



# L'ANCIENNE AUTOMOBILE

autos, motos, camions, tracteurs...

## Sommaire

Bourse de Vessex

REO M49

Technique : la peinture

Saint-Marcellin

Le Bourget du Lac

Les Chevronsés 2008

Citro-Levens

Grand Prix historique  
de Monaco



numéro 8  
juin 2008

<http://www.ancienne-auto.nicosfly.net>

# Au sommaire de ce numéro



## Bourse de Vesseaux

*Philippe Pochon* ..... p. 4



## REO M 49

*Bruno Desplos* ..... p. 9



## Bourse de St-Marcellin

*Philippe Pochon* ..... p. 14



## Le Bourget du Lac

*Nicolas Guiblin* ..... p. 25



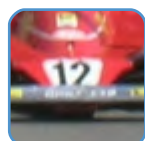
## Les Chevronnés 2008

*Miss 203 & Gérard Guépey* ..... p. 31



## Citro Levens

*Olivier Garde* ..... p. 40



## Grand Prix historique de Monaco

*Olivier Garde* ..... p. 51

p. 3 **Éditorial**

p. 60 **Revue de sites**

p. 63 **Répertoire**



## La technique par Olivier

**Un mot sur la peinture (p. 10)**



Ce document est distribué gratuitement par internet.  
Interdit à la vente.

# Éditorial

Un numéro 8 qui arrive assez rapidement après le numéro 7, avec une pagination augmentée. Ceci m'a permis de mettre davantage de photos prises par les différents rédacteurs. Quant à les mettre toutes, 200 pages n'y suffiraient pas !

Parmi les articles proposés, celui du Grand Prix historique de Monaco, d'après Olivier Garde, sur une rencontre qui doit être une sacrée occasion d'en prendre plein les yeux, et les oreilles. Vous trouverez aussi un article dû à Miss 203 relatant son 60<sup>e</sup> anniversaire à Vignoles. Ses propos ont été recueillis par Gérard Guépey, alias GG21, qui participe ici pour la première fois (et certainement pas la dernière) à l'Ancienne Automobile.

Après avoir préparé votre carrosserie contre les attaques de la rouille, vous découvrirez dans ce numéro des conseils relatifs à la peinture des carrosseries.

Pour les numéros futurs, si vous souhaitez proposer des articles, ou bien des photos pour les première et dernière de couverture, n'hésitez pas à me contacter. Je peux aussi présenter dans ces colonnes vos annonces d'exposition. Il suffit juste de vous y prendre (longtemps) à l'avance. Les délais de sortie ne sont pas connus... À ce sujet, le numéro 9 risque d'être long à venir, du fait d'un changement de vie professionnelle, impliquant un déménagement... Alors ne vous inquiétez pas !

Et pour revenir un instant aux 60 ans de la 203, GG21 (le même) organise une expo près de Dijon début septembre... le maximum de 203 est souhaité. L'affiche se trouve en page 24 du numéro 7 !

Nicolas Guiblin, alias Nicosfly



## Photo de couverture

Une Mercedes 300 SL aperçue en Allemagne lors d'une sortie avec les Amoureux des 203 / 403.

## Ont contribué à ce numéro

F. Camus (camusfabrice@hotmail.com),  
B. Desplos (bdesplos001@rss.fr),  
O. Garde (ogarde@cegetel.net),  
G. Guépey (gege-guepey@orange.fr),  
N. Guiblin (nicolas@nicosfly.net),  
Ph. Pochon (sofeel@free.fr).

## Crédits photographiques

B. Desplos, O. Garde, N. Guiblin,  
Ph. Pochon.

Cette revue est disponible gratuitement en ligne à l'adresse suivante :

<http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/>

Si vous souhaitez obtenir les fichiers numériques de certaines des photographies présentes dans ce numéro, n'hésitez pas à me contacter.

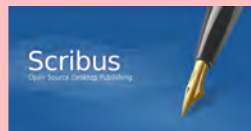
Numéro 8 : juin 2008

version 1

Copyright © 2008

La mise en page de ce document a été entièrement réalisée à l'aide de SCRIBUS, logiciel libre de PAO.

<http://www.scribus.net>



Si vous constatez des erreurs dans l'identification de certains véhicules présentés, où êtes en mesure d'apporter des éclaircissements, n'hésitez pas à envoyer un courrier électronique à l'adresse revue@nicosfly.net pour que les modifications soient apportées et une nouvelle version de la revue produite et mise en téléchargement.

# Bourse d'échanges de Vesseaux

**Philippe Pochon**

Evelyne DHELIAT ayant annoncé un temps ensoleillé sur la campagne ardéchoise, le dimanche 13 avril j'ai pris la direction de VESSEaux, petite bourgade ardéchoise voisine d'AUBENAS où se tenait une bourse d'échanges de pièces détachées ainsi qu'une exposition de véhicules. Cet évènement était organisé par un club local, j'ai nommé le Bricol' Cox.

Comme son nom l'indique, ce club rassemble les amoureux de la petite bête à bon dieu et dérivés, mais pas sectaires du tout, tous les véhicules étaient admis et quelques clubs régionaux étaient présents.

Je ne les ai pas compté mais une bonne cinquantaine de véhicules, voire plus, tous plus rutilants les uns que les autres étaient présents.

Après une balade matinale dans la campagne environnante, les véhicules se sont laissés admirer toute l'après-midi sur la place du village.

À bientôt pour de nouvelles aventures. ■



Renault 8 Gordini



Peugeot 203



Renault NN



Peugeot 404 cabriolet



Renault Frégate



Citroën Traction Avant



Citroën Traction Avant



Citroën TAV cabriolet



Citroën 2 CV



Citroën ID 19



Citroën Ami 8



Citroën Ami 6



Citroën GS



Peugeot 403



Simca Aronde Elysée 1300



Simca Aronde « Grand-Large »



Simca P60 Aronde



Simca Chambord

Simca Ariane



Simca Ariane 4



Volkswagen Coccinelle



Volkswagen Coccinelle



VW Karmann Ghia



BMW 2002



MG B roadster







# REO M 49

**Bruno Desplos**

Mon REO M 49, ancien véhicule citerne de l'armée américaine, fait partie d'une série de véhicules transformés à la fin des années 70 par CAMIVA pour certains départements de l'ouest (44, 22, 35) voulant réaliser des véhicules d'incendie tout chemin à moindre coût. Il a effectué toute sa carrière dans l'Ile-et-Vilaine.

Il s'agit en gros d'un CCI avec option double cabine pour 6 à 7 personnes, équipé d'une pompe permettant la haute pression, remotorisé par un moteur DAF 6 cylindres turbo-compressé. Ce véhicule, vendu aux Domaines en mai 2006 à un récupérateur, a été racheté en février 2007 lors d'une vente judiciaire. Il est en excellent état et j'étais avec, comme l'an dernier, à la Locomotion en fête en juin. ■



## Fiche technique

Marque : REO (CAMIVA)

Type : M49

Puissance : 150 chevaux  
(moteur DAF turbo diesel)

Vitesse : 85 km/h environ

Énergie : diesel

Année : 1963 (reconstruit en  
1977-1978)

# Un mot sur la peinture

Olivier Garde

On pourrait écrire une encyclopédie sur ce sujet, mais nous ne verrons que les bases, faute de place.

Les différents types de peinture sont :

- **la peinture cellulosique :**

Classique des classiques, elle n'est plus beaucoup utilisée aujourd'hui, même par les adeptes du brillant profond et de la finition parfaite. Même plusieurs années après son application, elle reste fragile, se dilue, ne sèche jamais à fond et rend les raccords extrêmement délicats, en contrepartie, il est vrai qu'elle est d'un très beau brillant,

- **la peinture synthétique :**

Un peu moins ancestrale, elle recouvre la plupart des voitures nées avant les années 60. Elle est moins fragile que la cellulosique, mais se dilue encore un mois après l'application et demande un séchage de 3 à 4 heures entre chaque couche. De plus, elle n'est pas compatible avec les laques actuelles et nécessite un apprêt isolant, ou mieux encore, un décapage complet avant d'appliquer une nouvelle peinture,

- **la peinture acrylique :**

Elle peut être considérée comme la descendante du « cellulo », nécessitant plusieurs couches et un lustrage final. Elle procure un brillant profond et, est encore utilisée pour peindre les Rolls-Royce,

- **la peinture polyuréthane :**

Elle est pratiquement la seule à être utilisée de nos jours, brille très bien et sèche très vite (donc moins de risques de poussières) et on élimine

aisément les petits défauts en ponçant et en lustrant. Et puis surtout, une polyuréthane ne bouge plus pour l'éternité ou presque,

- **la peinture à l'eau :**

Attention, pas la gouache. Elle est la plus récente de toutes et a le mérite d'être moins polluante que les autres mais doit être obligatoirement recouverte d'un vernis polyuréthane.

### L'entretien de la peinture :

Le lavage reste le meilleur moyen pour libérer la peinture des poussières et des salissures. Il faut alors tenir compte des points suivants : ne pas chercher à économiser l'eau (de sa quantité dépend la qualité du lavage), ne jamais laver une voiture en plein soleil et parfaire le séchage à la peau de chamois pour éviter les taches d'eau.

Il faut aussi contrôler l'état de la peinture. On peut à cet effet effectuer le test du perlage de l'eau ou celui de la ouate. Si ces tests sont négatifs - c'est-à-dire, pour le premier, si l'eau ne forme pas de gouttelette; pour le deuxième, si les fibres d'ouate restent accrochées à la peinture, il vous faudra redonner à votre peinture tout son éclat en utilisant un produit de lustrage.

Mais le polissage a également ses consignes qu'il faut respecter ! Bien laver et essuyer minutieusement la voiture (utiliser un shampooing doux, pas du produit pour la vaisselle), ne pas polir la voiture au soleil, utiliser un tissu moelleux ou de la ouate, et pour finir ne pas lustrer plus d'un mètre carré à la fois.

### La préparation avant peinture :

Pour les plus téméraires d'entre vous, je vais parler des produits à utiliser, où, quand et comment.

Le premier produit est un antirouille à utiliser avant les soudures. C'est un mélange alu-zinc en aérosol, donc très facile d'emploi, qui est fabriqué par la société Métaflux (entre autres). Il s'applique sur des tôles saines, aux endroits à souder, après avoir brossé l'apprêt et mis la tôle à nu.

Une fois les soudures terminées, il est préférable d'enlever l'excédent d'alu-zinc (au diluant nettoyant) sans trop insister non plus, pour ne pas le faire disparaître d'entre les deux tôles, puis il faut isoler et protéger la tôle en passant un apprêt époxy. C'est l'apprêt du restaurateur par excellence et il est bon de l'utiliser sur les pièces neuves. Il s'applique au pistolet et nécessite un durcisseur spécial.

Lorsque l'époxy a séché, il faut faire des joints sur les endroits où deux tôles se chevauchent pour éviter que l'humidité n'aille s'y loger. Il faut ensuite mastiquer les parties extérieures de carrosserie où il reste de petits défauts, puis poncer ces mastics et éventuellement remettre un petit peu d'époxy aux endroits où la tôle aurait été mise à nu. Vous devrez alors passer un apprêt polyester s'il reste quelques petits défauts ou un apprêt classique si la tôlerie est parfaite.

La voiture est maintenant prête à peindre, ou plutôt non, il faut la poncer (et oui ! encore une fois) avec du papier fin ; du 800 ou du 600 à l'eau conviendront très bien, l'idéal étant le plus fin, donc le 800.

### L'application de la peinture :

Si jusque là un bon coup de main suffisait, il faut maintenant en plus du bon matériel. Je n'ai certes pas la prétention de vous apprendre à réaliser une belle peinture du premier coup car vous ne pourrez l'apprendre que par vous même, mais ce qui suit pourra vous éviter quelques erreurs.

Il faut donc d'abord un ensemble compresseur-pistolet homogène, c'est-à-dire qu'il est inutile d'acheter un superbe pistolet à 250 € si vous n'avez qu'un compresseur de 10 litres.



Il est nécessaire d'avoir au moins un 100 litres, avec obligatoirement un détendeur et un filtre décanteur en sortie car l'humidité contenue dans l'air (surtout quand il vient d'être comprimé) peut ressortir à la buse du pistolet. La pression de sortie devra être

comprise entre 3 et 5 kg/cm<sup>2</sup> et même un peu moins pour passer l'apprêt, ce qui vous évitera de peindre tout le quartier et l'intérieur de vos narines par la même occasion. Par contre, pour l'application de la peinture, plus la pression est élevée, plus la pulvérisation sera fine et homogène, ce qui réduira les risques de peau d'orange.

À partir de ce moment, la poussière devient le pire ennemi, il est donc recommandé de bien laver l'endroit où vous allez peindre, puis de le laisser reposer une bonne nuit. Il faut ensuite cacher les parties de la voiture à ne pas peindre en tendant un

peu le papier pour éviter de le remuer en pistolant et par conséquent d'avoir de la poussière.

Petit conseil de professionnel pour ceux qui cachent avec Nice Matin. Il vaut mieux scotcher le papier la tête en bas (j'ai bien dit le papier, pas vous !!!) pour deux raisons : premièrement pour boucher plus facilement les petits trous situés habituellement à la base du journal, et deuxièmement, pour vous éviter de perdre du temps en lisant les infos régionales.

Avant de peindre, il est vivement recommandé d'arroser un peu le sol pour y coller cette satanée poussière, pas trop non plus, on n'est pas à Venise en train de peindre une gondole. Il faut aussi dégraisser la tôle, élément par élément, à l'aide d'un chiffon doux et non pelucheux imbibé de diluant dégraissant et aussitôt après l'essuyer avec un chiffon sec, puis une fois ceci fait, on élimine toutes les poussières en passant une « tamponnette » qui est une sorte de petit chiffon enduit de colle et qui récupère toutes les impuretés à la surface de la tôle.

Il ne reste plus qu'à remplir (aux ¾ au plus) le godet du pistolet et à le régler pour obtenir un jet de 15 à 20 cm de largeur à l'endroit de contact avec la tôle.

On passe ensuite à la phase décisive où il sera préférable de vous protéger à l'aide d'un masque à peinture. Il faut toujours commencer par les coins les moins accessibles : bordures d'ailes, rebords de capot, entourage de calandre, etc. Tenez votre pistolet à environ 20 à 30 cm de la tôle et appliquez une première couche légèrement transparente en faisant un peu chevaucher les passes en débordant un tout petit peu sur l'élément d'à côté puis passez à cet élément. Laissez tirer 10 à 15 minutes puis passez une deuxième couche en appuyant un peu plus sur la gâchette. Inspectez

vos travaux pour déceler un éventuel manque et y remédier tout de suite. Vous pouvez maintenant vider et laver le pistolet au diluant nettoyant. Pour les peintures vernies, il faut procéder de la même façon mis à part qu'il y aura deux couches de mat, puis deux couches de vernis. De plus, vous n'aurez pas le droit de couler en passant le mat, car si vous lustrez, vous allez traverser la couche de vernis et donc faire une tache mate.

Au moins deux heures plus tard, si vous n'avez pas de chauffage, vous pourrez décacher la voiture et s'il y a des poussières ou des coulures, il vaudra mieux attendre quelques jours avant de les poncer (au 1200, 1500, voire au 2000 à l'eau) et de les lustrer, au risque de voir remonter des rayures si la peinture n'est pas bien sèche.

### Les produits :

La liste des produits à utiliser, d'après la gamme Glasso, est présentée dans le tableau placé à la page suivante.

Un dernier petit conseil pour finir : bannissez définitivement les produits contenant du silicone pour nettoyer et faire briller les tableaux de bord. Vous risqueriez de vous en mordre les doigts si vous deviez peindre une partie de la voiture ; il devient en effet pratiquement impossible de peindre correctement si un tel produit a été vaporisé à moins d'un mètre du véhicule, même très longtemps après.

Vous trouverez à la fin de cet article la présentation d'une règle à dilution, qui vous permettra de réussir vos préparations de peinture sans calcul compliqué, ainsi qu'un éclaté et une description d'un pistolet à peinture de qualité.

**Lustrage :**

La peinture étant maintenant appliquée, je vais donc vous parler un peu du lustrage. Tout d'abord il faut **IMPÉRATIVEMENT** travailler sur :

- une voiture propre,
- une voiture sèche,
- une tôle froide (voiture à l'ombre).

Si une seule de ces conditions n'est pas remplie, il est inutile, voire même risqué, de lustrer. De toutes façons le résultat risquera d'être médiocre.

**1. Ébauche :**

Étaler quelques gouttes de liquide d'ébauche (liquide légèrement beige) sur la mousse d'ébauche (mousse jaune et lisse) puis étaler le produit sur la mousse en la frottant, machine arrêtée, directement sur la partie à lustrer. Mettre la machine en marche à une vitesse moyenne (variateur entre 3,5 et 4,5) puis lustrer, élément par élément, en appuyant modérément et en se déplaçant relativement rapidement pour ne pas chauffer la tôle.

Remettre un peu de produit de temps en temps et continuer à lustrer en relâchant la pression au fur et à mesure que le résultat s'améliore, puis passer à l'élément suivant après avoir essuyé avec de la ouate celui qui vient d'être lustré.

**2. Finition :** Procéder de la même manière que pour l'ébauche avec le liquide de finition (liquide blanc) et la mousse de finition (mousse noire et alvéolée) en tournant un peu moins vite (variateur sur 2,5) et en appuyant pratiquement plus sur la machine. Lorsque tous les éléments auront été lustrés et essuyés chacun leur tour, il faudra réessuyer la voiture avant d'admirer le résultat.

Bien laver les mousses, à l'eau, après

utilisation et les essorer

Faire attention de ne pas abîmer les mousses sur les baguettes, gouttières, et autres rebords

Ne jamais poser les mousses à terre ou dans les graviers.

**Liste des produits à utiliser pour la mise en peinture, d'après la gamme Glasso.**

Produit	réf. Glasso	réf. durcisseur + diluant	Dilution
mélange alu-zinc (Métaflux)	-	-	aérosol
joint (Téroson par ex.)	-	-	cartouche
apprêt époxy	801-1871	965-32/2 + diluant 352	2 : 1
apprêt polyester	1006-202/3	948-22 + diluant 352	1 fiole / kg
apprêt polyuréthane	ligne 22	MS 929 + diluant 352	2 : 1
peinture polyuréthane	ligne 22	MS 929 + diluant 352	2 : 1
mat (à vernir)	ligne 22	diluant 352 seul	4 : 1
vernis	923-94	+ diluant 352	2 : 1



<http://calandre.info/>

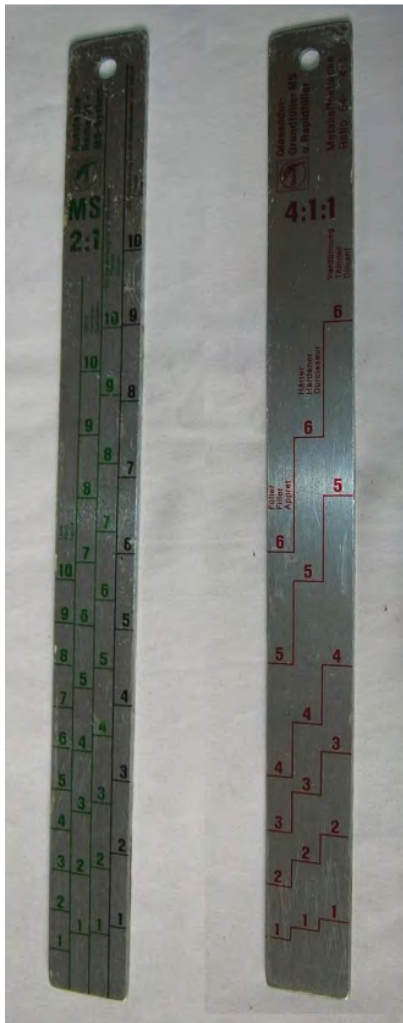
**Règle de dilution :**

La règle a 2 côtés en fonction de la dilution :

- Le coté vert permet une dilution de 2 pour 1, c'est-à-dire 2 doses de peinture pour 1 de durcisseur. C'est une dilution à 50%. les deux dernières échelles de cette règle permettent de rajouter 10% ou 30% de diluant.

- Le côté rouge permet une dilution de 4 pour 1, c'est-à-dire 4 doses de peinture pour 1 de durcisseur. C'est une dilution à 25%.

Lorsqu'on utilise une règle pour faire la dilution, il faut impérativement utiliser un récipient aux parois parallèles (cylindrique) et non pas de forme conique car la dilution serait faussée.



**Pistolet à peinture :**

Le pistolet est équipé de 3 vis de réglage :

- Forme du jet : cette vis permet d'avoir un jet rond pour peindre une petite pièce ou pour aller « dans les coins » et un jet large pour peindre une partie plane.

- Débit de peinture : cette vis est en fait le réglage de la butée d'aiguille. Elle agit un peu comme la vis de ralenti d'un carburateur et limitant le débit de peinture.

- Débit d'air : comme son nom l'indique, cette vis permet de contrôler le débit d'air, donc la pression en sortie de pistolet. Elle ne remplace pas le manodétendeur du compresseur mais s'y apparente un peu.



# Bourse de St-Marcellin

Philippe Pochon

bourse

SAINT MARCELLIN, petite contrée Iséroise coincée au pied du massif du Vercors, est connue pour son célèbre fromage du même nom. Mais ce qui m'a poussé à sortir en ce week-end du 19 et 20 avril 2008, ce n'est pas pour aller à une dégustation (bien que ce soit un excellent fromage) mais c'est qu'il s'y déroulait la 22<sup>e</sup> bourse d'échanges organisée par le club local, j'ai nommé le V.A.V. (les Vieilles Autos du Vercors). L'intérieur du gymnase était consacré aux pièces détachées, tandis que le parking extérieur permettait d'exposer les voitures, tracteurs et motos ainsi qu'une partie consacrée à la vente de véhicules anciens. Il faut croire que cette manifestation va grandissante car, cette année, les organisateurs ont été confrontés à un petit problème : où placer tous les véhicules ? Il s'agit là de la rançon de la gloire et c'est la preuve, s'il fallait en fournir une, que cette bourse attire chaque année de plus en plus de véhicules.

Le club Mathis de LYON avait répondu présent et s'était déplacé avec de magnifiques véhicules.

Quelques autos peu courantes telles une belle JIDÉ, construite seulement à 130 exemplaires et dont environ plus qu'une vingtaine serait encore en circulation. Cette voiture, propulsée par un moteur 1600 cm<sup>3</sup> emprunté à la R12 Gordini, faisait se retourner tous les visiteurs de par la sonorité envoûtante de son moteur et de par son look.

Une SM Maserati a également suscité la curiosité des visiteurs (dont la mienne). Réalisation artisanale de son propriétaire qui a voulu l'alléger notamment par le remplacement de pièces de carrosserie, la mise en place de plexiglas en lieu et place des vitres classiques et une planche de bord spécifique. Résultat sur la balance : 300 kg en moins et une mécanique, elle revue à « la hausse », ce qui profère à cet engin un joli son mais également de jolies performances à en croire son propriétaire. En tout cas, belle allure pour cette grand-mère de près de 40 printemps.

Quelques motos anciennes et tracteurs s'étaient mêlés aux voitures, et notamment un tracteur gargantuesque de 1900 *made in USA* de marque Moline Plow. Je peux vous dire que les fermiers de l'époque devaient avoir de sacrés biceps pour manier ce volant à l'horizontale avec son système de crémaillère.

Je ne ferais pas plus de blabla, les photos présentes dans les pages suivantes parleront d'elles-mêmes.

À bientôt pour de nouvelles aventures. ■



Peugeot 404 coupé



Peugeot 203



Renault 4 CV



Peugeot 201



Citroën Traction 11 CV



Renault 5 Alpine



Citroën Ami 8



DAF 55 Variomatic



Peugeot 203 cabriolet



Lotus Esprit Turbo



Renault 6 TL



Peugeot 403



Peugeot 403 camionnette



Renault Dauphine



Citroën 2CV AZU



Citroën DS 21



Alpine A110



Citroën B14



Renault 16



Citroën D Super







Peugeot 504



Peugeot 504 coupé



Peugeot 504 cabriolet



Renault 4CV



Matra Djet ZS



Jeep



BMW 2002



Chrysler Saratoga



Renault Juvaquatre break



Peugeot 304



Renault Floride S



Citroën 11 normale



Renault 8 Gordini



Renault 12 Gordini



Citroën C2 5HP



Citroën Méhari



Panhard Junior



Renault 6



Citroën SM « allégée »



Renault 5 Turbo



Citroën D Spécial



Alpine A310



Simca Aronde 1300



Mathis PY



Ferrari 400 Automatic



Simca P60 Étoile 6



Renault Galion



Triumph Herald 13/60



Porsche 911



Volkswagen Coccinelle



Triumph TR5 PI



Simca 1100 Spécial



Hotchkiss 617



Audi coupé S



Panhard Dyna Z



Mathis TY



Opel 1900 GT



Volvo 123 GT



Mathis PR



Triumph TR3A



Alfa Romeo GT 1300 Junior



Mathis MY



Vespa 400



Jidé



Morgan Plus 4



MG A



Triumph Herald 13/60



BMW Bauer 2002



Ford T2m 1300



Mathis EMY 4



Mathis EMY 4S



Moline Plow



Field-Marshall Diesel



Lanz Bulldog



Société Française Vierzon



Soméca 511



Société Française Vierzon 201



Steyr



Peugeot 256 TC4



GIMA 125



# Le Bourget du Lac

par Nicolas Guiblin

rassemblement

Décidé à aller faire un tour en bord de mer, je ne trouvais sur ma route que le lac du Bourget, sous un soleil éclatant. Le rassemblement de véhicules anciens se tenait sur le camping de la municipalité du Bourget du Lac (73). Organisé sur deux jours, les 19 et 20 avril 2008, je m'y suis rendu le samedi matin.

Cette exposition, qui comprenait aussi une bourse de pièces détachées, était organisée pour la 27<sup>e</sup> fois par l'Amicale des véhicules anciens du Bourget du Lac - Bourdeau, AVABLB (<http://avablb.fr/>).

De nombreux modèles avaient fait le déplacement pour l'occasion. Toutes les autos étaient dans un très bon état, cela étant notamment dû au fait que l'après-midi, une balade dans les environs était prévue. Il fallait donc que la mécanique tienne le coup !

Vous trouverez dans les pages suivantes quelques-uns des véhicules présents. Bonne lecture. ■



Renault 4CV



Peugeot 403 camionnette



Jaguar Type E



Citroën U11 « ailes plates »



Honda S800



MG A



Ford Mustang



Sunbeam Alpine



Renault 5 Alpine



Renault 12 TS



Renault Dauphine



Matra Murena S



Simca 1100 Spécial



Alfa Romeo Giulia



Simca Aronde P60



Opel Kadett Aero



Citroën Rosalie 7UA



Citroën Méhari



Renault 4 L



Simca Aronde Chatelaine



Peugeot 203



Porsche 914



Peugeot 403



Panhard Dyna X86



Citroën Traction 15CV



Peugeot 204



Austin 1300



Lancia Fulvia Sport



Austin Mini



Lotus Europa



Citroën DS 21



Renault Dauphinoise



Simca 1301



Renault 4CV



Renault Frégate



Renault Caravelle



Mercedes-Benz 220



Citroën DS 21 Le Léman



Peugeot 304 cabriolet



Mochet



Pinzgauer



Sunbeam Alpine



Ford Capri XL



Fiat 500



Renault 12 TS



Chevrolet Corvette Stingray



Volkswagen Golf GTI



Renault Rambler Rebel



Lotus Esprit Turbo

# Les Chevronnés 2008

propos recueillis par Gérard Guépey

Vendredi 25 avril, 14 heures : ça sent la RTT, le Gégé est en tenue de bricolage, le chiffon magique à la main. Et c'est parti pour une toilette en règles, ouste les moustiques et autres traces rebelles, les phares, les vitres, tout y passe... Moi, j'aime bien qu'on me fasse ma toilette, parce que d'une part, j'adore qu'on s'occupe de moi, et d'autre part généralement pas longtemps après, on m'emmène me dégourdir les bielles !!...

Respirer l'air de la campagne, moi qui y ai passé une grande partie de ma vie, c'est comme une deuxième jeunesse.

Samedi matin, huile au bon niveau, de l'air comme il faut dans les pneus, contact, démarrage, quelques minutes d'attente pour dégourdir mes articulations, et en route. Quelques ronds points, un bout de nationale et une petite départementale (c'est ce que je préfère) plus tard, nous arrivons dans la cour, ou plutôt le parc d'un château.

Mazette, c'est pas tous les jours qu'on me laisse rentrer, je suis un peu gênée, mais bon...

Quelques cousines par alliance, des Citroën, sont déjà là. Il y a aussi de drôles de petites voitures, avec de toutes petites roues et un minuscule capot, des ... Vespa (j'ai bien fait d'amener ma petite lunette, à mon âge, la vue n'est plus ce qu'elle était). Il y a des tentes, des chapiteaux, des banderoles et plein de gens qui s'affairent dans tous les sens.

Et c'est au tour du Gégé et de son copain Dom de s'activer, autour et sous une tente où ils installent tout un tas de panneaux... qui parlent de moi.. enfin, plutôt des 203, avec des photos, des catalogues, des prospectus de quand j'étais jeune.

Tout à coup, surprise, une cousine camionnette, qui s'est recyclée dans le transport de petit bétail, entre dans la cour du château et vient se garer près de moi. Elle non plus ne comprend pas trop ce qu'elle vient faire dans ce noble endroit. Puis la voilà qui se met à me raconter son stage de remise en forme, qui va, qui revient, toute fière de sa nouvelle robe.

Après la pause déjeuner, l'activité de tous ces gens reprend de plus belle. Et voyez qui arrive : notre cousin le coupé, tenue grise impeccable, avec son petit toit arrondi, la calvitie lui va si bien. Il nous salue poliment et va se ranger entre les marches du perron. À tout seigneur, tout honneur.

Le soleil s'était déjà caché derrière le château depuis un moment, tout semblait devenir plus calme... quand ELLES sont arrivées.

D'abord ma petite cousine découvrable, d'une fraîcheur étonnante après tous les kilomètres parcourus pour venir de sa Charente-Maritime d'adoption. Je la trouve très classe dans son magnifique tailleur gris... mais avec le beau temps, elle sait aussi se faire aguicheuse, avec un généreux décolleté qui laisse admirer tous ses charmes intérieurs.

Et juste après, voici ma grande sœur, mon aînée de quelques mois. Sans fard, sans maquillage, avec sa robe de berline rouge sombre d'il y a bientôt soixante ans... Elle est descendue avec délicatesse de l'attelage qui l'a amenée jusqu'ici, et s'installe tranquillement sous la tente qui lui est réservée, au milieu de son histoire en images. Je me suis rangée à côté d'elle, on a papoté, puis progressivement, imperceptiblement, tout le monde est parti.

Quand la nuit est tombée sur le château, nous nous sommes rappelées notre jeunesse, nos joies, nos kilomètres parcourus, mais aussi nos longues années d'abandon et enfin notre retour à la vie. Je crois même que certaines avaient un peu de buée sur les phares...

Cocorico ! Pas fréquent d'être réveillée au chant du coq et par les premiers rayons d'un soleil qui se veut généreux. Qui plus est, au pied d'un château.

Et ça démarre fort, tout le monde s'agite de plus bel autour de nous... Les gens vont, viennent, et des autos arrivent de partout, beaucoup sont « de nos âges » ... Un regard entre nous quatre, et le mot est sur toutes nos calandres : une Expo.

Sûr que placées comme on l'est, il y a du monde qui va nous voir !

Et puis voilà le reste de la famille qui arrive : les jumeaux cabriolets, qui, vêtus de vert ou de noir, se la joue play-boys et comptent bien attirer tous les regards vers eux.

La familiale, qui a gardé sa blouse gris-bleu comme à l'époque où une flopée de marmots envahissait ses banquettes pour un pique-nique au bord de l'eau.

La fourgonnette, toujours prête à rendre service et attentive aux besoins

de chacun, avec une tenue soignée digne de la gouvernante du château.

Enfin, certainement la plus méritante et la plus respectable, la camionnette, qui est venue se joindre à nous. Sans chichi, avec sincérité, elle a gardé ses habits de tous les jours, ses habits de travail. Car pour elle, l'activité n'a jamais cessé, et la retraite, elle ne connaît pas.

Nous voilà donc une dizaine, rangées devant le château, point peu fières des honneurs qui nous sont rendus pour notre soixantième anniversaire.

Des membres de notre grande famille, il en arrive tout au long de la matinée, surtout des berlines, souvent noires, ou grises. Elles ont aussi leur part des honneurs, puisqu'elles vont se garer sur une partie du parking qui leur est réservée.

Et voilà même grand'mère 202, qui est venue fêter l'anniversaire avec nous, mais pour elle aussi, c'est un anniversaire. Ça lui fait combien donc ? soixante-dix ans ? sûr qu'elle ne les fait pas !

Pendant toute la journée, nous avons été admirées, photographiées, commentées... Les enfants ont ouvert de grands yeux, les moins jeunes ont rouvert la boîte à souvenirs, et les néophytes ont découvert...

Comme je vous le disais en commençant, ce week-end s'annonçait bien, et il s'est déroulé au-delà de mes espérances.

Le soleil, la famille 203 réunie, les visiteurs admiratifs, tout y était.  
**H E U R E U S E !**

Merci aux « Chevronnées », et vivement que ça recommence (\*) !

Miss 203,  
berline 1950.



Miss 203

Gérard

(\*) à L'Étrat, le 1<sup>er</sup> juin...



berline (1949)

## les 60 ans de la 203



camionnette « cochonière »



fourgonnette tôlée



familiale



découvrable



cabriolet





berline



coupé



fourgonnette type U4



Richard le pompiste, et son musée vivant de la station-service



les 70 bougies de la 202



béquillou



Peugeot 402 camionnette



Citroën 2CV



proto Citroën 2CV



les tracteurs de collection



Citroën Belphégor



Berliet GLR 200



Citroën Rosalie



Berliet TBO



Citroën SM



Citroën B14



Citroën AC4



Citroën 7C faux cabriolet



Citroën 7C



Citroën 11BL cabriolet



Citroën Méhari



Citroën type H



Renault 4CV



Fiat 500



Citroën 2CV fourgonnette



Vespa 400 tourisme



Chevrolet Corvette



Renault Frégate



Renault Floride



Ford Taunus GXL



Volkswagen Coccinelle



Triumph TR3A



Simca Vedette Chambord



Renault 5



Dodge WC-51



Matra Djet



Simca 1000



Opel Kadett City



Simca 1200S



Renault Dauphinoise



Renault Dauphine



Siata Spring 100



Ford 26m V6 2600



Peugeot 504 coupé



Peugeot 403



Renault Fuego



Alpine A310



Fiat X1/9



Ferrari 250 GT



Renault Nerva Grand Sport



Salmson 2300 S



BMW 2002 Touring



Ford GT40



Peugeot 190



Austin Mini



Panhard Dyna Junior



Austin-Healey 3000 MkIII



Citroën Ami8



Vespa 400 Luxe

# Citro Levens

par Olivier Garde

exposition

Citro-Levens, 6<sup>e</sup> du nom, est un rassemblement essentiellement axé sur les véhicules de la marque aux doubles chevrons. Il s'est déroulé le 27 avril 2008. Les véhicules sont regroupés par type dans l'immense pré de Levens, situé à quelques kilomètres au nord de Nice. L'exposition laissait admirer environ 200 véhicules dont 80 2cv, une cinquantaine de Traction (dont 2 cabriolets, 1 faux cabriolet (coupé) et deux 15), une vingtaine de DS, 5 SM, 4 Méhari, quelques GS, CX et XM ou camionnettes de type H, mais aussi une vingtaine de « caisses carrées » allant de la 5HP type C3 à la Rosalie en passant par les incontournables B14 et C4 / C6.

Pour la première fois cette année, les visiteurs pouvaient également admirer 2 motos à moteur Citroën : une BFG 1300 à mécanique GS et une MF 650 mue par un bloc LNA à 2 cylindres. Si, comme ce fut le cas pour de nombreux visiteurs, ces motos vous intéressent, vous pourrez en savoir plus sur le site de leur club à cette adresse : <http://bfg.asso.fr/>. Au chapitre des véhicules un peu particuliers, on pouvait voir également une GS birotor (voir l'Ancienne Automobile n°2 du 17/12/06) qui, on peut le supposer, avait offert son 4 cylindres à une... BFG !

Les organisateurs avaient réservé un emplacement spécifique aux visiteurs qui avaient fait le déplacement en ancienne non Citroën et avaient ainsi permis d'élargir encore un peu le plateau d'autos et motos présentées pour la plus grande joie de tous.

Il y avait également quelques stands de pièces ou de clubs, mais aussi une exposition présentée par Monsieur Henri Dargent, ancien collaborateur de Flaminio Bertoni au sein du bureau de style Citroën.

La période du festival de Cannes semble en avoir inspiré certains puisqu'une 2cv faisait un clin d'œil aux gendarmes de Saint-Tropez et une 5HP était originaire de Bergue, ville rendue célèbre par le film « Bienvenue chez les Ch'tis ».

En résumé, cette belle journée ensoleillée aura permis à de nombreuses personnes de passer une journée au grand air tout en admirant un nombre croissant de véhicules, tous plus beaux les uns que les autres. ■







Citroën 2CV



Citroën 2CV



Citroën 2CV Barbot



Citroën 2CV 4x4



Citroën 2CV Burton



Citroën 2CV fourgonnette



Citroën 2CV « Milka »



Citroën B14



Citroën B14



Citroën B15



Citroën C3 5hp



Citroën C3 5hp



Citroën C4



Citroën C4



Citroën C4



Citroën C6



Citroën C6



Citroën DS



Citroën DS



Citroën DS20 break



Citroën DS21



Citroën DS cabriolet



Citroën GS Birotor



Citroën ID19



Citroën Rosalie



Citroën SM



Citroën SM



Citroën Traction 11



Citroën Traction 11



Citroën Traction 11



Citroën Traction 11



Citroën Traction 15



Citroën Traction 15



Citroën Traction cabriolet



Citroën Traction 11 faux cabriolet





Citroën Type H



Citroën Type H





Chrysler sedan 75



Delahaye



Fiat 600



Ford Model 40



Ford Vedette



Jeep



Opel Kadett GT/E



Panhard CD





Panhard PL17



Peugeot 201



Peugeot 301



Peugeot 402



Peugeot 403



Peugeot 604



Renault 4CV



Renault Estafette



Renault Frégate





Renault Juvaquatre



Simca 1200 S



Simca Chambord



BFG 1300



Dédé 175



Java CZ



MF 650



Monet Goyon 350



Moto Guzzi



Motobécane Z26C



Motoconfort 350



Motoconfort LT 125



Henri Dargent



Motoconfort C45A



expo « bureau de style Citroën »



# Grand Prix historique de Monaco

par Olivier Garde

Le premier Grand Prix historique de Monaco a été organisé en 1997 afin de fêter les 700 ans de la famille Grimaldi. Cette splendide rétrospective aurait dû être la seule édition mais, pour le plus grand plaisir de tous, elle a désormais lieu tous les deux ans depuis l'année 2000 sur l'un des plus beaux circuits du monde. Avant d'aller plus loin, il faut savoir que le premier Grand Prix de Monaco remonte au 14 avril 1929 et, bien que son tracé ait été (très légèrement) modifié au fil des ans, c'est le doyen des circuits de F1 actuelle.

Cette édition 2008, 6<sup>e</sup> du nom, se déroulait les 10 et 11 mai et permettait de voir courir des voitures datant de 1929 à 1978 réparties en 7 séries qui avaient droit à 2 séances d'essais de 20 minutes le samedi et une course de 30 minutes (45 minutes pour les séries F et G) le dimanche.

- **série A** : voitures de Grand Prix avant 1947. 31 engagés.

Cette catégorie est la plus ancienne avec de nombreuses Bugatti, Alfa Romeo, Maserati, Frazer Nash, Delage et autres voitures prestigieuses qui, malgré leur âge respectable, parcourent le circuit à une moyenne de plus de 90 km/h pour les plus rapides malgré les freins à câbles et les pneus particulièrement étroits.



Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, Julian BRONSON, Era type D (1935) meilleur tour 96,79 km/h.
- 2<sup>e</sup>, Matt GRIST, Alfa Romeo Tipo B (P3) (1934) meilleur tour 96,70 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Willi BALZ, Maserati 6CM (1937) meilleur tour 92,89 km/h.

Il faut noter que la doyenne du circuit, une Bugatti 35T (numéro 6) de 1925, a fait son meilleur tour à la vitesse de 86,62 km/h que l'on peut comparer aux vitesses de l'époque. Les 100 tours du 1<sup>er</sup> Grand Prix de Monaco avaient été parcourus à la moyenne de 80,194 km/h par William GROVER, dit « Williams » sur une Bugatti type 35B, avec un record du tour à 84,80 km/h.

- **série B**: voitures de Grand Prix, à moteur avant, construites avant 1947. 24 engagés.

Les voitures participant à cette épreuve dataient toutes d'après guerre et l'on pouvait aisément constater les progrès accomplis par rapport à la série précédente. Parmi elles, on pouvait admirer des Maserati 250F et A6GCM, Connaught type A et C, Gordini T15, Lotus 16, pour n'en citer que quelques unes.



Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, Duncan DAYTON, Lotus 16, 1959, meilleur tour 103,07 km/h.
- 2<sup>e</sup>, Barrie BAXTER, Tec Mec Maserati 250F, 1959, meilleur tour 101,35 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Tony SMITH, Ferrari 246, 1960, meilleur tour 100,63 km/h.

- **série C** : voitures de sport construites avant 1953. 35 engagés.

Cette série accueille des voitures aux formes et carrosseries différentes des autres séries puisque celles-ci ne sont plus des voitures de Grand Prix mais des voitures de sport. Néanmoins, pour être éligibles, ces dernières doivent avoir participé à des épreuves internationales avant le 31 décembre 1952 et être équipées de freins à tambours. Détail important, la Frazer Nash le Mans replica Mk1 portant le numéro 7 était pilotée par le célèbre Stirling Moss et qui, malgré ses 78 ans, n'avait pas à rougir face aux temps réalisés par les autres pilotes. On pouvait contempler des Jaguar type C, Frazer Nash le Mans réplique Mk1 & Mk2, Aston Martin DB2 et DB3, Gordini 23S, Ferrari 225S et 340 America, Skoda 1101 Sport, et bien d'autres encore.



Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, John HURE, Frazer Nash le Mans replica Mk2 (1952) meilleur tour 92,57 km/h.
- 2<sup>e</sup>, David VENMAN, Jaguar type C, 1952, meilleur tour 91,39 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Nigel WEBB, Jaguar type C, 1952, 91,50 km/h.
- 18<sup>e</sup>, Stirling Moss, Frazer Nash le Mans replica Mk1, 1950, 81,66 km/h.

- **série D** : Formule Junior. 36 engagés.

La Formule Junior a été créée il y a maintenant 50 ans pour encourager les pilotes italiens à revenir aux Grand Prix. Ce sont des voitures, à moteur avant ou arrière, d'un gabarit réduit qui fait merveille sur un circuit en ville comme Monaco. Parmi elles, de nombreuses Stanguellini FJ, mais aussi des Taraschi FJ, Osca type J, Elva 100, ou encore Gemini Mk2.

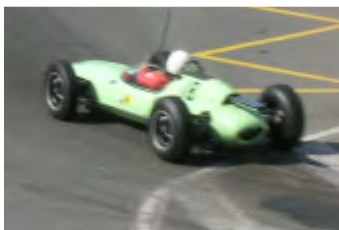


Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, John MONSON, BMC Mk1, 1960, meilleur tour 96,60 km/h.
- 2<sup>e</sup>, Tony GOODWIN, Gemini Mk2, 1959, meilleur tour 96,46 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Simone STANGUELLINI, Stanguellini FJ, 1960, 94,51 km/h.

- **série E** : voitures de Grand Prix à moteur arrière construites avant 1966. 36 engagés.

Cette série accueille des autos de Formule 1 et 2 ayant une cylindrée maximum de 2,5 litres. Bien qu'elles soient d'un gabarit légèrement supérieur aux Formules Junior, l'absence d'aileron donne aux voitures de la série E une certaine ressemblance avec celles de la série précédente.



On pouvait voir parmi elles des Cooper T41, T43, T45, T51, T 53, T66 ainsi que des Lotus 18, 21 et 24, des Brabham BT11 et BT14 et bien d'autres encore.

Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, Simon HADFIELD, Lotus 21, 1961, meilleur tour 104,98km/h.
- 2<sup>e</sup>, James HANSON, Sirocco F1, 1963, meilleur tour 105,29 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Marcus MUSSA, Lotus BRM 24, 1962, meilleur tour 103,97 km/h.

- **série F** : voitures de Grand Prix de Formule 1, 3 litres, construites avant 1975. 36 engagés.

Cette fois-ci, l'esthétique change radicalement avec l'apparition des ailerons sauf pour les deux doyennes. La période des voitures engagées s'étalait de 1967 à 1974. De nombreuses marques aujourd'hui disparues étaient présentes comme les Matra, Surtees, BRM, Lotus ou encore Tecno et les



seules écuries épargnées étaient représentées par Mc Laren et Ferrari.

Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, Duncan DAYTON, Brabham BT33, 1970, meilleur tour 125,54 km/h.
- 2<sup>e</sup>, Joachim FOLCH, Mc Laren M23, 1974, meilleur tour 125,69 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Manfredo ROSSI DI MONTELERA, Brabham BT42/44, 1973, 122,02 km/h.

- **série G** : voitures de Grand Prix de Formule 1, 3 litres, entre 1975 et 1978. 34 engagés.

Encore plus proche de nous malgré les 30 ans des benjamines, cette série m'a réellement rappelé de merveilleux souvenirs d'enfance puisque j'avais à peine plus d'une dizaine d'années lorsque j'ai eu la chance de les voir ici même, à Monaco. Parmi elles, on pouvait voir des Tyrell 034 à 6 roues, Tyrell 008, Shadow DN5, Mc Laren M26, Ferrari 312, Lotus 77, Brabham Alfa BT45, Surtees TS19 et bien d'autres encore.



Podium 2008 :

- 1<sup>er</sup>, Paul EDWARDS, Penske PC3, 1975, meilleur tour 127,88 km/h.
- 2<sup>e</sup>, Mauro PANE, Tyrell P34, 1977, meilleur tour 125,93 km/h.
- 3<sup>e</sup>, Jean Michel MARTIN, Ensign N177, 1977, meilleur tour 123,83 km/h.

Vous pourrez comparer les vitesses des meilleurs tours avec la moyenne du vainqueur du Grand prix de F1 de cette année qui a bouclé les 78 tours à 126,170 km/h (en partie sous la pluie et avec 2 safety car) ou les 155,551 km/h réalisés l'année précédente.

En complément de ce magnifique plateau qui comportait environ 250 voitures, les amateurs de F1 plus récentes pouvaient également voir évoluer une vingtaine de Ferrari datant de 1952 à 2004.

Pour la première fois cette année, les amateurs de motos furent également comblés puisqu'une parade de quinze motos anciennes a également eu lieu pour fêter le soixantième anniversaire du seul et unique Grand Prix moto organisé sur le circuit de Monaco... en 1948, vous l'aurez compris.

Bref, ce week-end était réellement merveilleux avec des autos plus belles les unes que les autres, des pilotes qui font vraiment la course, des odeurs de ricin (dans la série A), un bruit qui n'a rien à envier aux plus grands musiciens, des souvenirs qui revenaient en voyant évoluer les séries les plus récentes.

Comme si tout ce que je viens de vous décrire ne suffisait pas à combler les

plus difficiles, une Auto Union type C de 1937 a été spécialement transportée depuis le Musée Audi à Ingolstadt (en Bavière) pour faire quelques tours du prestigieux « Tourniquet », pilotée, excusez du peu, par Monsieur Jacky Ickx ! Il faut savoir qu'il ne reste aujourd'hui que quatre Auto Union de course et que celle-ci a entièrement été restaurée chez Audi. Sachez aussi que cette auto de 750 kg (à vide) était mue par un moteur V16 à 45° de 6000 cm<sup>3</sup> placé derrière le pilote, développant une puissance de 520 chevaux à 5000 tr/mn et un couple de 870 Nm à 2500 tr/mn, pour une vitesse de 340 km/h !

Pour ceux qui voudraient la voir ou l'entendre, rendez-vous sur <http://www.youtube.com> et taper Auto Union dans le moteur de recherche.

En résumé, si vous passez sur la Côte d'Azur à ce moment ou que vous êtes passionné d'anciennes automobiles, le Grand Prix historique de Monaco est un évènement à ne rater sous aucun prétexte. Je vous donne donc déjà rendez-vous pour les 8 et 9 mai 2010.

Plus de détails sur le grand prix de Monaco historique (et F1) sur <http://www.acm.mc> et sur les motos : <http://www.motoscootrcm.net> . ■





Terrot Nougier 500 (1935)  
& Velocette KSS 350 (1936)



Moto Guzzi bicylindre officiel usine 500 (1945)



Gilera Saturno 500 (1947)



Auto Union Type C



Ferrari F2003GA



Ferrari F93A



Ferrari F2002



Ferrari F2004



Bugatti Type 35B



Maserati 4CL



Alfa Romeo SC Monza



Connaught A Type



Bugatti type 35T



MG Parnell K3



Bugatti type 51



Cooper Bristol T23



Ferrari 246



Maserati A6GCM



Cooper Alta



Skoda 1101 Sport



Frazer Nash Le Mans replica Mk1 (Stirling Moss)



Frazer Nash Le Mans replica Mk2



Veritas RS



Ferrari 166 / 195S



Gordini 23S



Allard J2X





Jaguar Type C



BMW 328



Apache Mk1



Autosud FJ



Elva DKW 100



Lotus 24



Brabham BT7



Brabham BT14



Lotus 21



Cooper T53



Tyrell 007



McLaren M23



Amon AF101



Lotus 76



Brabham BT42-44



Matra MS120B



Surtees TS9B



Tecno Goral E731



Hesketh 308



Tyrell 008



March 761



Shadow DN5



Ferrari 312T



March 761



Lotus 77

March 761B



Tyrell 034



virage Antony Noghes

# Revue de sites

Cette rubrique est une présentation de sites webs dédiés aux véhicules de collection.

Si vous souhaitez y présenter votre propre site, il suffit d'envoyer un texte de présentation, accompagné de l'adresse où les visiteurs pourront se rendre pour le découvrir. L'adresse de courrier électronique à laquelle envoyer ces informations est la suivante :

**revue@nicosfly.net**

Au programme pour cette édition :

**- Club 104**

<http://www.club-104-peugeot.org/>

**- Terrot Club**

<http://www.terrot.org>

**- Pubs d'antan**

<http://pubdantan.canalblog.com>

**- Dyane Club de France**

<http://dyanecub.free.fr>

**- 4L et 2 pattes**

<http://4let2pattes.over-blog.com>

## Club 104



Association de type « loi 1901 » faisant partie des clubs reconnus par « l'Aventure Peugeot », le « club 104 Peugeot » fédère les amateurs de tous les types de Peugeot 104, y compris les berlines.

Nos actions : promotions de la Peugeot 104 et participation aux salons de voitures anciennes, réalisation de sorties et participations aux concentrations Peugeot, partage des connaissances sur le modèle, échange de petites annonces (ventes, achats, pièces, échanges ...).

<http://www.club-104-peugeot.org/>

# Revue de sites

## Terrot Club



L'association Terrot Club et motos anciennes de BALLANCOURT (association loi 1901) est située dans le sud de Paris dans l'Essonne 91.

L'objet de l'association est de rassembler les amateurs de motos anciennes Terrot et Magnat-Debon, de favoriser leurs restaurations, de promouvoir ce patrimoine en organisant: sorties, manifestations, bourses d'échanges pour motos anciennes et toutes autres activités qui pourraient entretenir l'esprit de notre association.

<http://www.terrot.org>

## Pubs d'antan



Un blog à la présentation très agréable, présentant d'anciennes publicités, majoritairement à caractère automobile. Normal lorsque l'on connaît le papa de ce blog, qui roule en ancienne tous les jours.

N'hésitez pas à proposer vos documents pour alimenter ce sympathique blog.

<http://pubdantan.canalblog.com>

# Revue de sites

## Dyane Club de France



Ce site est la vitrine internet du Dyane Club de France, dont la vocation est de réunir les passionnés de la Dyane, et plus généralement les amateurs du bicylindre Citroën.

Vous trouverez sur ce site la présentation de la Dyane, des documents techniques, catalogues, un listing des miniatures du modèle, un forum...

Très beau site à la visite agréable.

<http://dyaneclub.free.fr>

## 4L et 2 pattes



4L et 2 pattes est une association étudiante et sportive à caractère humanitaire. Elle organise le 4L Trophy, qui réunit des étudiants de toute l'Europe autour d'un projet visant à aider à la scolarisation d'enfants au Maroc, par le biais d'une compétition entre équipages venus de différentes écoles ou universités.

<http://4let2pattes.over-blog.com>

# Répertoire

Voici quelques liens vers des sites internet sur des sujets rencontrés dans ce numéro. Cette liste n'est bien sur pas exhaustive.

**Terrot 100 MTR** : <http://terrot.dijon.free.fr/GrosPlan/100MTR.html>

**Moto Club BFG** : <http://bfg.asso.fr/>

**Moto GIMA** : <http://www.moto-gima.com/>

**Véhicules Anciens de Grenoble** : <http://club.vag.free.fr/>

**Les Chevronnés** : <http://www.leschevronnes.fr/Bienvenue.html>

**Vespa 400** : <http://www.ma-vespa-400.com/index.php>

**Jidé** : <http://www.chez.com/debrito/Index.html>



## Compléments vidéos

Vous trouverez ci-dessous des liens internet vers des petites vidéos tournées par Olivier Garde, concernant le Grand Prix historique de Monaco, ainsi que l'exposition Citro Levens (format .MOV, lecture avec Quick Time - <http://www.apple.com/fr/quicktime/download>).

### **Citroën Traction 15**

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/Citroen\\_Traction\\_15.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/Citroen_Traction_15.MOV)

### **Grand Prix historique de Monaco**

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP\\_Monaco\\_1.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP_Monaco_1.MOV)

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP\\_Monaco\\_2.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP_Monaco_2.MOV)

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP\\_Monaco\\_3.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP_Monaco_3.MOV)

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP\\_Monaco\\_4.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP_Monaco_4.MOV)

[http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP\\_Monaco\\_5.MOV](http://ancienne-auto.nicosfly.net/revue/video/GP_Monaco_5.MOV)



Photo: Philippe Pochon