140 Saint-Cergues, tél. 07 87 06 73 09. gerardbarassi@live.fr

**79 - Sortie d'Automne**

● Club des Amateurs de Voitures anciennes des Deux-Sèvres - CAVADS, Jean-Michel Gouin, 342 avenue de Paris, 79000 Niort, tél. 06 25 32 08 66. cavads79.fr  
bbouteiller@sfr.fr

**81 - Rassemblement à Bout-du-Pont-de-Larn**

● VAVT, Mairie, 5 place Berthélémy-Calvel, 81240 Saint-Amans-Valtoret, tél. 06 63 10 73 74. vavt@laposte.net

**83 - Journée de roulage au Luc**

● ASA Circuit du Luc, 964 chemin de la Poussaraque, 83190 Ollioules, tél. 06 11 89 60 56. www.asacircuitduluc.fr  
asa.circuit.du.luc@wanadoo.fr

**83 - Exposition-Bourse à Lorgues**

● Club Auto Moto Les Perlés, 23 avenue des Quatre Pierres, 83510 Lorgues, tél. 06 08 10 71 07 ou 07 86 50 82 64. clubperles@orange.fr

**83 - 13<sup>e</sup> Sortie Mini sur les traces du Rallye de Monte-Carlo 1964**

● Club Mini France, 20 chemin du Soleil, 83190 Ollioules, tél. 06 08 96 92 10. www.facebook.com/clubminifrance  
christian.delandre1@outlook.fr

**85 - 9<sup>e</sup> Randonnée de voitures sportives et d'exception**

● CAPVA, Daniel Martineau, 8 chemin du Champalain, 85160 Saint-Jean-de-Monts, tél. 06 84 10 51 32. www.capva-vendee.com  
martineaumoi@aol.com

**88 - Rassemblement à Martigny-les-Bains**

● Conservatoire du Rétro Vosges, 1 rue Bayen, 88320 Martigny-les-Bains, tél. 06 22 90 13 81. www.associationduretrovosges.fr  
associationduretrovosges@gmail.com

**DU 20 OCT. AU 2 NOV.**

**E - Promenade touristique en Andalousie**

● Didier Pijot, 45 chemin des Robert, 73100 Pugny-Chatenod, tél. 06 07 69 53 80. www.aixautolegende.com  
didierpijot@orange.fr

**22 OCTOBRE**

**83 - Trackdays auto au Luc-en-Provence**

● Circuit du Var, route des Mayons, 83340 Le Luc-en-Provence, tél. 04 94 50 37 00. www.circuitduvar.com  
contact@circuitduvar.com

**24 OCTOBRE**

**44 - Voyage en Pays Machecoulais**

● Club Mercedes-Benz France région Grand Ouest, Roger Bodet, mb-france.mercedes-benz-clubs.com  
rbodet58@gmail.com

**DU 24 AU 26 OCTOBRE**

**34 - Critérium des Cévennes**

● ASA Hérault, tél. 04 67 61 00 99. www.asa-herault.com  
asa-herault@orange.fr

**DU 25 AU 27 OCTOBRE**

**67 - Rencontre européenne d'autocars de collection à Sélestat**

● Europ Classic Motors, 15 rue Paul-Noël, 67500 Haguenau, tél. 06 20 40 94 66 (9h-12h et 14h-19h). www.europclassicmotors.com  
europ-classic-motors@orange.fr

**88 - XXVI<sup>e</sup> Route des Vosges**

● Les Vieux Compteurs, Patrice Normand, 11 rue du Vallon, 88190 Golbey. www.routesdesvosges.fr  
routesdesvosges@free.fr

**26 OCTOBRE**

**30 - Rassemblement à Jonquières-Saint-Vincent**

● Comité des fêtes de Jonquières-Saint-Vincent, tél. 06 09 17 80 10. yoann.subey@live.fr

**59 - 1<sup>re</sup> Route du Pays Flamand**

● Legend Car Organisation - LCO, 35 Gravier du Robinet, 59117 Wervicq-Sud, tél. 06 21 20 41 05. www.lc-org.fr  
philippe.desbouvrie@hotmail.fr

**84 - Balade d'automne**

● Les Sixties d'Aubignan, 2463 chemin du Rocan, 84200 Carpentras, tél. 06 20 22 11 67. sixtiesaubignan.over-blog.com  
lessixtiesaubignan@gmail.com

**91 - Le Rallye Halloween**

● Le Cercle des Amis de la FFVE et Forlaps. www.forlaps.com/les-amis-dhalloween

**26 ET 27 OCTOBRE**

**06 - Festival du film fantastique à Menton**

● Automobile Club Menton, Palais de l'Europe, avenue Boyer, 06500 Menton, tél. 07 88 86 58 31. www.autoclubmenton.com  
acmenton@gmail.com

**11 - 3<sup>e</sup> Nuit campenoise**

● Roger Crambes, 22 avenue du Languedoc, 11260 Campagne-sur-Aude, tél. 06 63 79 71 45. rogercrambes@hotmail.fr

**34 - Balade entre Préhistoire et Moyen-Âge**

● Pierre Maquet délégué Occitanie PACA Club Delahaye, 2 rue des Eglantiers, 11100 Narbonne, tél. 06 07 04 47 77. clubdelahaye.com  
p.amaquet@wanadoo.fr

**74 - Foire d'automne à Sallanches**

● Club Le Cheval Mécanique, 595 chemin de la Pallud, 74700 Domaney, tél. 06 72 00 61 24. www.chevalmecanique.com  
ydescombes@hotmail.fr

**83 - Course de côte de Villecroze - Les Grottes**

● ASA Circuit du Luc, 964 chemin de la Poussaraque, 83190 Ollioules, tél. 06 11 89 60 56. www.asacircuitduluc.fr  
asacircuitluc@gmail.com

**DU 26 AU 28 OCTOBRE**

**51 - Sortie en Champagne**

● TR Register France, 121 rue du Bras Saint-Arnoult, 93460 Gournay-sur-Marne, tél. 06 11 64 72 05. www.trregisterfrance.fr  
trregister.france@gmail.com

**DU 26 OCT. AU 1<sup>er</sup> NOV.**

**GR - Rallye de Grèce - Tour de Crète**

● Rallystory, 214 rue de Courcelles, 75017 Paris, tél. 01 42 12 07 08. www.rallystory.com  
contact@rallystory.com

**27 OCTOBRE**

**02 - Rallye à la recherche du temps perdu**

● GAVAP Auto, Michel Mehaut, tél. 06 07 81 60 07. www.gavap.fr  
gavap.auto@gmail.com

**03 - Journée Octobre Rose à Gannat**

● Club Les Roues Libres, David Marinier, 03800 Gannat, tél. 06 11 71 95 28. chantallesroueslibres@gmail.com

**16 - Rallye des Saveurs Le Car'Dan**

● Le Car'dan, 46 route de Limoges, 16150 Chabanaise, tél. 06 26 64 27 71. hthodson@cloud.com  
ou lecardan16@gmail.com

**41 - Rassemblement à Selles-Saint-Denis**

● Anciens Bolides du Centre, tél. 06 03 88 63 44 (Alain) ou 06 75 60 13 41 (Serge). brigittetgirard@club-internet.fr  
ou martine.samat@sfr.fr

**42 - Rencontre informelle d'automne à Feurs**

● Rétromobile Club forézien. www.retroforezien.fr  
retro.forezien@gmail.com

**42 - Exposition de véhicules à Montbrison**

● Club Auto Rétro des Monts du Soir - CARMs, Espace des associations, 20 avenue Thermale, 42600 Montbrison, tél. 06 85 02 83 19. www.autoretro-montbrison.fr  
carms42600@gmail.com

**42 - Rassemblement à Villars**

● Simca and Co Légende, 42270 Saint-Priest-en-Jarez, tél. 06 77 15 07 18. gps.artis@gmail.com

**48 - Rétro-Rencontres à Saint-Chély-d'Apcher**

● Écurie Gévaudan, 48200 Saint-Chély-d'Apcher, tél. 06 81 27 92 49. www.ecuriegevaudan.com  
ecuriegevaudan@gmail.com

**57 - Rassemblement franco-allemand à Forbach**

● Association Les Amis de la Calèche, Gilbert Klein, tél. 06 87 43 23 25. gil.57@orange.fr

**69 - Rassemblement à Craponne**

● Écurie Les Gones, tél. 06 67 21 87 68. wldf@neuf.fr

**72 - 24<sup>e</sup> Bourse d'échanges et vide-garages à La Ferté-Bernard**

● Auto Moto Club Fertois - AMCF, La Champforrière, 72400 La Ferté-Bernard, tél. 06 80 34 74 79. auto.moto.club.fertois@hotmail.com

**80 - 33<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Woincourt**

● Motocyclette Club de la Bresle, 26 rue de la Motte, 80880 Saint-Quentin-La-Motte-Croix-Bailly, tél. 03 22 60 54 54 ou 06 67 37 94 18. jolevillain@wanadoo.fr

**83 - 9<sup>e</sup> Car Old Cannel**

● Var Alpine Légende, 176 chemin de Clavier, 83340 Le Cannet-des-Maures et la Municipalité du Cannet-des-Maures, tél. 06 82 12 30 47. www.facebook.com/varalpinelegende  
varalpinelegende@gmail.com

**83 - 2<sup>e</sup> Rassemblement de Renault au Castellet**

● Un Amour de 4L, 553 rue Saint-Pierre, 13012 Marseille, tél. 06 99 70 86 42. 1amourde4l@gmail.com

**84 - Classic' Auto Moto à Velleron**

● Association ATV/Motobroc', tél. 06 82 76 15 28. velleronenprovence.free.fr  
motobroc@free.fr

**27 ET 28 OCTOBRE**

**43 - Randonnée des Toujours Verts !**

● Association Roues Libres, Jean-Paul Decker, 43100 Vieille-Brioude, tél. 06 73 97 62 66 ou 07 86 96 57 78. jean-paul.decker@wanadoo.fr

**DU 29 OCT. AU 2 NOV.**

**E - 9<sup>e</sup> Rallye Entre 2 Mers**

● Cyril Neveu Promotion - CNP, 14 rue Anatole France, La Défense, 92800 Puteaux, tél. 06 80 96 57 85 (C. Neveu) ou 06 77 60 69 89 (A. Hamart). www.rallye-entre2mers.com  
ou www.cyrilneveupromotion.com  
info@cyrilneveupromotion.com

**31 OCTOBRE**

**44 - Rallye des Citroilles**

● Amicale Rétro Peugeot Atlantique - ARPA, 6 rue des Becques, 44230 Saint-Sébastien-sur-Loire, tél. 06 78 66 69 69. arpaouest.org  
info@arpaouest.org

**DU 1<sup>er</sup> AU 3 NOVEMBRE**

**83 - Les 2 Tours d'Horloge - 24 Heures**

● V de V Sports, 11 chemin du Bois Badeau, 91220 Brétigny-sur-Orge, tél. 01 69 88 05 24. vdev.fr  
contact@vdev.fr

**DU 1<sup>er</sup> AU 8 NOVEMBRE**

**MA - 16<sup>e</sup> Rallye Trans'Maroc**

● Patrick Zaniroli Promotion, ZI Saint-Joseph, Le Meeting, 1-14 avenue du 1<sup>er</sup> Mai, 04100 Manosque, tél. 04 92 82 20 00. www.zaniroli.com/rallye-trans-maroc  
info@zaniroli.com

## 2 NOVEMBRE

### 56 - Assemblée générale de l'ABVA

● Association bretonne de Véhicules Anciens - ABVA, tél. 06 48 19 65 08 (P. Amléline). www.abva.net

## 3 NOVEMBRE

### 23 - Journée de roulage à Saint-Avit-de-Tardes

● Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal-Lefebvre, 77340 Pontault-Combault, tél. 06 87 04 65 06 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31 (Alain Rolland). www.circuitsalainpassions.com alain.rolland44@sfr.fr

### 30 - Les Matinales à Alès

● Cévennes & Cars, 397 rue André-Charles-Boulle, 30100 Alès, tél. 07 78 26 49 26. www.facebook.com/CevennesAndCars cvnandcars@gmail.com

### 44 - Rassemblement à Héric

● Méca Rétro Passion, 2 rue Saint-Jean, 44810 Héric, tél. 06 85 18 76 31 (Régis) ou 07 70 45 41 96 (Jean-Paul). www.facebook.com/p/Meca-Retro-Passion mecaretropassion@orange.fr

### 53 - 33<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Château-Gontier

● Amateurs mayennais de Véhicules anciens - AMVA, 3 passage de la Guyardière, 53000 Laval, tél. 07 50 69 60 34 ou 06 15 41 13 11. amva53.fr jyhubbart53@gmail.com

### 56 - Ronde d'automne à Erdevan

● Association bretonne de Véhicules anciens - ABVA, tél. 06 48 19 65 08 (Pascal Amléline). www.abva.net

### 57 - Rassemblement franco-allemand à Forbach

● Association Les Amis de la Calèche, Gilbert Klein, tél. 06 87 43 23 25. gil.57@orange.fr

### 60 - Rassemblement AAAL à Lamorlaye

● Association Automobiles anciennes de Lamorlaye - AAAL, BP 48, 60260 Lamorlaye, tél. 06 52 92 24 34. www.aalamorlaye.com gillesaal@gmail.com

### 62 - Exposition-Bourse d'échanges à Arleux-en-Gohelle

● Les Vieilles Souppes d'Artois, 9 rue Pasteur, 62144 Carency, tél. 06 23 55 30 68. www.vieillesouppesartois.fr thesedecalf@gmail.com

### 64 - Rassemblement à Bayonne

● Soupapes et Pistons, 28 rue P.-Broussain, 64240 Hasparren, tél. 06 45 09 21 60. www.soupapesetpistons.fr contact@soupapesetpistons.fr

### 71 - 6<sup>e</sup> Matinale Expo Auto Moto à Azé

● Alpine et Renault Sport du Haut-Mâconnais, route d'Aine, 71260 Azé, tél. 06 86 63 07 00. www.arshm.fr corneloup\_y@yahoo.fr

### 83 - Rétrospective historique de La Seyne-sur-Mer

● Amateurs figaniérois d'Automobiles - AFA, Centre d'Animation J.-Chiari, avenue A.-Gagnaire, 83830 Figanières. www.afaclubauto.com afa.club.auto@gmail.com

### 94 - Rassemblement à Vincennes

● Vincennes en Anciennes - VeA, Maison des associations, BP 123, 94304 Vincennes Cedex, tél. 06 09 67 60 95 ou 06 33 80 31 91. www.vincennesenanciennes.com organisation@vincennesenanciennes.com

## DU 4 AU 9 NOVEMBRE

### 75 - Rallye des Légendes Richard Mille

● Peter Auto, 103 rue Lamarck, 75018 Paris, tél. 01 42 59 73 40. www.peterauto.fr/evènements/rallye-des-legendes-richard-mille info@peter.fr ou info@rallyedeslegendes.com

## 7 ET 8 NOVEMBRE

### 06 - 17<sup>e</sup> Randonnée des 3 Vallées

● Alpine Côte-d'Azur, Maison des associations, allée des Anciens Combattants, 06650 Le Rouret, tél. 06 62 81 88 92. www.alpinedazur.com alpinedazur@gmail.com

## DU 8 AU 10 NOVEMBRE

### 02 - Rallye Classic du Tour de l'Aisne

● Historic Rallye Organisation, 16 rue Quentin-Barré, 02100 Saint-Quentin, tél. 06 08 73 57 71. pablocastelain02@orange.fr

### 69 - Sortie à Lyon

● C4-C6 Vintage Club, 5 rue des Closeaux, 77950 Voisenon, tél. 06 25 25 01 64. www.citroen-c4c6.fr cvintageclub@gmail.com

### 69 - 45<sup>e</sup> Salon

### Époqu'Auto à Lyon

● Les Amateurs d'Automobiles anciennes - Les 3A, 9 rue Vauban, 69006 Lyon, tél. 04 72 12 14 95. www.epoquauto.com ou www.les3a.com epoquauto@les3a.com



### 84 - Rallye Terre de Vaucluse

● ASA Méditerranée, L'Étable Cowork, 771 avenue Marc-Lepoutre, 84700 Sorgues. www.asamediterranee.org asamediterranee@sfr.fr

## 9 NOVEMBRE

### 21 - Rassemblement à Beaune

● AOC Beaune, rue François-Germain, La Montagne, 21200 Beaune, tél. 06 81 84 58 49 ou 06 70 62 34 35. www.aoc-beaune-vhc.org ou www.facebook.com/aocbeaune21 pascal.ligier@gmail.com ou pascalvallade1@orange.fr

### 92 - Rencontre informelle en Île-de-France

● Club Mercedes-Benz France, section Youngtimers, tél. 06 16 38 65 95 (Pierre Caron) ou 06 75 80 56 90 (J.-M. Gutierrez). mb-france.mercedes-benz-clubs.com pierre-caron@wanadoo.fr ou jmanuel.g@wanadoo.fr

## 9 ET 10 NOVEMBRE

### 17 - 29<sup>e</sup> Bourse d'échanges rétro à Saintes

● Club saintongeais de Véhicules d'Époque - CSVE, 31 rue Cormier, 17100 Saintes, tél. 07 81 45 39 50 ou 07 67 28 14 17. www.csve17.club csve17@gmail.com

### 64 - Rallye Automne BCCR

● Basque Classic Cars Road - BCCR, 64200 Biarritz, tél. 06 09 51 92 59. www.basqueclassiccars.com contact@basqueclassiccars.com

## 10 NOVEMBRE

### 09 - Sortie d'automne de l'AZA

● AZAmicale, 4 route de Bouchonne, 09100 Pamiers, tél. 06 77 14 28 11. azamicale-pamiers.hubsid.fr azamicale09@protonmail.com

### 13 - 5<sup>e</sup> Vintage days à Saint-Andiol

● Les Amoureux du Vintage - LADV, tél. 06 70 62 17 28. www.lesamoureuxdovintage.fr

### 19 - Sortie du VABC à Saint-Astier

● VABC - Véhicules anciens de Brive-Corrèze, Maison des Associations, 11 place Jean-Marie-Dauzier, 19100 Brive-la-Gaillarde, tél. 06 07 81 27 43 ou 06 08 54 63 02. www.vabc19.fr contact@vabc19.fr

### 29 - Bourse mécanique à Plonéour-Lanvern

● Les Deuches Bigoudènes, 29720 Plonéour-Lanvern, tél. 06 15 58 03 82 ou 06 76 12 40 11. www.lesdeuchesbigoudenes.org lesdeuchesbigoudenes@gmail.com

### 29 - Les rendez-vous de Kerisel à Saint-Pol-de-Léon

● Auto Rétro Sport d'Armorique - ARSA, 11 rue Krec'h-Avel, 29600 Plourin-les-Morlaix, tél. 02 98 62 00 33 ou 06 80 90 22 16. www.arsa29.over-blog.com ou www.arsa29.com arsa29@orange.fr

### 49 - Sortie des Têtes givrées

● Le Rétroviseur saumurois, BP 205, 49411 Saumur Cedex, tél. 06 14 88 26 37. retroviseursaumurois.e-monsite.com retrosaumurois@free.fr

### 56 - Rencard MX5 à Larmor-Plage

● Driver's Club, Christophe Cailloce, tél. 06 60 38 40 12. cailloce.christophe@gmail.com

### 57 - Rassemblement franco-allemand à Forbach

● Association Les Amis de la Calèche, Gilbert Klein, tél. 06 87 43 23 25. gil.57@orange.fr

### 58 - Journée de roulage à Magny-Cours

● Circuits Alain's Passions, 22 avenue du Maréchal-Lefebvre, 77340 Pontault-Combault, tél. 06 87 04 65 06 (Alain Annon) ou 06 21 84 55 31 (Alain Rolland). www.circuitsalainpassions.com alain.rolland44@sfr.fr

### 81 - Exposition à Mazamet

● Association Roule Toujours 81, 7 rue André Blattes, 81200 Mazamet, tél. 06 68 89 33 09. rouletoujours81@gmail.com

### B - 28<sup>e</sup> Bourse de véhicules anciens à Spa

● Rétromobile Club de Spa, 53 boulevard des Guérets, 4900 Spa, Belgique, tél. (00 32) 490 436 570. www.retromobileclubdespa.be secretariat@outlook.com

## 11 NOVEMBRE

### B - 24<sup>e</sup> Bourse d'échanges Volkswagen

● Binocle Club, 1 rue du Spinois, 6041 Gosselies, Belgique, tél. (00 32) 476 84 32 80. www.binocleclub.be papymougeaut@live.fr

### B - 4<sup>e</sup> Sortie L to B

● Royal Veteran Car Club Belgium - RVCCB, 53 rue Beekman, 1180 Uccle, Belgique, tél. (00 32) 22 17 56 30. www.rvccb.be rvccb@rvccb.be

## DU 14 AU 30 NOV.

### IND - South India Road Classic

● Destination Rally, 19 Vieux Chemin d'Alseberg, 14200 Braine-l'Alleud, Belgique, tél. (00 32) 477 22 39 01. destination-rally.com rally@destination-rally.com

## RV MENSUELS

## 12 OCTOBRE

### 01 - Peyrieu

● Mécaniques anciennes du Bugey, 442 allée du Creux de Chêne, 01300 Peyrieu, tél. 06 75 73 26 92. patrickboeroteysier@yahoo.fr

### 21 - La Rochepot

● AOC Beaune, rue François-Germain, La Montagne, 21200 Beaune, tél. 06 81 84 58 49 ou 06 70 62 34 35. www.aoc-beaune-vhc.org pascal.ligier@gmail.com ou pascalvallade1@orange.fr

### 37 - Montlouis-sur-Loire

● Joël Pagé, 1 bis rue de La Folie, 37270 Montlouis-sur-Loire, tél. 06 15 70 22 65 ou 06 76 56 39 74 ou 06 09 82 21 72. jochris@orange.fr

### 46 - Cahors

● Cahors Auto Rétro, 270 quai de Regourd, 46000 Cahors, tél. 05 65 53 94 02. www.cahors-auto-retro.fr cahorsautoretro46@orange.fr

### 74 - Publier

● DS Club du Léman, Pierre Broisin, 9 rue de l'Espérance, 74100 Ville-la-Grand, tél. 06 88 21 05 37. pierre.broisin@free.fr

### 91 - Le Coudray-Montceaux

● Hassib Belguendouze, 37 avenue Gabrielle-d'Estrées, 91830 Le Coudray-Montceaux, tél. 06 26 15 73 69. belguen2@gmail.com

## 13 OCTOBRE

### 01 - Artemare

● Amicale des Véhicules anciens du Valromey - AVAVAL, 23 Grande Rue, 01510 Artemare, tél. 04 79 87 31 17 ou 06 24 45 62 20. aval.president@outlook.fr

**01 - Bourg-en-Bresse**

● Tacot Club de l'Ain, Maison de la Culture et de la Citoyenneté, 4 allée des Brotteaux, 01000 Bourg-en-Bresse, tél. 06 07 06 06 97. tacotclub.fr tacotclub.ain@wanadoo.fr

**01 - Montmerle-sur-Saône**

● Association Rétro Car Meeting, Daniel Desbat, 42 route de la Forêt, 01370 Bény, tél. 06 07 54 92 58. www.argvs.wordpress.com daniel.argvs@orange.fr

**01 - Treffort-Cuisiat**

● Comité d'Organisation des 5 de Treffort - COST, Mairie, 2 place Marie-Collet, 01370 Val-Revermont, tél. 06 87 60 00 42. www.sdetreffort.fr ou www.facebook.com/streffortofficiel costreffort@gmail.com

**04 - Forcalquier**

● Auto Moto Rétro 04, place du Bourguet, 04300 Forcalquier, tél. 07 49 89 99 81. www.amr-04.jimdo.free.com 22amr04@gmail.com

**06 - Pégomas**

● Adrien Codron, 488 boulevard de la Mourachonne, 06580 Pégomas, tél. 06 16 14 37 03.

**06 - Roquefort-les-Pins**

● Les Totos Mobiles, 77 allée des Chênes, 06330 Roquefort-les-Pins, tél. 06 84 17 20 59.

**09 - Mirepoix**

● Les Chromes ariégeois, D119 route de Pamiers, 09500 Mirepoix, tél. 06 62 18 22 64. chromes.ariégeois@yahoo.com

**13 - Gardanne**

● Arts Mouvements Initiatives Sports, chemin du Château Veyre, 13590 Meyreuil, tél. 06 16 77 46 40. amis13.paul@gmail.com

**14 - Courseulles-sur-Mer**

● Les Volants de Nacre, 10 T rue Pierre-Villey, 14470 Courseulles-sur-Mer, tél. 06 88 87 65 00. alain-joelle.lamothe@orange.fr

**14 - Isigny-sur-Mer**

● Les Vieilles Mécaniques de l'Aure, 8 rue Thiers, Hôtel de ville, 14230 Isigny-sur-Mer, tél. 06 10 05 05 24. lesvieillesmecaniquesdelaure.fr admin@lesvieillesmecaniquesdelaure.fr

**14 - Lisieux**

● Le Rencard de Lisieux, Sylvain Leroux, 14100 Ouilley-le-Vicomte, tél. 06 84 28 52 51. lerencardlisieux@orange.fr

**16 - Jarnac**

● Vieux Volants jarnacais, 5 rue des Grand Maisons, 16200 Jarnac, tél. 06 62 83 67 71. vieuxvolantsjarnacais@gmail.com

**17 - Arvert**

● Les Vieux Volants du Pays royannais - VVPR, 191 bis, avenue de Rocherfort, 17200 Royan, tél. 06 86 06 85 93. rosaliecelta@orange.fr

**17 - Surgères**

● Le Café Français, 2 avenue de la Libération, 17700 Surgères, tél. 06 10 95 36 54. www.facebook.com/amicale.v2rs amicale.v2rs@gmail.com

**21 - Seurre**

● Amicale Véhicules Rétro Rives de Saône - V2RS, tél. 07 50 53 01 46. www.facebook.com/amicale.v2rs amicale.v2rs@gmail.com

**22 - Pléneuf-Val-André**

● Les Belles du Port de Dahouët, 26 bis rue du Poirier, 22400 Saint-Alban, tél. 06 86 15 31 06 ou 06 14 98 19 35. lesbellesdedahouet@gmail.com

**22 - Tréguier**

● Les Copains d'Abord, 2 chemin de Keravel, La Roche-Derrien, 22450 La Roche-Jaudy, tél. 06 09 71 85 25. keravel-paul@orange.fr

**24 - Saint-Félix-de-Reillac-et-Mortemart**

● Les Amis de Carla, tél. 06 60 40 22 22. lesamisdecarla@proton.me

**25 - Montbéliard**

● Auto Moto La Passion Mobile - AMLPM, 30 rue de la Fontaine, 25400 Exincourt, tél. 06 98 29 23 76. automotolapassionmobile.wordpress.com automoto.lpm@gmail.com

**26 - Eurre**

● David Sacilotto, tél. 06 32 64 98 19.

**27 - Pinterville**

● Sébastien Vitre, 1 rue du Docteur-Schweitzer, 27400 Pinterville, tél. 06 69 47 37 42. vitresebastien@outlook.fr

**27 - Saint-André-de-l'Eure**

● Les Anciennes de Saint-André, 24 rue Jules-Cayaux, 27220 Saint-André-de-l'Eure, tél. 06 60 55 28 47. libermax27@live.fr

**27 - Vernon**

● Auto Jadis, 17 rue du Trutin, 27950 La Chapelle-Longueville, tél. 06 79 27 15 10. jeanphilippe.sauvagere@orange.fr

**29 - Landrévarzec**

● American Breizh Car, tél. 06 80 68 80 77 ou 06 76 56 96 91. americanbreizhcar.com pat.hilliard@orange.fr ou aldrick.lucas@gmail.com

**29 - Penmarch**

● Gerard Le Gall, 453 route de Kervédal, 29760 Penmarc'h, tél. 06 89 53 94 86.

**31 - Cadours**

● Rétro Mobile Club Occitan - RMCO, 31480 Cadours, tél. 06 07 85 11 28 ou 06 14 48 09 43. rmco@myyahoo.com

**31 - Villeneuve-lès-Bouloc**

● Les Autos anciennes de Villeneuve, 5 impasse de Bordeneuve, 31620 Castelnau-d'Estrétefonds, tél. 06 12 58 55 14. ypa31620@gmail.com

**32 - Estang**

● Club Rétromobile du Bas Armagnac - CRBA, Mairie, 32240 Estang, tél. 06 07 50 34 96. crba.estang@gmail.com

**33 - Audenge**

● APACA - Association Patrimoine Automobile Côte d'Argent, Guy Sauques, tél. 06 16 29 72 55. www.apaca.eu guy.sauques@orange.fr

**33 - Étauliers**

● La Rétro Gabaye - LRG, Hervé Cluzeau, tél. 06 84 75 89 17. www.facebook.com/LaRetroGabaye lrg.legabaye@gmail.com

**33 - Léognan**

● Association Les Graveleuses, Maison des Associations, place Joane, 33850 Léognan, tél. 06 29 97 10 07. bureau@graveleuses.net

**33 - Saint-Sulpice-et-Cameyrac**

● Club Rétro Auto-Moto, Daniel Granati, 39 route du Stade, 33450 Saint-Sulpice-et-Cameyrac, tél. 06 44 31 41 94. www.cram33.jimdo.free.com dgranati@orange.fr ou asso.cram33@gmail.com

**35 - Saint-Senoux**

● Les Vieux Pistons rennais - VPR, Daniel Collet, Bréhaç, 35580 Saint-Senoux, tél. 02 99 57 87 92. dominique.ribot@orange.fr

**36 - Ardentes**

● Rétro Méca Centre - RMC, place de la République, 36120 Ardentes, tél. 06 31 78 30 37. retromecacentre.e-monsite.com anc.vehic.36120@free.fr

**37 - Savonnières**

● Bernard Lorido, 1 route de la Bassellerie, 37510 Savonnières, tél. 06 80 10 92 87. blorido@orange.fr ou alain.buillit@wanadoo.fr

**38 - Jardin**

● Club Rétromécanique de Jardin, Mairie, 1 place de la Mairie, 38200 Jardin, tél. 06 21 36 53 40. retromecaniquejardin.e-monsite.com retromecanique38200@gmail.com ou jterrat@outlook.fr

**38 - Saint-Sauveur**

● Association CADA - Collectionneurs d'Autos du Dauphiné, La Châtaignière, 38470 Tèche. assocada@free.fr

**38 - Tignieu-Jamezieu**

● Les Broc du village, 180 route de Cremieu, 38230 Tignieu-Jamezieu, tél. 07 63 74 38 11. brocs.du.village@gmail.com

**39 - Lons-le-Saunier**

● Club Jurassien de Véhicules d'Époque - CJVE, Centre social René-Feit, 2 rue de Pavigny, 39000 Lons-le-Saunier, tél. 07 88 09 22 67 ou 06 81 23 46 95 ou 06 09 22 03 55. www.cjve.fr club-contact@cjve.fr

**40 - Léon**

● Association Loun Rétro, tél. 06 42 99 76 08 ou 06 76 61 84 91. lounretro40@gmail.com

**41 - Montrichard**

● Automobiles Classiques de Touraine - ACT, 35 rue de la Liberté, 41400 Saint-Georges-sur-Cher, tél. 02 54 32 68 30 ou 06 67 16 62 23. www.actmontrichard.fr liliane.davault@sfr.fr

**41 - Saint-Claude-de-Diray**

● Autopassion 41, 17 rue de Villechiche 41350 Saint-Claude-de-Diray, tél. 06 64 97 67 81 ou 06 80 56 48 11. www.facebook.com/pg/Autopassion41-345875058899519/posts info@autopassion41.fr

**42 - Savignieux**

● CV Club du Forez, 1 rue du Chevillon, 42600 Savignieux, tél. 06 51 87 84 46. 2cv42.wifeo.com forez2cv@hotmail.fr

**44 - Le Pouliguen**

● Association GTO - Grand Tourisme Orvantal, Jean-Paul Durand, 34 rue Hubert-de-la-Brosse, 44700 Orvault, tél. 06 07 46 62 59. asso-gto@orange.fr

**44 - Vertou**

● American Breizh Car, tél. 06 71 00 37 05. americanbreizhcar.com contact@americanbreizhcar.com

**44 - Vertou**

● Association Autos PassioNantes, 62 rue des Roseaux, 44120 Vertou, tél. 06 18 10 29 62. www.polecollection.fr polecollection@gmail.com

**45 - Châtillon-Coligny**

● Auto Sport Museum, 8 rue Colette, 45230 Châtillon-Coligny, tél. 06 95 58 44 35. www.autosportmuseum.com contact@autosportmuseum.com

**45 - Gien**

● David Vivet, 527 chemin des Brosses, 45570 Ouzouer-sur-Loire, tél. 06 16 89 68 87. davidvivet@sfr.fr

**45 - Loury**

● Belles Mécaniques anciennes - BMA, 15 clos du Paradis, 45470 Loury, tél. 06 19 59 71 00. bmaloury@gmail.com

**46 - Castelnau-Montratier**

● Sainte-Alauzie Club Auto Rétro - SACAR, 511 chemin de Lafargue, 46170 Castelnau Montratier-Sainte Alauzie, tél. 06 78 93 40 24. www.facebook.com/clubsacar sacarlot@hotmail.com

**46 - Souillac**

● Les Vieux Pistons Périgordins - VPP, Jean-Marie Giry-Ducluzeau, 594 rue des Chevreuils, 24370 Cazoullès, tél. 06 09 35 17 21. www.facebook.com/gordi24 gordi24370@gmail.com

**47 - Castelculier**

● Automobiles anciennes de l'Agenais, Mairie, 47240 Castelculier, tél. 06 78 29 28 26. aaa47@orange.fr

**50 - Granville**

● Automobile Club de Granville - ACG, 2 impasse Village-Pinot, 50230 Hocquigny, tél. 06 44 87 13 36 (Philippe Rabbat). automobileclubdegranville.over-blog.com automobile.club.de.granville@gmail.com

**53 - Château-Gontier**

● Les Phares jaunes castrogontériens, Mairie, 53200 Château-Gontier, tél. 06 71 83 02 14. lespharescastrogontieriens.fr lespharesjaunes@orange.fr

## 56 - Pluvigner

● AMECA, 12 place du Marché, 56330 Pluvigner, tél. 06 62 01 75 75. micortese@sfr.fr

## 58 - Pouilly-sur-Loire

● L'Amicale d'Amateurs d'Automobiles anciennes - Club 4A, tél. 06 63 96 00 57 (Thierry). 4a.amicale@gmail.com

## 59 - Tourcoing

● Les Pistons Tourquennois, Jean-Christophe Garcia, 16 rue Desaix, 59200 Tourcoing, tél. 06 71 38 62 91. lespistonstourquennois@yahoo.com

## 59 - Valenciennes

● Les Capotes anglaises, Maison des Associations, 84 rue du Faubourg de Paris, 59300 Valenciennes, tél. 06 22 01 28 73. www.capotesanglaises.club contact@capotesanglaises.club

## 64 - Hasparren

● Soupapes et Pistons, 28 rue P.-Broussain, 64240 Hasparren, tél. 06 45 09 21 60. www.soupapesetpistons.fr contact@soupapesetpistons.fr

## 67 - Sélestat

● Amicale des Véhicules d'Époque du Centre Alsace - AVECA, 115 route de Heidolsheim, 67390 Ohnenheim, tél. 06 23 17 61 08. contact@auto-retro.org

## 67 - Sultz-sous-Forêts

● François Pilgram et Francis Acker, 32 rue Principale, 67250 Retschwiller, tél. 03 88 80 63 84 ou 03 88 80 54 53. pilgram.francois@orange.fr

## 68 - Mulhouse

● Le Trident, Didier Lechleiter, 1b rue Parallèle, 68400 Riedsheim, tél. 06 08 91 47 61. didier@escal.fr

## 69 - Chamelet

● Comité des fêtes de Chambost-Allières, La Fontaine, 69870 Chambost-Allières, tél. 06 23 77 49 81. chambostauto@gmail.com

## 69 - Saint-Pierre-la-Palud

● Club A310, chemin du Puits Perret, 69210 Saint-Pierre-la-Palud, tél. 06 66 11 07 85. a310passion@yahoo.com

## 72 - Le Mans

● AS Le Mans, 11 rue Michaël-Faraday, ZI sud, 72000 Le Mans, tél. 06 19 91 07 30. francis.proux@club-internet.fr

## 76 - Aumale

● 2 CV Club de la Vallée de la Bresle, 36 rue Jean-Moulin, 80430 Neuville-Coppegueule, tél. 06 77 33 79 39. daniel.camel@orange.fr

## 77 - Nemours

● Club English Rencart, Jean-Pierre Bruneau, 28 rue de Chaintreuve, 77140 Saint-Pierre-lès-Nemours, tél. 06 45 79 37 19. www.english-rencart.com english.rencart@gmail.com

## 77 - Othis

● Les Vieux Pistons du 77 - LVP77, avenue du 8 Mai 1945, 77280 Othis, tél. 07 82 22 75 02. www.facebook.com/Lesvieuxpistonsdu77 lesvieuxpistons77@free.fr

## 78 - Andrésy

● Les Rouleurs de Belles Mécaniques andrésyennes - RBMA, tél. 06 23 57 46 02. www.rbma78.fr rbma78@gmail.com

## 78 - Beynes

● Les Anciennes Beynoises, 3 rue du Château-d'Eau, 78650 Beynes, tél. 06 85 31 22 14 ou 01 34 87 56 75. anciennsbeynoises.free.fr anciennsbeynoises@free.fr

## 78 - Méré

● Le Loisir de Conduire, 1 allée des Cèdres, 78490 Montfort-l'Amaury, tél. 06 08 73 56 68. christian.trillard@orange.fr

## 79 - Saint-Maixent-l'École

● Auto Rétro Club 79, 6 rue Jean-Cavaillès, 79400 Saint-Maixent-l'École, tél. 06 64 19 23 35. autoretroclub79.wixsite.com/website autoretroclub79@gmail.com

## 80 - Tilloloy

● Dominique de Richter, 33 rue du Moulin, 60310 Ognolles, tél. 06 80 04 09 32. 0680040932@orange.fr

## 81 - Gaillac

● Amicale des Véhicules anciens de Gaillac - AVAG, Mairie, 70 place Hautpoul, 81600 Gaillac, tél. 06 28 36 12 43. www.avag81.com avag81@orange.fr

## 83 - Sainte-Anastasia-sur-Issole

● Denis Dejonghe, tél. 06 83 24 17 31. denis.dejonghe@orange.fr

## 83 - Tourtour

● Garage Collector, Jean-Claude Pyot, 25 rue Grande, 83690 Tourtour, tél. 06 07 04 10 61. jean-claude.pyot@avocatscannes.com

## 83 - Vidauban

● Fabien Jourdan, place Georges-Clemenceau, 93550 Vidauban, tél. 06 56 68 98 98. fabien.jourdan@hotmail.com

## 84 - Apt

● Écurie 1900-2000 du Pays d'Apt, tél. 06 50 19 47 69 (Georges Jasse). www.facebook.com/ecurie.1920

## 84 - Avignon

● Association avignonnaise Automobiles anciennes - Club 4A, 2 rue Jean-Aicard, 84000 Avignon. www.4a-avignon.fr 4a.avignon@gmail.com

## 84 - Caderousse

● Les Belles Teufs Teufs de Caderousse, Pierre Vimbert, cours Guy-Môquet, 84860 Caderousse, tél. 06 22 74 25 20. lesbellesteufts@sfr.fr

## 85 - Château-d'Olonne

● Bielles Sablaises Club Voitures de Collection, tél. 06 19 91 25 86. bielles.sablaises@gmail.com

## 85 - L'Aiguillon-la-Présqu'île

● Club Autos La Présqu'île, 14 rue des Dunes, 85460 L'Aiguillon-la-Présqu'île, tél. 06 11 71 28 26. club.autoslapresquile@gmail.com

## 91 - Itteville

● AVAG 91710, 9 rue du Bouchet, 91710 Vert-le-Petit, tél. 06 74 71 76 74. www.facebook.com/groups/272991353394766 avag91710@gmail.com

## 91 - Linas

● Fans d'Anciennes, Mairie de Linas, place Ernest-Pillon, 91360 Linas, tél. 07 49 06 54 60. www.facebook.com/fans.d.anciennes fans.anciennes@gmail.com

## 92 - Suresnes

● Club de l'Auto, 3 rue Godefroy, 92800 Puteaux, tél. 06 60 20 77 32. www.clubdelauto.org contact.clubdelauto@orange.fr

## 95 - Le Plessis-Bouchard

● Auto Rétro Club Ouest Parisien - ARPOP, auto.retro.club.ouest.parisien.overblog.com patrick95130@laposte.net

## 95 - Montmorency

● Automobile Club de la Cerise - ACC, Dominique Liberge, 2 place de l'Auditoire, 95160 Montmorency, tél. 07 66 70 70 44 ou 06 77 16 13 33. www.lesanciennes.fr lesanciennes@free.fr ou lesanciennes95@gmail.com

## 97 - Saint-Gilles-les-Hauts

● Créole Classic Car Club, 21 rue des Lauriers Roses, 97410 Saint-Pierre, tél. 06 92 70 23 91. www.facebook.com/CreoleClassicCarClub jacques.c.cosserat@orange.fr

## B - Écaussinnes-d'Enghien

● Les Amis du Circuit, 91 rue de Nivelles, 7190 Écaussinnes, Belgique, tél. (00 32) 475 46 93 37. lesamisducircuit.be ruggerrogp.52@gmail.com

## 19 OCTOBRE

### 21 - Blaisy-Bas

● Méca Passion 21, 6 rue des 3 Ponts, 21370 Velars-sur-Ouche, tél. 06 73 55 21 81. www.mecapassion21.com mecapassion21.contact@gmail.com

### 41 - Busloup

● Jean-Pierre Brochard, 41160 Morée, tél. 06 82 00 36 18. jpbrochard8@gmail.com

### 93 - Noisy-le-Grand

● Les Anciens Rétroviseurs noisiens - LARN, 82 rue de la République, 93160 Noisy-le-Grand, tél. 06 89 15 65 84. www.larn-noisylegrand.fr larn@orange.fr

## 20 OCTOBRE

### 03 - Bourbon-l'Archambault

● Bourbon Rétro Mobile, Hôtel de ville, 03160 Bourbon-l'Archambault, tél. 06 33 90 08 46. gerardbaudrand@orange.fr

### 07 - Annonay

● Auto Rétro Annonay, Lapras, 07100 Annonay, tél. 06 22 39 01 15. gigi.bar@orange.fr

### 07 - Saint-Julien-du-Serre

● Historic Rally Col de la Fayolle, 496 route de la Chastagnette, 07200 Saint-Julien-du-Serre, tél. 06 86 78 40 82 ou 06 74 03 05 12. www.historically-la-fayolle.com lgaspi@orange.fr

### 09 - Saverdun

● Association Foix Motors Show, 27 route de Foix, 09000 Foix. www.foixmotorsshow.com foixmotorsshow@gmail.com

## 12 - Moyrazès

● Les Younganciennes 12, place de la Canela, 12160 Moyrazès, tél. 06 71 03 12 32. www.facebook.com/fredoche1966 tintinmar12160@outlook.fr

## 12 - Rodez

● La Magnéto du Rouergue, Maison des associations, 15 avenue Tarayre, 12000 Rodez, tél. 06 13 21 62 20. www.magneto-du-rouergue.com contact@lamagneto.fr

## 14 - Bayeux

● Bayeux Rétro Auto Club - BRAC, tél. 06 79 06 61 28. brac-bayeux.blogspot.com braci4400@gmail.com

## 16 - Angoulême

● Renard des Anciennes de Collection d'Angoulême - Association RACA, tél. 06 15 45 84 08.

## 17 - Corme-Écluse

● Les Brasseurs d'Air, Mickaël Braud, tél. 06 89 82 03 81. www.facebook.com/pp/Les-brasseurs-dair-100063656126531 mickaelbraud17@gmail.com

## 17 - La Rochelle

● Amicale rochelaise de Véhicules anciens - ARVA, 1 rue Gaspard-Monge, 17000 La Rochelle, tél. 06 51 21 41 85. arva17.fr secretariat.arva@gmail.com

## 17 - Le Thou

● Musée de l'Automobile, Gilles Gaudissard, rue des Franches, ZA du Fief Girard sud, 17290 Le Thou, tél. 06 64 86 81 08. museeautomobiledeleunismuseeautomobile17@orange.fr

## 19 - Tulle

● Rétromobil Club de Tulle, 51 rue Pierre-Larenaudie, 19000 Tulle, tél. 05 55 20 39 99. www.retromobilclubtulle.com retromobilclubtulle@gmail.com

## 22 - Paimpol

● Les Vieilles Mécaniques paimpolaises. lamoulebzh22@gmail.com

## 22 - Ploubalay

● Vintage Mécanique 22, 22650 Ploubalay, tél. 06 22 91 19 99. jflefebvre1017@gmail.com

## 24 - Périgueux

● Périgueux Auto Rétro, Aurélien Enaud, tél. 06 01 23 47 45 ou 06 83 99 51 11. perigueux.auto.retro@gmail.com

## 24 - Terrasson-Lavilledieu

● Club libre des Américaines et des Anciennes - CLAA, tél. 06 48 01 96 26. claadordogne@aol.fr

## 25 - Avanne-Aveney

● Vesontio Classic Cars, Jean Muller, 20 rue Francis-Clerc, 25000 Besançon, tél. 06 63 08 05 72. www.vesontioclassiccars.fr vesontio.secretariat@orange.fr

## 26 - Taulignan

● Embellage de Bronze, 175 chemin Saint-Jacques, 26770 Taulignan, tél. 04 75 53 61 94 ou 06 02 22 69 33. lucphi@free.fr

**27 - Bernay**

● Vieux Volants bernayens - VVB, Maison des Associations, 8 rue Jacques-Philippe-Bréant, 27300 Bernay, tél. 06 10 65 93 33. www.facebook.com/lesmontsdelalocomotionclubvnb@orange.fr

**29 - Gouesnou**

● Véhicules Anciens Gouesnou, tél. 06 83 48 54 79. www.facebook.com/vehiculesanciensgouesnouvehiculesanciensgouesnou29@gmail.com

**29 - Guipavas**

● American Breizh Car, tél. 06 67 26 41 27 ou 06 77 58 57 12. americanbreizhcar.com kristian.56@outlook.fr ou masycorentin@gmail.com

**30 - Bagnols-sur-Cèze**

● Auto Moto Rétro bagnolaise - AMRB, tél. 06 82 42 24 45 ou 06 64 36 46 53. amr.b@orange.fr

**32 - Auch**

● Tacot's Club Gascon, BP 20165, 32003 Auch Cedex. www.tacotsclubgascon.org tacotsclubgascon@gmail.com

**33 - Cestas**

● Les Bielles d'Époque de Cestas, 1 allée du Gart, 33610 Cestas. les.bielles.d.époque.de.cestas@gmail.com

**33 - La Brède**

● Association Esprit 4 roues, 16 avenue du Reys, 33650 La Brède, tél. 06 86 07 52 45. www.esprit4roues.com esprit4roues@gmail.com

**33 - La Réole**

● Rétromobile Club réolais, 1 place de la Mairie, 33190 La Réole, tél. 06 21 60 09 65. retromobileclubreolais@orange.fr

**33 - Saint-Loubès**

● Les Vieilles Mécaniques de Saint-Loubès - LVMSL, 6 impasse de Bernès, 33450 Saint-Loubès, tél. 06 84 08 52 44. www.lvmsl.net lvmsl33@gmail.com

**33 - Valeyrac**

● Comité des fêtes de Valeyrac, 7 rue des Mimosas, 33340 Valeyrac, tél. 06 58 56 19 54 ou 06 38 58 49 13. lesnards@live.fr

**34 - Béziers**

● Automobile Club d'Occitanie, François Thoulouze, tél. 06 10 10 10 75. automobilecluboccitanie.com f.thoulouze1@orange.fr

**36 - Levroux**

● Les Vieilles Mécaniques brionnaises - VMB, 2 rue Traversière, 36110 Brion, tél. 06 73 29 62 23. guy.boue@wanadoo.fr

**37 - Azay-sur-Cher**

● Marcel Conrotte, 6 rue du Fauvin, 37270 Azay-sur-Cher, tél. 02 47 50 46 15. marcel.conrotte@orange.fr

**37 - Savigny-en-Véron**

● P'tits Bolides du Véron, 4 rue Ganie, 37420 Savigny-en-Véron, tél. 07 68 43 81 40. ptitsbolidesduveron.fr bolidesduveron@gmail.com

**38 - Chevrières**

● Christian Parentel, 665 chemin de Catelle et Corin, 38160 Chevrières, tél. 06 38 38 00 55. cp.organisation38@gmail.com

**39 - Bletterans**

● Club Rétro Jura Bresse - CRJB, Mairie, 39140 Bletterans, tél. 06 33 13 19 64 ou 06 36 45 41 32. www.vehicule-epoque-jura.org asso.crjb@gmail.com

**40 - Hagetmau**

● Hagetmau Méca Passion, 810 avenue Corisande, 40700 Hagetmau, tél. 06 87 48 57 22 (Daniel Castets). www.hmp40.fr hagetmaumecapassion@gmail.com

**40 - Soorts-Hossegor**

● Nickel-Chrome, Gilles Barbin, 61 impasse Charles-Derennes, 40150 Soorts-Hossegor, tél. 06 09 91 17 70. www.nickel-chrome40.com gilbarbin@gmail.com

**41 - Blois**

● La Belle Époque automobile du Blaisois, 9 rue des Campanules, 41350 Saint-Gervais-la-Forêt, tél. 06 66 85 25 16 ou 02 54 42 87 00. belleépoqueautomobile41.fr sursin.francois1@gmail.com

**41 - Le Controis-en-Sologne**

● Alain Rigault, 3 rue des Aulnes, 41700 Le Controis-en-Sologne, tél. 06 82 70 79 37. mike.rigault@gmail.com

**44 - Guérande**

● Atlantic Auto Passion de Guérande, 9 village de la Mairie, 44350 Guérande, tél. 06 62 62 81 97. fjmtrouve@wanadoo.fr

**44 - Saint-Herblain**

● Museo Vivo Nantes. museovivonantes@outlook.fr

**45 - Pithiviers**

● Les Vieux Pistons du Gâtinais, Patrick Damion, 118 rue de Chantaloup, 45300 Dadoville, tél. 06 75 70 83 22. patrick.damion@wanadoo.fr

**45 - Saint-Lyé-la-Forêt**

● Vieilles Autos Motos Passion - VAMP, route d'Orléans, 45170 Saint-Lyé-la-Forêt, tél. 06 83 73 43 75. www.vamp.vieilles-autos-motos-passion.fr vamp.stlye@gmail.com

**46 - Bretenoux**

● Association Guidons et Calandres Quercynois, Les Camps Grands, 46130 Saint-Michel-Loubéjou, tél. 06 81 06 82 36 ou 06 76 94 04.

**51 - Fère-Champenoise**

● Les Amis de l'Auto ancienne champenoise - LADAAC, 158 rue Jeanne-d'Arc, 51230 Fère-Champenoise, tél. 06 45 88 79 30. ladaac@hotmail.fr

**56 - Larmor-Plage**

● Amateurs des Véhicules anciens du Morbihan - AVAM, tél. 06 74 53 89 02. courant.francoise@wanadoo.fr

**57 - Metz**

● Club Vignette Gratuite - CVG, Parc de Loisirs de la Forêt de Haye, Bât. 297, 54840 Velaine-en-Haye. cvg.asso.fr contact@cvg.asso.fr

**57 - Sarrebourg**

● Rétro 57 Imling, 2 place du Général-de-Gaulle, 57400 Imling, tél. 06 87 14 02 36. jeanmustang57@gmail.com

**59 - Wervicq-Sud**

● Wervicq Oldtimer Club - WOC, 43 rue des Frères-Hollebecque, 59117 Wervicq-Sud, tél. 06 87 92 28 02. bernard.querleu@orange.fr

**60 - Chantilly**

● AVEC'L, Daniel Grozdanic, tél. 06 08 21 34 11.

**60 - Ressons-sur-Matz**

● CAR Pays des Sources, Mairie, 1 place de Verdun, 60490 Ressons-sur-Matz, tél. 06 43 74 11 66 ou 06 77 90 15 53. carliero@wanadoo.fr

**60 - Varinfroy**

● Club Auto Rétro de l'Ourcq - CARO, 5 chemin de Beauval, 60890 Varinfroy, tél. 03 44 87 49 00 ou 06 76 41 56 17. thierry.macaisne@orange.fr

**61 - Faverolles**

● Les Belles Calandres normandes - LBCN, Benoît Mottier, Les Fouquets, 61600 Faverolles, tél. 06 49 73 08 57. lesbellescalandresnormandes@gmail.com

**62 - Le Touquet-Paris-Plage**

● Touquet Automobiles de Collection, BP 42, 62520 Le Touquet-Paris-Plage, tél. 07 88 84 24 54. patrickgonet2@gmail.com

**63 - Orléat**

● Association Rétrodore, mairie, 4 rue des Fougères, 63190 Orléat, tél. 06 37 09 52 30. contact.retdore63@gmail.com

**67 - Haguenau**

● Alsace Nord Passion Automobile - ANPA, Arnaud Wirth, Chez Wack Automobile, 3 route de Strasbourg, 67500 Haguenau, tél. 06 37 06 37 91. www.facebook.com/ANPA67500 anpa67500@gmail.com

**68 - Cernay**

● Tako 68, tél. 06 16 96 48 44. club-tako-68.e-monsite.com ou www.facebook.com/tako68cernay gabriellemb@ gmail.com

**70 - Vesoul**

● Rétro Passion 70, Maison des Associations, 53 rue Jean-Jaurès, 70000 Vesoul, tél. 06 02 01 60 10. retroppassion-70@orange.fr

**72 - Sainte-Jamme-sur-Sarthe**

● Le Mans Sarthe Auto Passion, 26 rue Paillard-Duclere, 72380 Montbizot, tél. 06 67 06 62 56 (Johann). lemans.sarthe.auto.passion@gmail.com

**73 - Le Bourget-du-Lac**

● Amicale Véhicules anciens du Bourget-du-Lac/Bourdeau - AVABLB, tél. 06 69 01 87 61. www.avablb.com contact@avablb.com

**76 - Saint-Romain-de-Colbosc**

● Le Rassemblement de Saint-Romain, tél. 06 48 41 61 06. rassemblement.desaint-romain@orange.fr

**77 - Saint-Thibault-des-Vignes**

● Les Vieilles Soupapes 77, tél. 06 58 60 64 07. lesvieillesoupapes77.fr lesvieillesoupapes77@gmail.com

**78 - Rambouillet**

● Le Rendez-Vous de la Reine, 51 rue du Muguet, 78120 Rambouillet, tél. 06 87 04 29 24. lerendezvousdelareine.fr lotus18@wanadoo.fr

**78 - Vaux-sur-Seine**

● Mairie de Vaux-sur-Seine, 218 rue du Général-de-Gaulle, 78740 Vaux-sur-Seine, tél. 06 75 21 30 02 ou 01 30 99 91 50. mairie@vauxsurseine.fr

**79 - Parthenay**

● AARG 79, 5 impasse Patis Bouillon, 79200 Châtillon-sur-Thouet, tél. 06 08 31 69 89. www.aarg79.fr alpine.jc.m.bernard@gmail.com

**83 - Fayence**

● Association David HRTeam, 195 chemin de la Roche, 83440 Fayence. www.facebook.com/david.hrteam davidhrteam@hotmail.fr

**84 - Grillon**

● Autos Motos Antiques de l'Enclave des Papes - AMA, tél. 06 22 47 16 73. ama.autosmotosantiques84@outlook.fr

**84 - Piolenc**

● Les Amis de la Voie royale Piolenc Roule Rétro, Mairie, 84420 Piolenc, tél. 06 85 52 32 44. infos.avrp@orange.fr

**86 - Loudun**

● Véhicules anciens du Loudunois - VAL, mairie, 86200 Loudun. dagnauderick@gmail.com

**87 - Pierre-Buffière**

● Rétro Racing Club, 87260 Pierre-Buffière. www.facebook.com/Retro-Racing-Club-540078106417129/retoracingpb@gmail.com

**88 - Épinal**

● Team Classic Auto 88 - TCA88, tél. 06 76 37 84 74. www.facebook.com/classicautovosges classicautovosges@gmail.com

**89 - Joigny**

● Les Vieilles Coquilles icaunaises, tél. 06 13 46 33 98. bleurychevallier@orange.fr

**91 - Saulx-les-Chartreux**

● Auto Rétro saluécenne, Mairie, 62 rue de la Division Leclerc, 91160 Saulx-les-Chartreux, tél. 06 80 84 42 15 ou 06 80 84 42 15. autoretrosaluécenne@gmail.com

**91 - Viry-Châtillon**

● Amicale des Automobiles populaires 50/70, Jean-Michel Houssais, 4 bd Guynemer, 91170 Viry-Châtillon, tél. 06 89 34 57 79. www.amicaleautospopulaires5070.com aap5070@sfr.fr

**92 - La Garenne-Colombes**

● VACP92, Thierry Jouanny, 70 rue Bonnin, 92250 La Garenne-Colombes, tél. 06 80 67 44 91. thierryjouanny64@gmail.com

**94 - Sucy-en-Brie**

● Sucy Classic Club, 20 allée des Douves, 94370 Sucy-en-Brie, tél. 06 28 49 19 07. www.sucyclassic.fr claudiusnobil@gmail.com

**95 - Pierrelaye**

● Auto Rétro Club herblaysien - ARCH, Jean-Pierre Izard, 10 rue de la Tour Fine, 95220 Herblay, tél. 06 78 76 72 52. [auto-retro-club-herblaysien.over-blog.fr](http://auto-retro-club-herblaysien.over-blog.fr) [autoretroclub@orange.fr](mailto:autoretroclub@orange.fr)

**B - Frameries**

● Good Old Cars, 18 rue Pasteur-Busé, 7080 Frameries, Belgique, tél. (00 32) 497 409 922. [jacodel@skynet.be](mailto:jacodel@skynet.be) ou [goodoldcars@gmail.com](mailto:goodoldcars@gmail.com)

**B - Loncin**

● APAM Liège - Amis du Patrimoine Autos-Motos, 158 rue du Ruisseau, 4100 Seraing, Belgique, tél. (00 32) 475 631 957. [gerard.vandensande@skynet.be](mailto:gerard.vandensande@skynet.be)

**B - Wavre**

● Nicolas Goossens, tél. (00 32) 473 79 64 87. [nicolas@restoration.be](mailto:nicolas@restoration.be)

**26 OCTOBRE**

**49 - Baugé**

● Véhicules anciens de la Vallée du Loir - VAVL, Hôtel de ville, place de l'Europe, 49150 Baugé, tél. 06 47 04 86 89. [gaudinbauge@orange.fr](mailto:gaudinbauge@orange.fr)

**63 - Cournon-d'Auvergne**

● Daniel Faucher, tél. 06 72 13 83 08. [danielfaucher2@wanadoo.fr](mailto:danielfaucher2@wanadoo.fr)

**83 - Ollioules**

● Club des Anciennes Automobiles varoises - CAAV, Le Firmament Bât A, 330 boulevard du Général-Brosset, 83200 Toulon, tél. 07 67 48 14 49. [www.lecaav.com](http://www.lecaav.com) [secretariat@lecaav.com](mailto:secretariat@lecaav.com)

**95 - L'Isle-Adam**

● Parmain Classic, Bernard Hauwiler, place Georges-Clemenceau, 95620 Parmain, tél. 06 89 86 56 13 ou 07 83 32 08 33. [www.parmain-classic.fr](http://www.parmain-classic.fr) [info@parmain-classic.fr](mailto:info@parmain-classic.fr)

**MINIATURES**

**12 ET 13 OCTOBRE**

**31 - Salon du Modélisme pluridisciplinaire à La Salvat-Saint-Gilles**

● Salvat Autos & Maquettes - SAM, Mairie, place du 19 mars 1962, 31880 La Salvat-Saint-Gilles. [www.club-sam.fr](http://www.club-sam.fr) [contact@club-sam.fr](mailto:contact@club-sam.fr)

**13 OCTOBRE**

**31 - Rétrojouets à Tournefeuille**

● CCAM Rétrojouets, 216 route de Seysses, 31100 Toulouse, tél. 06 63 72 09 10. [www.retrojouets.com](http://www.retrojouets.com) [ccam@retrojouets.com](mailto:ccam@retrojouets.com)

**49 - Bourse d'échanges à Sainte-Gemmes-sur-Loire**

● Mini Auto Club angevin, Marc Maroleau, 14 rue Jean-Rostand, 49000 Angers, tél. 07 88 39 60 53.

**68 - 32<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Ammerschwihl**

● Musique municipale d'Ammerschwihl, Vincent Klur, 2 rue du Four, 68770 Ammerschwihl, tél. 03 89 27 70 30. [vincent.klur@bbox.fr](mailto:vincent.klur@bbox.fr)

**19 ET 20 OCTOBRE**

**66 - 5<sup>e</sup> Salon de la maquette à Perpignan**

● Club Mini 66, 5 rue Guy-de-Chauliac, 66100 Perpignan, tél. 06 72 97 88 21 ou 06 14 67 20 52. [clubmini66@orange.fr](mailto:clubmini66@orange.fr)

**20 OCTOBRE**

**36 - Bourse de miniatures et jouets anciens à Valençay**

● Amis du Musée de l'Automobile de Valençay - AMAV, 12 avenue de la Résistance, 36600 Valençay, tél. 06 31 36 10 63. [www.musee-auto-valencay.fr](http://www.musee-auto-valencay.fr) [amav@laposte.net](mailto:amav@laposte.net)

**27 OCTOBRE**

**03 - 55<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Avermes**

● Mini Auto Club 03, Mairie, place Claude-Wormser, 03000 Avermes, tél. 07 70 28 36 26. [philv03@yahoo.fr](mailto:philv03@yahoo.fr)

**68 - 38<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Thann**

● Thann Handball Club, 6 impasse des Chamois, 68760 Goldbach-Altenbach, tél. 06 85 55 00 46. [thierry.dungler@gmail.com](mailto:thierry.dungler@gmail.com)

**87 - 30<sup>e</sup> Limotoys à Feytiat**

● Cercle des Amateurs de Jouets anciens, Philippe Audonnet, 11 square du 19 Mars 1962, 87220 Feytiat, tél. 06 36 97 96 67. [philau87@gmail.com](mailto:philau87@gmail.com)

**1<sup>er</sup> NOVEMBRE**

**68 - 7<sup>e</sup> Bourse de la miniature et du jouet ancien à Soultzmatt**

● Alsace Rétro Locomotion, 11 rue du Bois, 68570 Soultzmatt, tél. 06 61 98 10 43. [www.facebook.com/groups/615328598591846](http://www.facebook.com/groups/615328598591846) [alsaceretrolocomotion@gmail.com](mailto:alsaceretrolocomotion@gmail.com)

**3 NOVEMBRE**

**21 - Bourse Slot Racing et voitures miniatures à Asnières-lès-Dijon**

● Dijon Racing Slot, Jean-Daniel Valy, 3 rue Edmond-Voisenet, 21000 Dijon, tél. 07 68 21 45 70. [www.dijon-racing-slot.com](http://www.dijon-racing-slot.com) [contact@dijon-racing-slot.com](mailto:contact@dijon-racing-slot.com)

**27 - 31<sup>e</sup> Bourse de jouets anciens à Pont-Audemer**

● Miniature Club de Pont-Audemer - MCPA, Parc des sports et des loisirs, avenue des Sports, 27500 Pont-Audemer, tél. 06 07 38 35 25. [miniatureclub-pontaudemer@orange.fr](mailto:miniatureclub-pontaudemer@orange.fr)

**57 - 32<sup>e</sup> Bourse d'échanges à Hagondange**

● Association des Donneurs de Sang bénévoles, Armand Parachini, 3 rue du Cimetière, 57300 Hagondange, tél. 06 76 44 85 99. [dondusanghamori@laposte.net](mailto:dondusanghamori@laposte.net)

**95 - 9<sup>e</sup> Salon du jouet ancien et de collection à Champagne-sur-Oise**

● Club Fabophile et Cartophile de Champagne-sur-Oise, Thierry Storme, 32 rue des Gaudines, 95660 Champagne-sur-Oise, tél. 06 84 45 33 64. [ccf.champagnesuroise@gmail.com](mailto:ccf.champagnesuroise@gmail.com)

**10 NOVEMBRE**

**54 - 8<sup>e</sup> Bourse de miniatures à Saint-Max**

● 2 CV Club de Lorraine, 14 avenue de la Malgrange, 54140 Jarville-la-Malgrange, tél. 07 82 94 10 51. [www.2cvclub-lorraine.com](http://www.2cvclub-lorraine.com) [contact@2cvclub-lorraine.com](mailto:contact@2cvclub-lorraine.com)

**ENCHÈRES**

**Attention : de nombreuses ventes aux enchères sont organisées en live uniquement (inspection des véhicules sur rendez-vous, enchères par téléphone ou sur internet, sans public). Renseignez-vous avant tout déplacement.**

**FRANCE**

**12 OCTOBRE**

**37 - Beaumont-Louestault**

● À 10 h 30, plus de 100 tracteurs agricoles par l'HDV Giraudeau, tél. 02 47 37 71 71, e-mail : [contact@hdv-giraudeau.fr](mailto:contact@hdv-giraudeau.fr).

**14 OCTOBRE**

**23 - Guéret**

● À 14 h au 6, rue G.-Clemenceau par Pierre Turpin, tél. 05 55 52 83 62, e-mail : [contact@turpinenchères.fr](mailto:contact@turpinenchères.fr).

**26 OCTOBRE**

**45 - Solterre**

● À 10 h chez Old Star Garage, RN 7, par Olivier Baron, tél. 02 38 85 07 99, [www.montargis-gien-enchères.fr](http://www.montargis-gien-enchères.fr). Contact sur place : Florian Meunier, tél. 06 85 13 95 09.

**27 OCTOBRE**

**75 - Paris**

● Au 7, rond-point des Champs-Élysées, autos dont la succession d'André Trigano par Artcurial Motorcars, Matthieu Lamoure, tél. 01 42 99 20 73, [www.artcurial.com/motorcars](http://www.artcurial.com/motorcars).

**3 NOVEMBRE**

**49 - Cheffes**

● À 14 h au château du Vivier, par Chauviré & Courant, tél. 02 41 60 55 19, e-mail : [contact@chauvire-courant.fr](mailto:contact@chauvire-courant.fr). Contact : Arnold Baker, tél. 06 88 46 84 29, [arnoldbaker@free.fr](mailto:arnoldbaker@free.fr)

**8 NOVEMBRE**

**69 - Lyon**

● À 14 h au sein d'Epoqu'auto, youngtimers par Jean-Pierre Osenat. Contacter Stéphane Pavot, tél. 01 80 81 90 10 ou 06 81 59 85 65, [www.osenat.fr](http://www.osenat.fr).

**9 NOVEMBRE**

**69 - Lyon**

● À 14 h au sein d'Epoqu'auto, motos par Jean-Pierre Osenat. Contacter Stéphane Pavot, tél. 01 80 81 90 10 ou 06 81 59 85 65, [www.osenat.fr](http://www.osenat.fr).

**10 NOVEMBRE**

**69 - Lyon**

● À 14 h au sein d'Epoqu'auto, autos de collection par Jean-Pierre Osenat. Contacter Stéphane Pavot, tél. 01 80 81 90 10 ou 06 81 59 85 65, [www.osenat.fr](http://www.osenat.fr).

**SUISSE**

**12 OCTOBRE**

**Toffen**

● À 13 h 30 à la Galerie, 1, Gürbestrasse par Oldtimer Galerie Toffen, tél. (+41) 31 819 6161, [www.oldtimergalerie.ch](http://www.oldtimergalerie.ch).

**GRANDE-BRETAGNE**

**1<sup>er</sup> NOVEMBRE**

**Londres**

● Ancêtres l'avant-veille du Londres-Brighton par Bonhams, tél. 01 42 61 10 11 ou (+44) 207 447 7447, [www.bonhams.com](http://www.bonhams.com).

**1<sup>er</sup> ET 2 NOVEMBRE**

**Londres**

● Au Peninsula, 1, Grosvenor place, en association avec le Londres-Brighton par RM Sotheby's, tél. (+1) 519 352 4275, <https://rmsothebys.com>.

**9 NOVEMBRE**

**Birmingham**

● À 10 h au NEC par Iconic Auctioneers, tél. (+44) 01926 691 141, [www.iconicauctioneers.com](http://www.iconicauctioneers.com).

**ÉTATS-UNIS**

**9 ET 10 OCTOBRE**

**Hershey (Penn.)**

● À l'occasion du Fall Meet, au Hershey Lodge, University drive, par RM Sotheby's, tél. (+1) 519 352 4275, <https://rmsothebys.com>.

**26 ET 28 OCTOBRE**

**Los Angeles (Cal.)**

● L'immense collection d'épaves de Rudi Klein, Porsche 356 et 911, Mercedes 500 K et 300 SL alu, Lamborghini iura... par RM Sotheby's, tél. (+1) 519 352 4275, <https://rmsothebys.com>.

**ONLINE**

**Benzin**, <https://benzin.fr>

**The market by Bonhams**, <https://themarket.bonhams.com>

**Carjager**, [www.carjager.com](http://www.carjager.com)

**Catawiki**, [www.catawiki.com](http://www.catawiki.com)

**Jenden**, [www.jenden.eu](http://www.jenden.eu)

**Les Anciennes**, [www.lesanciennes.com/enchères](http://www.lesanciennes.com/enchères)

**Millon Carprecium**, [www.carprecium.com](http://www.carprecium.com)

**Piston Addict**, <https://pistonaddict.com/fr>

*N. B. : pour les téléphones à l'étranger, nous indiquons entre parenthèses les indicatifs à composer depuis la France.*

NOUVEAUX  
TARIFS !

**Autoretro**

A PARTIR DE  
**15€**

# PETITES ANNONCES

RÉSERVÉ EXCLUSIVEMENT AUX PARTICULIERS



## Pourquoi des milliers de passionnés choisissent Autoretro pour passer une petite annonce ?

**Avec plus de 40 ans d'expérience** dans l'univers de la collection, le groupe Éditions LVA vous garantit des échanges sérieux avec des collectionneurs passionnés comme vous, pour vendre ou acheter.

**Une visibilité optimale** de votre annonce sur nos différents supports, nos revues et Internet, encore plus de chance de vendre votre bien ! Connectez-vous

sur [www.lva-auto.fr](http://www.lva-auto.fr) pour consulter les petites annonces et les déposer en quelques clics.

**Notre service clientèle** est à votre écoute pour vous accompagner dans vos démarches, que ce soit en tant qu'acheteur ou vendeur.

**Du lundi au vendredi de 9 h à 12 h et de 13 h à 17 h au 01 60 39 69 40 ou par e-mail : [pa.auto@lva.fr](mailto:pa.auto@lva.fr)**

**Vos données 100 % protégées** avec le paiement sécurisé de vos annonces, et vous pouvez choisir les informations personnelles qui seront publiées.

**Vous êtes professionnel,** contactez-nous au **01 60 39 69 72** ou par e-mail : [julie.guillemet@lva.fr](mailto:julie.guillemet@lva.fr)

**DÉLAIS** Pour une parution dans notre numéro de décembre, vos annonces doivent impérativement nous parvenir avant le **24 octobre**.



## JE REMPLIS LE BON D'ANNONCE

CHOISISSEZ VOTRE FORMULE

### VOTRE ANNONCE Forfait texte et 1 photo

	ABONNÉ	NON ABONNÉ
Autoretro + La Vie de l'Auto	<input type="checkbox"/> 15 €	<input type="checkbox"/> 25 €
Autoretro + Rétroviseur + La Vie de l'Auto	<input type="checkbox"/> 25 €	<input type="checkbox"/> 35 €
Autoretro + Rétroviseur + 3 passages dans La Vie de l'Auto	<input type="checkbox"/> 45 €	<input type="checkbox"/> 65 €

Votre annonce ..... €

### NUMÉRO D'ABONNÉ

\_\_\_\_\_

Inscrivez dans ces cases votre numéro d'abonné (figurant sur le film d'expédition du journal)

### Je choisis ma rubrique **COCHEZ VOTRE CHOIX**

- VENTE  
 ACHAT  
 ÉCHANGE  
 RENSEIGNEMENTS
- Inscrivez dans cette case le numéro de la rubrique retenue parmi les 11 ci-contre :
- 
- 1 AUTOS
  - 2 MOTOS
  - 3 UTILITAIRES ET TRACTEURS
  - 4 PIÈCES ET ACCESSOIRES AUTOS
  - 5 PIÈCES ET ACCESSOIRES MOTOS
  - 6 PIÈCES ET ACCESSOIRES UTILITAIRES ET TRACTEURS
  - 7 DIVERS
  - 8 DOCUMENTATION
  - 9 JOUETS MINIATURES
  - 10 BATEAUX
  - 11 REMORQUES, CARAVANES

### Je rédige mon annonce **ÉCRIRE EN CAPITALES D'IMPRIMERIE EN RESPECTANT LES CASES, MERCI**

MARQUE \_\_\_\_\_ TYPE/MODÈLE \_\_\_\_\_

ANNÉE \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### J'indique mes coordonnées **OBLIGATOIRE**

Nom ..... Prénom .....

Adresse ..... Code postal ..... Ville .....

Tél. .... E-mail ..... @ .....

Seuls votre téléphone et le département figureront dans l'annonce. Si vous souhaitez que d'autres coordonnées apparaissent, merci de les souligner.

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA.  J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des partenaires des Éditions LVA.

### Je règle mon annonce à l'ordre de Autoretro

Chèque (pour la France uniquement) **OU**  Paiement par carte bancaire au 01 60 39 69 40

**OU**  
 Carte bancaire Montant à débiter ..... € CVV\* \_\_\_\_\_ \*Je note les 3 chiffres inscrits au dos de ma carte bancaire.

Validité \_\_\_\_\_

Signature (obligatoire pour tout règlement par CB)

**J'expédie le règlement et le bon d'annonce à Autoretro, Petites annonces, BP 40419, 77309 Fontainebleau Cedex ou par mail : [pa.auto@lva.fr](mailto:pa.auto@lva.fr)**

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par les Éditions LVA, responsables de traitement, pour la gestion de votre compte client et l'envoi des actualités des Éditions LVA. Elles sont conservées 3 ans après la date de parution des annonces et sont destinées aux services des petites annonces, marketing, commercial, rédaction. Conformément au Règlement Européen de la Protection des Données, vous pouvez exercer votre droit d'accès, de suppression, d'opposition et de limitation des données vous concernant et les faire rectifier en contactant le service au 01 60 39 69 40 ou [pa.auto@lva.fr](mailto:pa.auto@lva.fr)

**Pièces neuves pour  
Alfa Romeo  
anciennes**



depuis 1998  
**Victor Parts**  
partenaire de votre  
*dolce vita*

code remise -5%\*  
**AR524**

**victorparts.com**  
victor@victorparts.com  
02 28 001 110

Trustpilot 

\* Code utilisable 1 fois à spécifier lors de votre commande sur victorparts.com



**AUSTIN** Mini 1000 berline, 1990, 145.000 km, CT OK, état concours, entièrement restaurée depuis coque à nu, 8.000 km depuis la restauration, plus de 11.000€ de factures, irréprochable, dossier complet sur demande, 12.500 € Tél. (Aveyron) 06 70 92 95 04. (Réf. 660249).



**AUSTIN** Mini XC251N Série Limitée Printemps, 1979, 114.745 km, 500 exemplaires, CT OK, dossier FFVE fait, restauration la plus proche de l'origine, 8.000 € à débattre. (Eure). astonquish@orange.fr (Réf. 660980).

## GLOSSAIRE

Afin d'améliorer la compréhension de vos annonces, nous vous remercions d'utiliser les abréviations suivantes :

<b>AC</b> : air conditionné	<b>FC</b> : fermeture centralisée
<b>AR</b> : arrière	<b>HR</b> : heures repas
<b>AV</b> : avant	<b>HB</b> : heures bureau
<b>BA</b> : boîte automatique	<b>Int.</b> : intérieur
<b>BE</b> : bon état	<b>LHD</b> : conduite à gauche
<b>BM</b> : boîte manuelle	<b>RHD</b> : conduite à droite
<b>CGC</b> : carte grise collection	<b>TBE</b> : très bon état
<b>CGF</b> : carte grise française	<b>TBEG</b> : très bon état général
<b>CGN</b> : carte grise normale	<b>TO</b> : toit ouvrant
<b>CT</b> : contrôle technique	<b>VT</b> : vitres teintées
<b>DA</b> : direction assistée	<b>WE</b> : week-end
<b>Ext.</b> : extérieur	



**ALFA ROMEO** Giulia GT Bertone 2000, 1973, 91.534 km, CGC, très beau coupé, intérieur neuf, cornets, coupe-circuit batterie, neufs, visible à Paris, 43.000 € Tél. (Seine-Saint-Denis) 06 15 56 72 35. sauwanpatrick7@gmail.com (Réf. 1-3-656295).



**AUSTIN-HEALEY** 100 M BN2 décapotable, 1956, 22.124 km, magnifique, kit Le Mans, état réellement exceptionnel, avec factures et tout son dossier histo., 69.000 € à débattre. Tél. (Var) 06 11 51 55 45. yvilleneuve75@gmail.com (Réf. 660917).



**BENTLEY** Mark VI, 1951, état concours, CG française à mon nom, livraison possible, reprise possible. Tél. (Dordogne) 06 27 16 27 47. (Réf. 660083).



**BMW** 328i E36, 1995, 347.000 km, CT OK, noire intérieur semi cuir, moteur 185.000 km, clim et TO, vitres électriques, ordinateur de bord, 8.000 € à débattre. Tél. (Aube) 06 26 75 68 00. eric.garenne@free.fr (Réf. 660676).



**ALFA ROMEO** 33 IE Trofeo 1300 injection 90 ch, 1993, 183.000 km, CT vierge, rouge, jantes Speedline, 4 pneus neufs, kit freins AR et roulements AR neufs, expertisée, 7.000 € Tél. (Ardèche) 06 63 23 58 04. wyse.sabine@hotmail.fr (Réf. 659980).



**AUSTIN-HEALEY** BN6, 1959, CT OK, très bon état, bicolore, restaurée en 2007, 2 places, sellerie bleue, capote bleue, 72.000 € Tél. (Pas-de-Calais) 06 07 15 16 98. (Réf. 1-3-659210).



**BMW** 2002 Evocation Alpina, 1975, 86.200 km, orange, préparation moteur double carburateur Solex et châssis pour usage rallye touristique (pas d'arceau), CG collection à mon nom, 17.700 € Tél. (Eure) 06 17 12 19 00. chris.ouf@hotmail.fr (Réf. 660824).



**BMW** E30 316 essence, 1984, gris métallisé, véhicule d'origine, excellent état, entretien BMW, contrôle technique récent, CGC, 1<sup>er</sup> main, 9.500 €, visible dans le dépt 62. Tél. (Lot) 06 85 70 33 80. (Réf. 660025).



**AUSTIN** A 90 Atlantic, 1951, Tour Auto 2021, 25.000 € de factures depuis moteur, transmission, auto réclamée pour participer au Tour Auto, CGC, ex-Trigano, 49.000 € Tél. (Oise) 06 08 18 59 38. (Réf. 1-1-660790).



**AUSTIN-HEALEY** B18 MK3, 1964, 18.000 km au compteur, CT OK, très bon état, restauration complète en 2014, 65.000 € Tél. (Loiret) 06 81 24 08 72. (Réf. 1-1-660603).



**BMW** 320i cabriolet, 1988, 135.000 km, rouge, CT OK, sellerie refaite à neuf, en cuir synthétique noir, 23.000 € à débattre. (Vaucluse). claudie.jarnutowski@orange.fr (Réf. 660879).



**BMW** Z3, 1997, 148.000 km, vert métallisé, 6 cyl., 2,8 litres, 192 ch, boîte automatique, 13.500 € Tél. (Vendée) 06 88 28 86 15. massote855@gmail.com (Réf. 659901).

**ALFA CLASSIC MOTORS**  
RESTAURATION DE MOTEURS ITALIENS CLASSIC

[www.alfaclassicmotors.com](http://www.alfaclassicmotors.com)

**Tél. 06 27 21 14 60**  
nicoacm@yahoo.fr  
83170 BRIGNOLES

- ✓ OPTIMISATION
- ✓ PRÉPARATION
- ✓ BOÎTE DE VITESSES
- ✓ BOÎTIER DE DIRECTION
- ✓ PONT



**BMW** 525 2.1 diesel, 2015, BVA, révision BMW 2023, boîte de transfert, pneus et batt. neufs, int. cuir noir, sièges électr. chauffants, GPS, bluetooth, etc., int. et ext. en BE, mécanique OK, factures (plus de 5.000 €), 12.500 €. (Échange avec soule en + ou -). Tél. (Yvelines) 06 80 77 15 53. pai78@free.fr (Réf. 660914).



**BUGATTI** Type 35 B Pur Sang, 1929, magnéto Bosch, boîte à crabot, parfait état de marche, entretenu et révisé par un professionnel de la marque. Tél. (Haute-Vienne) 06 80 08 49 41. (Réf. 660081).



**CITROËN** Rosalie, 1950, bon état général, moteur vérifié, absence de rouille châssis, carrosserie, faire offre. Tél. (Isère) 06 72 93 04 48. (Réf. 660659).

**Tapis-DELUXE** Tél. 03 26 74 29 50  
FABRICATION ALLEMANDE shop@tapis-deluxe.com

**Le 1<sup>er</sup> spécialiste des moquettes de restauration toutes marques**

**Grand choix de couleur en qualité d'origine pour :**  
ALFA ROMEO Spider 1985-1993  
AUDI 100/200 Type 43 - BMW 1500, 1600, 1800, 2000 - CITROËN DS, SM, 2 CV, 11 CV - MERCEDES W107 à W191

**TRIUMPH TR4 1961-1965**  
À partir de 300 €

**Présent à Époqu'auto Hall 7 - Stand H1**

**CITROËN DS**  
À partir de 374 €

Tous nos modèles sur : [www.tapis-deluxe.com](http://www.tapis-deluxe.com)



**CADILLAC** Eldorado, 1976, 65.900 km, CT OK, 8 cylindres, CGC, très saine, TBE extérieur, intérieur, mécanique et sellerie, capote récente, visible à Quimper, contact par téléphone seulement, 25.000 €. Tél. (Finistère) 06 72 26 33 85. (Réf. 1-3-655096).



**CITROËN** Traction 7 CV, 1936, bicolore (bleue et noire), bon état général, faire offre. Tél. (Vaucluse) 07 69 84 30 59 - mireille.charrasse1@orange.fr (Réf. 660848).



**CITROËN** DS 19, 05/1964, 88.208 km cert. d'origine, blanc carrare, int. rouge neuf, matching, complète, révisée, très saine, CT OK, CGC, cote LVA 25.000 €, vendue 19.500 €, région Lyon. Tél. (Isère) 06 86 07 25 89. (Réf. 1-3-655250).



**CITROËN** 2 CV AZ, 1955, 70.860 km au compteur, CT OK en 2015, très peu roulé, restaurée en totalité de 2009 à 2015, excellent état, dossier de suivi, photos sur demande, expertisée 18.500 € en juin 2023, prix à débattre. Tél. (Ardennes) 07 82 41 29 94, daniel.stranart70@wanadoo.fr (Réf. 1-1-659977).



**CHEVROLET** Styleline Deluxe, 1951, 73.500 km, CT OK, origine France, boîte auto Powerglide, réfection carrosserie, sellerie complète refaite, freins refaits, pneus neufs, 23.000 €. Tél. (Yvelines) 06 75 21 30 02. jcbread@orange.fr (Réf. 1-1-660704).



**CITROËN** Traction 11 BL, 1952, même propriétaire depuis 49 ans, moteur, freins, embrayage refaits il y a 3 ans, corrosion coque à revoir, plus de détails sur demande, 5.000 €. Tél. (Côte-d'Or) 06 37 05 99 68. (Réf. 1-1-660847).



**CITROËN** DS 19, 1966, gris palladium, BM, révision mécanique OK, détails cosmétiques à finir (intérieur), CG collection, CT OK du 25/08/2024, visible région de Lyon, 15.000 €. Tél. (Isère) 06 86 07 25 89. (Réf. 1-1-660026).



**CITROËN** Méhari Azur, 1985, 52.376 km, CT OK, 2 places, historique complet, très saine, 12.000 €. Tél. (Loir-et-Cher) 06 81 48 85 50. phocsson@gmail.com (Réf. 1-3-655787).



**CHEVROLET** Corvette Split Windows, 1963, boîte mécanique, 250 ch, gris métal, intérieur bleu marine, très bon état, visible dans le dépt 06, 140.000 €. Tél. (Seine-et-Marne) 06 17 90 73 10. (Réf. 1-1-660813).



**CITROËN** Traction 11 berline, 1955, rest. stoppée en 2006, bas de caisse et moteur 11 D refait, embray., freins et amort. neufs, pièces en double, portières, calandre, pare-brise, 2 CG, pas de rouille, 4.350 € à débattre. Tél. (Pyrénées-Orientales) 06 58 96 56 26. pamir66@gmail.com (Réf. 1-3-660250).



**CITROËN** DS 21 Chapron cabriolet, 1968, gris argent, int. cuir et capote bleus, tableau de bord Jaeger, feux additionnels Bossaert, état d'origine, 2 propriétaires. Tél. (Belgique) 0032 495 52 52 52. bh.hermant@gmail.com (Réf. 1-1-660673).



**CITROËN** Xantia Exclusive 2 I. 16 V, 1999, 123.500 km, 2<sup>e</sup> main, int. velours, historique complet, AC, DA, CT à MAJ, sphères, batterie, visible à Strasbourg, 3.800 €. Tél. (Bas-Rhin) 06 08 90 62 50. etienne.henry@outlook.fr (Réf. 660020).



**CITROËN** B15 G, 1928, très belle restauration totale, visible dépt. Loire, 20.000 €. Tél. (Loire) 06 07 57 39 66. (Réf. 1-1-659897).



**CITROËN** Traction 15/Six, 1952, 4.780 km, CT OK, propriétaire unique depuis 42 ans, saine, moteur refait, sellerie d'origine, 12.000 € d'améliorations diverses, visible Atelier des Chevrons, 28.000 € à débattre. Tél. (Paris) 06 34 18 64 46. jeanlaurent.poitevin@gmail.com (Réf. 1-3-660766).



**CITROËN** DS 21 Injection Pallas, 1971, CGN, 135.975 km, complète, a démarré il y a 1 an, intérieur tissu, carrosserie à voir, pneus OK, radio, pièces, 9.500 € à débattre. Tél. (Loire-Atlantique) 06 67 44 98 38. (Réf. 1-3-660480).



**DAF** 55 Variomatic berline, 1968, 53.443 km, bon état général, carburant essence, n'a pas roulé depuis 1988 (dernière vignette), a toujours séjourné dans un garage, 1.900 € à débattre. Tél. (Cantal) 06 88 18 12 76. robertvigier@orange.fr (Réf. 1-3-660441).



**CITROËN** Rosalie 10 CV, 1932, très saine, camionnette tournante et roulante, embrayage collé, à restaurer, 4.500 €. Tél. (Alpes-Maritimes) 06 09 97 23 92 (le soir). (Réf. 1-3-660485).



**CITROËN** Traction 15/Six, 1952, en parfait état, intérieur velours d'origine, peu de km, réservoir neuf, part toutes distances, volant Quillery, phares additionnels, couleur noir, prix cote LVA, renseignements sur demande. Tél. (Puy-de-Dôme) 06 80 62 89 11. (Réf. 1-3-650391).



**CITROËN** DS 23 Pallas, 1973, 96.500 km, injection électronique, CT OK, brun scarabée, intérieur cuir fauve, roule régulièrement, visible en Touraine, Bourgueil, 29.000 €. Tél. (Indre-et-Loire) 06 07 84 77 68. camus37@orange.fr (Réf. 660822).



**DAIMLER** V8-250 Saloon, 1969, 76.000 miles, 15 CV, RHD, boîte auto., DA, très bon état général, intérieur cuir neuf, châssis passé au Rubson Framète, tableau de bord neuf, 28.000 €. Tél. (Côtes-d'Armor) 07 69 05 94 41. vincent.herbaux@free.fr (Réf. 1-3-660101).

www.**MATTHYS**.net  
 TOUS LES OUTILS ET PRODUITS DE VOS RESTAURATIONS  
 ☎ 0032 56 77 31 00  
 @ info@matthys.net  
 Commandez facilement sur notre boutique en ligne  
**MATTHYS Quality Equipment - Oudenaardestraat 108**  
 8570 Vichte - Belgique (20 Minutes de LILLE) - Enlèvement possible



**FORD** Mustang, 1968, CT OK, très beau coupé alliant élégance et sportivité, moteur 302 5 L, 31.000 €. Tél. (Haut-Rhin) 06 35 31 31 09. vincent.ramunno@orange.fr (Réf. 660820).



**LAND ROVER** Range Rover Vogue V 8 4.6 L, 2000, ensemble moteur moins de 1.000 km, pneus, batterie neuve, CT OK, RHD, 15.000 €. Tél. (Puy-de-Dôme) 06 15 58 66 48. (Réf. 660700).



**DE DION-BOUTON** IW 10 CV, 1927, noire, CT OK, moteur IW à soupapes en tête, limousine 6 places, carrosserie OTIN type Weymann, entièrement fonctionnelle et fiabilisée, faire offre. Tél. (Gironde) 06 98 47 40 60. fnkbt@free.fr (Réf. 1-1-660706).



**FIAT** 600 D Multipla, 1964, 11.642 km, CT OK, modèle 5 places, avec banquettes arrière, sièges rabattables en full flat, très bien entretenue, roue régulièrement, 31.000 €. Dél. (Val-de-Marne). zaurus74@gmail.com (Réf. 1-3-660251).



**JAGUAR** Mark IV, 1947, 5.665 km, bleu nuit, moteur 3,5 L, refaite à neuf, intérieur cuir beige, conduite à droite, 46.000 € à débattre. (Val-de-Marne). carredesaigles@sfr.fr (Réf. 660675).



**LICORNE** Normandie, 1939, tout fonctionne, tout est révisé (réseau électrique, réseau essence), radiateur, réservoir, reste restauration peinture et sellerie, 7.240 €. Tél. (Loire) 06 80 48 84 46. (Réf. 660091).



**DELAHAYE** Type 135 M, 1937, 20.000 km, bleue, véritable Delahaye 125 M connue chez Delahaye, carrosserie unique, historique connu, moteur d'origine 6 cyl., 3 carburants présents mais bloc fêlé, boîte Cotal, 63.000 € à débattre. Tél. (Nord) 06 63 86 51 64. covandcars@bbox.fr (Réf. 1-1-660678).



**FIAT** Barchetta, 1997, 70.000 km, parfait état, intérieur cuir rouge, capote Alpaga, CGF, toutes révisions OK, photos disponible, livraison possible, 13.000 €. Tél. (Bas-Rhin) 06 22 61 79 37. (Réf. 660450).



**JAGUAR** Type E coupé 2+2 4.2 L, 1968, CGC, excellent état, dossier complet, peinture, sellerie, rien à prévoir, part toutes distances, 90.000 €. Tél. (Ile-et-Vilaine) 06 14 67 05 36. (Réf. 660221).



**MASERATI** Quattroporte III berline, 1981, 96.456 km, CT OK, faible kilométrage, historique complet, couleurs et numéros d'origine, documentation et manuels, expertisée 32.000 €, 29.500 € à débattre ou meilleur offre. Tél. (Orne) 06 87 69 57 31. (Réf. 660981).



**DELAUNAY ET CLAYETTE** Type E, 1902, jaune, 2 cylindres, n° série 159, 8 CV, carrosserie Roi des Belges London-Brighton possible avec ce véhicule, prix à débattre. Tél. 06 61 85 67 86. cveigneau@claines.com (Réf. 660702).



**FORD** A Luxe, 1931, voiture très saine, d'origine, peinture à refaire, bonne mécanique, parfait état de marche, 23.000 €. Tél. (Eure) 06 72 22 96 15. (Réf. 1-3-660490).



**JAGUAR** Type E 2 4.2 L. Série 2 cabriolet, 1969, magnifique, restaurée à neuf, factures, intérieur cuir noir, 95.000 €. Tél. (Haute-Saône) 06 07 05 41 79. (Réf. 1-1-660828).



**MERCEDES** 190 SL, 1958, très beau véhicule restauré, teinte ivoire, très sain en carrosserie, intérieur cuir rouge, 115.000 €. Tél. (Haute-Saône) 06 07 05 41 79. christophehouzet@aol.com (Réf. 1-1-660794).



**DODGE** Brothers, 1915, entièrement restaurée, 30.000 €. Tél. 06 40 62 72 51. (Réf. 1-1-659895).



**FORD** V8-40 Torpedo modèle Phaeton 3,6 L 75 ch, 1933, CGC, modèle rare, peinture bicolore, capote, couvre tonneau, intérieur cuir rouge, roues rayons, échappement, pneus, mécanique, carrosserie, révision complète, TBEG, 35.000 €. Tél. (Loir-et-Cher) 06 21 34 33 18. (Réf. 660829).



**JAGUAR** Type S, 3 L, 2003, 180.000 km, CT OK, V 6, essence, 5.000 €. Tél. (Ile-et-Vilaine) 06 50 93 96 63. (Réf. 660494).



**MERCEDES** 220 SE coupé, 1965, 120.000 km, marron métallisé, toutes options, boîte automatique, direction assistée, radio Vaux, CT OK vierge, intérieur cuir rouge, prix cote Rétroviser, 40.000 € à débattre. Tél. (Haute-Garonne) 06 38 21 78 65. pierre.froumenty@wanadoo.fr (Réf. 1-1-660677).



**FIAT** Osca 1600 S, cabriolet, 1964, moteur Maserati, matching numbers, capote neuve, livraison possible, 38.000 €. Tél. 06 20 59 90 63. (Réf. 1-3-651772).



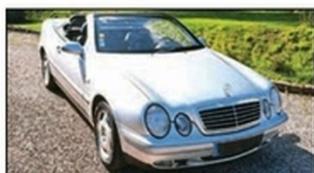
**FORD** Thunderbird 390 CI Wimbledon, 1964, V8, 6.0 L, banche, intérieur cuir rouge, excellent état d'origine. Tél. (Belgique) 0032 04 75 78 46 35. jihempiette@gmail.com (Réf. 1-3-660478).



**JEEP** Willys, 1951, très bon état général, 12.000 €. Tél. 06 40 62 72 51. (Réf. 659894).



**MERCEDES-BENZ** 250 SE, 1967, 73.216 km, écru, peinture refaite, intérieur tissu marron, factures, notice, 17.500 €. Tél. (Indre) 02 54 28 53 07 (répondeur). ncv@orange.fr (Réf. 659974).



**MERCEDES CLK 320 Elégance**, 1999, toutes options, 146.300 km, très bon état, pneus avant neufs, moteur V 6, 218 ch, boîte automatique, int. cuir, filet arrière, 10.500 €. Tél. (Seine-Maritime) 07 87 71 39 48. (Réf. 660087).



Rare **MINI COOPER** 998 cc (Innocenti), 1971, état remarquable, magnifique combinaison de couleurs, inscrite à l'ASI italien + passeport FIA, jantes d'origine Innocenti état neuf dispo, synonyme de plaisir de conduire à l'état pur, véhicule à garder en collection et à savourer intensément, documents et historique du véhicule à disposition ! À saisir : 16 500 €. Livraison possible sans souci. Tél. 00 32 49 91 49 525 - automobilesvintage@gmail.com



**NSU Sport Prinz**, 1966, 90.800 km au compteur, CT OK 05/2022, restaurée en totalité en 1992, moteur et carrosserie mis à nu, éch. inox, pièces de rechange, dossier, excellent état, expertisée 16.000 € (oct. 2023), prix à débattre. Tél. (Ardennes) 07 82 41 29 94, daniel.stranart70@wanadoo.fr (Réf. 1-1-659976).



**TRANSPORT DE VOTRE ANCIENNE FRANCE ENTIÈRE** (véhicules état concours, à restaurer, VHC, circuit, etc.). Tarifs personnalisés, livraison à votre convenance. Tél. 06 59 88 20 10 - rouxpier@wanadoo.fr



**MERCEDES 200 CDI 2.2 I**, 1999, 109.800 km, bronze, CT OK, intérieur noir en tissu, BVM, 5.500 € à débattre. (Gironde) marie.estelle@wanadoo.fr (Réf. 660976).



**MG TD**, 1952, 30.000 km, CG à mon nom depuis 2005, 4 pneus neufs, nombreuses pièces neuves, aucune corrosion, 25.000 €. Tél. (Morbihan) 06 15 72 59 80. cdenet56470@gmail.com (Réf. 1-1-660044).



**OPEL Commodore B GS Coach berline**, 1973, CT OK 10/25, 110.000 km, 6 cyl., 131 ch, boîte mécanique, CGN, excellent état d'origine, peinture neuve, jantes Lemmerz X8, Blaupunkt origine, contact par tél., 14.900 € à déb. Tél. (Charente) 06 62 28 80 44, nuvolari911@hotmail.fr (Réf. 1-3-660473).



**PEUGEOT 304 cabriolet**, 1971, très bon état, CT OK, 12.500 € à débattre. Tél. (Pyénées-Orientales) 06 86 35 84 62. (Réf. 660084).



**MERCEDES 190 E phase 2**, 1989, 158.000 km, 2 L, 122 ch, parfait état, dossier historique, 3<sup>e</sup> propriétaire, 4 pneus Pirelli neufs, ABS, 6.500 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 03 62 87 75. (Réf. 1-3-660438).



**MG C GT coupé**, 1968, 148.000 km, gris métal, TBEG, véhicule restauré, quelques travaux à terminer, liste des travaux effectués et ceux à terminer (limités) sur demande, 19.000 € à déb. Tél. (Morbihan) 02 97 65 97 09. marc.corlobe@orange.fr (Réf. 1-1-660276).



**PEUGEOT Lion 4 cylindres VD2 Torpédo**, 1913, n° série 7795, 10 CV, bleue, restauration ancienne, prix à débattre. Tél. (Maine-et-Loire) 06 61 85 67 86, cveigneau@claines.com (Réf. 660811).



**PEUGEOT 504 Pick-up Dangel 4x4**, 1983, 16.155 km, véhicule pompiers, VLTC, logo peint sur les portes, très bon état d'origine, CGN, hard-top fourni, 20.500 €. Tél. (Cher) 06 40 96 53 96, cordier.michel@stfr.fr (Réf. 660440).



**MERCEDES 350 Classe E cabriolet diesel**, 2014, 68.000 km, toutes options, blanc nacré, capote et cuir fauve, révision Mercedes juillet 2024, BVA, CT vierge, magnifique auto, 25.900 €. Tél. (Yvelines) 06 80 77 15 53, pai78@free.fr (Réf. 660911).



**MG C GT**, 1969, 6 cylindres, TO Webasto, overdrive, voiture proche du neuf, tout a été refait, direction à gauche, CT OK, certificat de conformité du constructeur. Tél. (Vendée) 06 20 25 64 65. (Réf. 660479).



**PEUGEOT 404 cabriolet injection**, 1967, CT OK, révision générale récente, pneus, freins, réservoir neufs, boîte Darli, capote Alcantara, sellerie impeccable, petits défauts de peinture, 41.000 € à débattre. Tél. (Drôme) 06 20 48 83 34, p.biousse@ahitconcept.com (Réf. 660867).



**PORSCHE 991 GTS Carrera 2**, 2015, 49.400 km, révision Porsche à 43.000 km, pneus, freins, batterie neufs, BVA PDK, DSG, kit XK51, 430 ch, cuir Alcantara, nombreuses options, CT vierge, 109.000 € à déb. (Échange possible avec soule en + ou -). Tél. (Yvelines) 06 80 77 15 53, pai78@free.fr (Réf. 1-1-660912).



**MG TF décapotable**, 1954, rouge, 26.500 € à débattre. Tél. 00 32 471 525 143, thibijump@gmail.com (Réf. 1-1-660939).



**MORRIS Minor**, 1965, 29.083 km, bleu marine, CT OK, restauration complète de la carrosserie avec entretien mécanique complet en août 2024, 15.000 €. Tél. (Eure) 06 64 01 29 94. (Réf. 660823).



**PEUGEOT 404**, 1965, 105.000 km, 4 cylindres, essence, 9 CV, CT OK, blanche, toit ouvrant, intérieur rouge, 4.800 € à débattre. (Haut-Rhin) 06 78 14 70 59. (Réf. 660597).



**PORSCHE 911 GTS Carrera 2**, 3.8 l. 430 ch, 2015, 49.100 km, CT vierge, BV, PDK, DSG7, kit 51, révision Porsche 2023, pneus, freins neufs, 30.000 € d'options, estimée 120.000 €, 109.000 €. (Échange possible avec soule + ou -). Tél. (Yvelines) 06 80 77 15 53, pai78@free.fr (Réf. 1-1-660938).



**MG TD**, 1955, 700 km, verte, état exceptionnel, entièrement restaurée, en rodage, 35.000 € à débattre. Tél. (Bouches-du-Rhône) 07 82 01 36 29, alliezdaniel@hotmail.com (Réf. 660940).



**NSU Prinz Sport**, 1966, 72.000 km, rouge, CT OK, parfait état, restaurée sur tournebroche + lot de pièces possible, roule très bien, 14.000 €. Tél. (Côte-d'Or) 06 36 71 37 11, michel.girbe@yahoo.fr (Réf. 660039).



**PEUGEOT 204 commerciale Diesel**, 1976, bleue, sortie de grange, à remettre en route, moteur non bloqué, bonne base de restauration, 1.800 €. (Lot-et-Garonne) bolieu77@gmail.com (Réf. 660599).



**PORSCHE 996 Carrera 4 coupé**, 1999, gris métallisé, int. cuir noir parfait état, pneus av. neufs, moteur refait à 110.000 km par Flat 69, garantie 2 ans, fact. 21.000 €, prix de vente 38.000 € à débattre. Tél. (Puy-de-Dôme) 06 80 62 89 11. (Réf. 1-3-642188).



**RENAULT** Type AG (Taxi de la Marne WW1), 1910, 1.000 km, authentique auto-taxi, parfait état mécanique, la cabine reste à trouver ou à refaire entièrement, 10.000 €. Tél. (Nord) 06 42 23 05 76. bonifacequentin@gmail.com (Réf. 660277).



**RENAULT** 5 GT Turbo, 1988, 90.000 km, blanche, CT OK, excellent état, véhicule de collection, 18.000 € à débattre. Tél. (Vendée) 06 75 19 09 76. josianecouthouis@gmail.com (Réf. 1-1-660021).



**SALMSOM** S 4-61 coupé, 1949, très bon état, carte grise de collection, 25.000 €. Tél. (Aube) 06 07 94 11 20. jean-philippe.gasparotto@wanadoo.fr (Réf. 660765).



**TRIUMPH** GT 6 coupé, 1967, 83.000 km, CT OK, auto très réactive, puissante et maniable, parcourt toutes distances, idéale pour les balades en montagne, les rallies, les voyages, 34.850 € à débattre. Tél. (Haut-Rhin) 06 33 04 28 48. filoumuller@orange.fr (Réf. 660818).



**RENAULT** NN 2 ; Dauphine 1095 de 1967 ; Gordini 1091 A de 1961 ; R4 type R1126 de 1972 + pièces carrosserie, moteurs. Tél. (Mayenne) 06 33 70 16 04. yoannderbre@hotmail.com (Réf. 1-3-660764).



**RENAULT** Formule Giga, 1989, 1.700 cm<sup>3</sup>, boîte 5 vitesses, déco Ferrari + lot pneus remorque transport, sans CG, 12.000 €. Tél. (Var) 06 18 42 91 71. (Réf. 660827).



**SIMCA** 1000 Rallye 2, 1977, propriétaire depuis 25 ans, moteur 1592, bon état général, dossier entretien, 34.000 €. Tél. (Var) 06 74 56 54 94. (Réf. 660672).



**VOLKSWAGEN** 181, très saine et en excellent état général, nombreux frais mécaniques récents (+ de 6 000 € en 2022), grise, capote beige, intérieur beige. À saisir : 15 900 €. Visible en Belgique à Braine-l'Alleud. Livraison possible sans souci. Tél. 00 32 49 91 49 525 - automobilesvintage@gmail.com



**RENAULT** Dauphine R1090, 1962, 66.500 km, CT OK, TBE, peinture et intérieur d'origine, boîte 4 V, nombreux travaux (embrayage, pompe à eau, freins, etc.), 7.700 € (expertisée 8.500 €). Tél. (Rhône) 06 13 01 37 16. (Réf. 659118).



**ROLLS-ROYCE** 20/25, 1934, carrosserie Jack Barclay, état neuf, visible à Terrasson, 20 km de Brive-la-Gaillarde. (Reprise possible). Tél. (Dordogne) 06 27 16 27 47. (Réf. 1-1-660287).



**SIMCA** 1200, 1950, roule régulièrement, moteur flexible, maître cylindre Flector neuf, intérieur dans son jus, carrosserie bon état. Tél. (Var) 06 98 21 77 75. (Réf. 660489).



**VOLKSWAGEN** 1303 Coccinelle cabriolet, 1976, 85.800 km, brun métallisé, CT OK, dans la famille depuis 26 ans, très bon état, révisée régulièrement, part toutes distances. Tél. (Hauts-de-Seine) 06 14 48 60 47. enalpas@menacor.fr (Réf. 1-1-660975).



**RENAULT** R8 Gordini R 1135, 1968, très bon état d'origine, roule parfaitement, très rare dans cet état, 45.000 €. Tél. (Ile-et-Vilaine) 06 08 50 52 32. (Réf. 1-1-660792).



**ROLLS-ROYCE** Silver Wraith, 1951, état concours, conduite française, modèle très rare, caisse aluminium et cuir, visible Terrasson. Tél. (Dordogne) 06 27 16 27 47. (Réf. 660082).



**TRIUMPH** TR 3 decapotable, 1960, CT OK, 2<sup>e</sup> main depuis 1999, historique limpide, toujours entretenue mais jamais restaurée, hard-top d'origine, 32.000 €. Tél. (Haute-Garonne) 06 80 32 84 78. leidon.olivier@orange.fr (Réf. 1-3-660918).



**VOLKSWAGEN** Coccinelle 1303 cabriolet, 1975, très belle, jantes ATS, pneus neufs, marron métallisé, capote beige, dossier photos, 29.900 €. Tél. (Haut-Rhin) 06 48 40 93 43. (Réf. 1-1-659537).



**RENAULT** 4 GTL Clan berline, décembre 1991, 160.000 km, état collection, blanche, reflet vert, sellerie impeccable, jantes alu, R5 Alpine, bavettes avant, factures, part toutes distances, 6.000 €. Tél. (Aveyron) 06 82 44 80 51. 11164alain@hotmail.fr (Réf. 1-3-660472).



**ROLLS-ROYCE** Silver Spirit 2, 1990, 65.000 km, CT OK, européenne, gris métal cuir vert foncé, état concours, 37.000 €. Tél. (Bouches-du-Rhône) 06 09 53 54 56. renebalda@gmail.com (Réf. 1-1-660040).



**TRIUMPH** TR 4 A IRS, 1967, roues fils, état impeccable, toit, couvre tonneau, hood mohair, cuir noir, 2 carburateurs Weber 45, servo-frein, rad. élect., amort. Spax, radio bluetooth, propriétaire depuis 32 ans, nombreux frais, détail sur demande, pare-chocs dispo. Tél. (Belgique) 00 32 475 25 41 60. (Réf. 1-1-660977).



**VOLKSWAGEN** 1303, 1978, splendide Cox cabriolet, intérieur cuir, capote Alpaga, magnifique peinture Kupfer, jantes ATS, photos supplémentaires sur demande, 44.000 €. Tél. (Haut-Rhin) 06 48 40 93 43. (Réf. 1-1-658969).



**RENAULT** 16 TS, 1971, totalement restaurée, état quasi concours, options rares, dossier, 16.900 € (Échange possible contre Caravelle ou Herald cabriolet, soulie éventuelle). Tél. (Dordogne) 06 09 60 25 74. (Réf. 1-1-660273).



**ROVER** 825 SDI RSZLCR 800, 1996, moteur VM Diesel, bon état, 7 CV, embrayage à refaire, intérieur cuir beige en bon état, pneus neufs, petite corrosion. Tél. (Ain) 06 73 33 63 91. (Réf. 1-1-660283).



**TRIUMPH** TR 6 Pi, 1970, 150 ch, code moteur CP, refecton châssis et carrosserie, capote neuve, sièges baquet, tableau de bord ronce de noyer, pot inox, CGC, 26.000 €. (Vendée) picardgerald4@gmail.com (Réf. 1-1-660284).



**VOLKSWAGEN** Karmann Ghia type 14, 1969, 50.500 miles, excellent état, 1.500 cm<sup>3</sup>, factures d'entretien depuis 2012, 24.500 €. Tél. (Gironde) 06 20 41 47 08. (Réf. 1-3-655336).



**CITROËN** Méhari, 1980, comme neuve ! État exceptionnel, entièrement restaurée en Italie il y a quelques années, seulement quelques km depuis, inscrite au registre des véhicules Citroën + ASI, voiture d'un particulier amoureux de la marque, 24 900 €. Visible en Belgique à Braine-l'Alleud. Livraison possible sans souci.  
Tél. 00 32 49 91 49 525 - automobilesvintage@gmail.com



**TRIUMPH** 650 Bonneville T 120, 1971, 38.000 km, très bon état général, faire offre (Échange possible contre utilitaire, camping-car). Tél. (Ille-et-Vilaine) 06 50 93 96 63. (Réf. 1-3-660492).



Livre Grand Prix Summum édité en 500 exemplaires numérotés, vendu en librairie 450 €, prix 225 €. Tél. (Hérault) 06 40 78 37 79. andre.etancelin@wanadoo.fr (Réf. 1-1-660007).

**HUILE SPÉCIALE ANTI-BRUIT**  
pour B.V. et ponts bruyants (tourisme, 4x4 et collection)  
**Très efficace**  
**Résultats surprenants**  
**ADDITIF ANTICLAQUEMENT**  
pour moteur à pistons hydrauliques  
Tél. 05 61 67 64 56  
06 07 36 13 68



**VOLKSWAGEN** Variant break avec attestation FFVE, 1972, 87.000 km, CT OK, TO et porte-bagages, très agréable pour des balades en famille, propriétaire depuis 2019, 21.000 € à déb. Tél. (Maine-et-Loire) 06 07 86 80 90. stephane.mackowski@wanadoo.fr (Réf. 1-1-660601).



**NIBBI** RM214, 1968, mécanique entièrement refaite, 1.400 € de fournitures avec factures et photos, très bon état, 4.000 €. Tél. (Hérault) 06 70 95 03 04. (Réf. 660218).



Karting boat, 2 places, 9,9 CV, 56 km heures, 10 heures de marche, mise à l'eau seul, marche avant et arrière au volant, très bon état, 2.500 €. Tél. (Oise) 06 03 73 12 00. amikarp@neuf.fr (Réf. 659189).



Propriété avec garages à 130 km de Paris, entre Provins et Troyes, maison 8 pièces 240 m<sup>2</sup>, terrain 2700 m<sup>2</sup>, garages 6 places 240 m<sup>2</sup>, atelier 290 m<sup>2</sup>, 280.000 €. Tél. (Aube) 06 84 39 13 81. (Réf. 1-1-658910).



**VOLKSWAGEN** T1 Samba, 1974, 23 fenêtres, TO panoramique, restaurée au châssis à 100 %, comme à l'origine, état concours, CG française, CT vierge, à voir et à essayer, prix sur demande. Tél. (Alpes-Maritimes) 06 76 21 60 95. (Réf. 1-1-660274).



**PORSCHE** 911 et 356, 1968 : capots Le Mans, pour déco vintage, prix sur demande. Tél. (Ille-et-Vilaine) 06 28 65 05 07. (Réf. 660499).



Garage à 1 h, au nord de Paris, 10 places, fosse, grenier, outillage, pièces + 2 appartements vides 90 et 50 m<sup>2</sup>, en ville mais discret, 290.000 €. Tél. (Oise) 06 03 73 12 00. amikarp@neuf.fr (Réf. 659190).



Propriété située dans le Lubéron, idéal pour collectionneurs auto, dispose d'un showroom privatif et de son atelier mécanique + station de lavage, faire offre. Tél. (Vaucluse) 06 10 02 06 18. btechnibat@gmail.com (Réf. 1-3-660471).



**BMW** K 100, 1986, 16.500 km, révision complète en 2023 pour 2.450 €, y compris pneus, vidanges totales, batterie, top-case, sacoche, etc., part toutes distances, 3.300 €. Tél. (Yvelines) 06 80 77 15 53. pai78@free.fr (Réf. 1-1-660913).



Remorque bâchée porte-voiture AMCA-NOVAL, 2006, dimensions int. L. 425 x larg. 188 x H. 166 cm, poids à vide 480 kg, PTAC 2 t., treuil manuel, pneus neufs, 2 roues de secours, 5.800 €. (Ille-et-Vilaine). veronique.leparoux@hotmail.fr (Réf. 660041).



Maison d'habitation, surface de 250 m<sup>2</sup>, local d'activité de 300 m<sup>2</sup>, maison sur plusieurs niveaux, atelier chauffé, dépendances, terrain, entrepôt attachant à la maison, hangars et garages, 325.000 €. Tél. (Haute-Marne) 06 18 02 30 05. maison.villars@lauzanne.fr (Réf. 660921).



Maison de 340 m<sup>2</sup> avec garage de 187 m<sup>2</sup>, climatisé, pont 2 colonnes, étalis, place pour 12 voitures, terrain 1.700 m<sup>2</sup>, proche océan, Bordeaux, 600.000 €. Tél. (Gironde) 06 74 53 01 55. lamblot.claude@orange.fr (Réf. 1-1-660022).



**HONDA** CB 750 Four, 1976, 53.000 km, TBEG, 8.500 €. (Échange possible sur le même prix contre utilitaire ou 2CV6 Citroën). Tél. (Ille-et-Vilaine) 06 28 65 05 07. (Réf. 660270).



Remorque foraine, années 1930, à restaurer, 1.300 €. Tél. (Corrèze) 06 07 59 75 63. (Réf. 660745).



Très belle maison à Terrasson 109 m<sup>2</sup> avec garages et jardin, en centre-ville. (Reprise possible autos). Tél. (Dordogne) 06 27 16 27 47. (Réf. 1-1-660269).



Maison 140 m<sup>2</sup>, 3 garages, 1.800 m<sup>2</sup>, proche de Périgueux, excellent état. (Reprise possible autos). Tél. (Dordogne) 06 27 16 27 47. (Réf. 1-1-660268).



**PIAGGIO** 125 Triporteur, 1995, ex-poste, freins et pneus HS, moteur à réviser, très bon état carrosserie, avec lot de pièces, 1.500 €. Tél. (Alpes-Maritimes) 06 09 97 23 92 (le soir). (Réf. 1-3-660482).



Caravane Sprite 400A, 1973, à restaurer, 1.300 €. Tél. (Corrèze) 06 07 59 75 63. (Réf. 660744).

**www.lva-auto.fr**

Le site de l'automobile de collection

Le site propose une interface avec des menus pour 'Petites annonces autos anciennes', 'Recherche', et 'AUTO ET AUTOMOB'. Il mentionne également 'www.a-auto.fr'.

> Connectez-vous sur [la-boutique.com](http://la-boutique.com)

> Retrouvez les anciens numéros et leur sommaire

ainsi que les hors-séries en version papier & numérique



n° 487 - Juillet 2023

n° 488 - Août-Septembre 2023

n° 489 - Octobre 2023

n° 490 - Novembre 2023

n° 491 - Décembre 2023

n° 492 - Janvier 2024

n° 493 - Février 2024



n° 494 - Mars 2024

n° 495 - Avril 2024

n° 496 - Mai 2024

n° 497 - Juin 2024

n° 498 - Juillet 2024

n° 499 - Août-Septembre 2024

n° 500 - Octobre 2024



Autoretro HS 05304

Autoretro HS 05277

Autoretro HS 05264

Vérifiez parmi cette liste que les numéros que vous recherchez ne soient pas épuisés

Le service documentation est à votre écoute pour vous aider au 01 60 39 69 18

Numéros épuisés : 4 à 13, 17, 26 à 29, 32, 35, 37, 38, 42 à 48, 50, 52 à 55, 57, 59, 60, 61, 64, 65, 70, 71, 73 à 77, 79, 80, 84 à 87, 89, 93, 97, 103 à 105, 107, 108, 109, 114, 119, 122, 123, 125, 127, 130, 131, 136 à 142, 155, 157, 160, 161, 163, 164, 167, 168, 170 à 175, 178, 179, 182, 183, 184, 186 à 235, 238, 239, 240, 242, 243, 244, 246, 247, 248, 251 à 273, 275 à 282, 284 à 296, 299, 300, 303, 304, 307, 309, 310, 311, 312, 315 à 319, 321, 323 à 328, 330 à 332, 334 à 340, 342, 346, 361, 365, 380, 389, 391 à 393, 395, 397, 398, 411, 423, 424, 445, 455, 466 à 468, 472, 476, 477, 481, 488, 493.

## BON DE COMMANDE

À retourner avec votre règlement à : Éditions LVA - Service Commandes  
BP 40419 - 77309 Fontainebleau Cedex - Tél. 01 60 39 69 79

Désignation	Réf.	Prix unitaire	Quantité	Total
		6,20 €		
		6,20 €		
		6,20 €		
3 anciens numéros achetés le 4 <sup>e</sup> est offert (1)		0 €		
100 autos de collection à - de 10 000 €	05304	7,20 €		
Les collectors anglais	NUMÉRIQUE	6 €		
50 collectors pour 5 000 € maxi	05277	6,60 €		
Les collectors japonais	NUMÉRIQUE	5 €		
La Vie en van	NUMÉRIQUE	5 €		
Votre Auto de collection à - de 15 000 €	05264	6,60 €		
<input type="checkbox"/> Frais d'envoi pour 1 exemplaire				1,30 €
<input type="checkbox"/> Frais d'envoi pour 2 à 5 exemplaires (2)				2,50 €
<b>TOTAL DE MA COMMANDE</b>				

### Mes coordonnées :

Nom : \_\_\_\_\_ Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Code postal : \_\_\_\_\_ Ville : \_\_\_\_\_

Votre date de naissance : J J M M A A A A

N° Tél. : \_\_\_\_\_

E-mail : \_\_\_\_\_ @

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des Éditions LVA.

J'accepte de recevoir les offres commerciales par e-mail de la part des partenaires des Éditions LVA.

### Mon règlement :

Chèque à l'ordre des Éditions LVA

N° : \_\_\_\_\_

Expire fin : M M A A Signature obligatoire : \_\_\_\_\_

Clé (obligatoire) : \_\_\_\_\_

3 derniers chiffres figurant au dos de votre carte bancaire.

(1) Les hors-séries ne sont pas compris dans cette offre.  
(2) Pour toute commande supérieure à 5 exemplaires, nous consulter au 01 60 39 69 79.  
Offre valable jusqu'au 31/12/2024 dans la limite des stocks disponibles.

Les informations recueillies sur ce formulaire sont enregistrées dans un fichier informatisé par les Éditions LVA, responsables de traitement, pour la gestion de votre compte client et l'envoi des actualités des Éditions LVA. Elles sont conservées 3 ans après la date de votre dernier achat et sont destinées aux services marketing et commercial. Conformément au Règlement Européen de la Protection des Données, vous pouvez exercer votre droit d'accès, de suppression, d'opposition et de limitation des données vous concernant et les faire rectifier en contactant le service au 01 60 39 69 79 ou [contact.commandes@lva.fr](mailto:contact.commandes@lva.fr)

# EN KIOSQUE ACTUELLEMENT



**POUR TROUVER NOS PUBLICATIONS ET HORS-SÉRIES**

-  Utilisez ce QR Code pour trouver votre journal dans le point de vente le plus proche de chez vous ou rendez-vous sur : <https://bit.ly/3GuadOG>
-  Connectez-vous sur [la-boutique.com](http://la-boutique.com)
-  Appelez le service client au **01 60 39 69 79**



*Datch.fr*

**VOUS LES AIMEZ**



**NOUS AUSSI...**

**45 000 pièces détachées**

Mini - Triumph - Austin-Healey - MG - Jaguar

**pièces neuves • stock d'époque • pièces rares**

**accessoires • outillage • publications**

✓ **EXPEDITIONS  
QUOTIDIENNES**

Commande avant 15h  
Livraison avant 13h\*

\* pour toute commande en Chronopost



**www.datch.fr**

contact@datch.fr - Tél. 08 92 231 621  
40 cts/min

**LE COMPTOIR :**

99 boulevard Henri Barbusse - 78800 HOUILLES