

LA COURROIE

LE MAGAZINE DU CLUB DE L'AUTO

2017-2018

**7^{ÈME} RALLYE
PARIS-GRANVILLE**

**CONCOURS
D'ÉLÉGANCE
ENGHEIN-
LES-BAINS**

**51^{ÈME} RALLYE
PARIS-DEAUVILLE**

**BALADE
EN PICARDIE**

**SALON
RETROMOBILE**

**LES TERRASSES
DE FÉCHERAY**

**L'HISTOIRE
SALMSON**

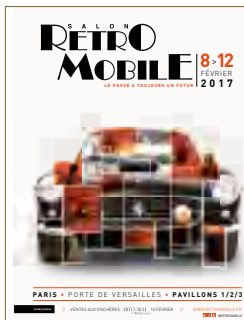




S P R U N G

PARIS
1931

32, rue de Paradis 75010 Paris Tél : + 33(0)142467622
www.sprungfreres.fr



11



LA COURROIE

Sommaire

Page 5	Editorial du Président du Club de l'Auto
Page 6	Le Conseil d'Administration
Page 7	l'Agenda 2018 du Club de l'Auto
Pages 8 à 9	l'Assemblée Générale 2017
Pages 11 à 13	Salon Rétromobile 2017
Pages 14 à 15	Elégance à Enghien
Pages 17 à 19	Les Terrasses du Fécheray et le pique-nique
Pages 21 à 25	Le Rallye Paris Granville
Pages 26 à 27	La Balade en Picardie
Pages 28 à 29	Les Journées du patrimoine
Pages 32 à 33	Fête des vendanges à Suresnes
Pages 35 à 41	51 ^{ème} Paris Deauville
Pages 43 à 51	L'histoire de Salmson
Pages 52 à 53	La presse en parle
Pages 54 à 55	Nos adhérents à l'honneur
Pages 56 à 57	La FIVA en 2017
Pages 58 à 59	La FFVE en 2017
Page 61	Les diners du Club de l'Auto
Page 62	Boutique du club
Page 63	Bulletin d'adhésion 2018



14



21



26



35



41

LA COURROIE 2017 - 2018

Ont collaboré à ce magazine :

Samuel Bohbot, Patrick de Bondeli, Geneviève Brunerie, Jean Pierre Coustenoble, Jacques Maison, Jean Claude Peltier, Patrick Rollet, Michel Romanet-Perroux.

Crédits photos : Eric Audras, Alain Besnard, Samuel Bohbot, Geneviève Brunerie, Benoit Moyen, Guillaume Nédelec.

Conception & Réalisation : Arnault Moisson

Impression : SAS ING - Impression Nouvelle Génération France.

Merci à nos partenaires :

Villes de : Deauville, Enghien et Suresnes, les entreprises, Aide & Sourires, Axa Courbevoie, Autosur, France Galop, Hôtel Barrière, LVA, Motul, Printemps Deauville, Morny's Café, Roches Blanches, groupe Schumacher, Saint James, Sprung Frères,

Couverture : Cadillac four door convertible de 1948



SAINT JAMES®

Editorial



Chers amis collectionneurs

L'année 2017 se termine, elle fut riche en événements et manifestations et mérite d'être retracée dans la Courroie, lien indispensable entre les membres du Club.

Le Conseil d'Administration réduit s'est mis au travail pour concocter un programme ambitieux et de qualité.

Toujours soucieux de respecter nos valeurs Élégance, Convivialité, Patrimoine, nous avons réalisé tous nos objectifs.

Le Rallye Dior Paris-Granville sous la baguette de Jean Claude Peltier fut un très bon cru.

Le 51^e Rallye Paris-Deauville, belle réussite sur le plan organisation et prestations haut de gamme, hélas nous avons connu plusieurs annulations de dernières minutes qui nous ont pénalisés, nous avons manqué d'équipage, mais le plateau présent était de haute qualité et les participants contents de leur week-end très convivial.

Plusieurs diners pour renforcer les échanges et l'amitié entre les membres.

Le Concours d'Elégance à Enghien, avec pour thème " les voitures américaines", nous avons affirmé notre ancrage dans cette tradition bien française de l'organisation des concours, avec un public nombreux pendant toute la manifestation. Un rendez-vous est

d'ores et déjà pris avec l'office de Tourisme et la mairie pour 2019.

Et pourquoi pas un départ d'Enghien pour notre grand rallye de septembre, le cadre et la jetée du lac s'y prêtent à merveille.

Le rassemblement de Suresnes, le 2^{ème} dimanche du mois, ouvert à tous les collectionneurs, est devenu un rendez vous incontournable de l'ouest parisien, pour rencontrer les propriétaires d'anciennes et croiser de belles mécaniques représentant la préservation de l'authenticité de notre patrimoine industriel automobile.

Ces rassemblements se terminent en mai et juillet par un pique-nique géant ouvert à tous, toujours très apprécié. Notre participation active aux **journées du Patrimoine de Suresnes**, cette année le 1^{er} prix a été remporté par un de nos adhérents, venu avec une superbe Auburn

Nous avons également participé à la 34^{ème} édition de la **fête des vendanges** et goûté au vin blanc de Suresnes.

Les sorties sur une journée sont un succès, ainsi le samedi 17 juin, nous avons fait une escapade à Rethondes pour visiter le wagon de l'armistice, un bon déjeuner dans une auberge bien sympathique et un concert d'orgue improvisé dans une église. Nous vous en proposerons 3 en 2018.

Cette année encore nous avons un stand à **Retromobile** dans le Village Club et à la nocturne du vendredi soir, un cocktail est offert à tout nos adhérents, partenaires, sponsors et presse.

Notre traditionnelle **Assemblée Générale à l'hôtel Napoléon** tout près des Champs Elysées est suivie d'un dîner convivial où chacun peut rencontrer d'autres passionnés et parler de belles mécaniques d'antan.

Nous participons à des sorties amies, telles le **rallye de Fougères**, **Art et Élégance à Chantilly**, ou encore la **Traversée de Paris**.

Comme vous pouvez le constater, l'organisation de toutes ces manifestations demande beaucoup de don de soi à l'équipe organisatrice et il est indispensable que d'autres bonnes volontés nous rejoignent très rapidement.

Cette année encore le monde de la voiture de collection a été malmené par des interdictions souvent abusives et arbitraires prises par nos élus sous des prétextes écologiques mais plutôt électoraux.

Heureusement notre fédération et des associations très courageuses défendent notre droit de rouler libre.

Je ne pourrai terminer cet éditorial sans remercier tous les membres du conseil d'administration pour leur implication tout au long de l'année, une réunion une fois par mois, un séminaire une fois par an nous permettent d'envisager l'avenir avec sérénité, nous devons être vigilants, il est en effet de plus en plus difficile de trouver et garder des partenaires et sponsors.

Recevez , chers lecteurs, amis et partenaires, en mon nom et au nom de tous les membres du conseil d'administration, tous nos voeux de bonne et heureuse année 2018, pleine de santé, joie, sérénité et rencontres agréables sur nos superbes petites routes de France et de Navarre au volant de nos anciennes.

Samuel Bohbot

Président du Club de L'Auto



Conseil d'Administration et correspondants 2017

De gauche à droite : Patrick Rollet - Jacques Maison - Alain Brunerie - Geneviève Brunerie - Samuel Bohbot - Michel Romanet-Perroux - Jean Yot - Jean Claude Peltier.

Président du club

Samuel Bohbot
Tel +33 (0)6 60 20 77 32
samuel.bohbot@free.fr

Trésorier

Jacques Maison
Tel +33 (0)6 11 02 30 85
jacquesmaison@wanadoo.fr

Diners, Rallyes

Alain Brunerie
Tel +33 (0)6 08 35 06 60
alain.brunerie@numericable.fr

Boutique, Réseaux sociaux

Geneviève Brunerie
Tel +33 (0)6 99 25 76 53
genevieve.brunerie@numericable.fr

Relations Internationales

Patrick Rollet
Tel +33 (0)6 08 95 99 53
prkconseil@free.fr

Conseiller du président

Jean Yot
Tel +33 (0)1 47 71 06 71
jean.yot@orange.fr

Communication

Michel Romanet Perroux
Tel +33 (0) 6 71 98 00 19
michel_romanet@me.com

Secrétaire général

Jean-Claude Peltier
Tel +33 (0)6 07 88 95 87
peltieracoty@wanadoo.fr

Correspondants en régions :

Correspondant PACA

Patrick Chanson
Cannes
Tel +33 (0)6 87 81 33 85
patrickchanson@aol.com

Correspondant Rhône-Alpes :

Jacques Dayez
Viuz-la-Chiesaz (proche Annecy)
Tel +33 (0) 6 83 34 65 71
jacques.dayez@wanadoo.fr

Correspondant Sud -Ouest

Jean-Louis Lespinasse
Périgueux
Tél : +33 06 08 88 15 37
jl-lespinasse@orange.fr

Correspondants à l'étranger :



Etats - Unis :

Jérôme Hardy
Tél : + 1 201 443 7469
Park Ridge (New Jersey)
jerome.hardy@classicamnetwork.eu



Allemagne :

Klaus Langenbach
Tél : + 49 (0) 221 40 615 27
Köln
dr.klaus@praxis-langenbach.de



Suisse :

Patrick de Bondeli
Tél. : 00 41 21 963 43 04
Mob : + 33 (0)6 07 72 80 80
Montreux
patrick@bondeli.com



Royaume Uni

Jonathan Miles
Sevenoaks (Kent)
Tél. : +44 7879 626 391
jonathan.miles@vrgplc.co.uk



Webmaster :

Alain Besnard
alain.besnard@noos.fr



Jersey :

Judith Genée
Tel +44 (0)1534 863 424
St Lawrence (British Islands)
judithgenee4@gmail.com



Le Club de L'Auto

34, quai de Dion Bouton
92800 PUTEAUX
clubdelauto@orange.fr
www.clubdelauto.org

Références bancaires :

Agence CIC PUTEAUX
Iban : FR76 3006 6109 5900 0201 8680 190

L'Agenda du Club

vous propose de vivre
encore de belles aventures en **2018**



Terrasse du Fecheray

Traversée de Paris*	7 janvier
Assemblée générale	3 février
Rétromobile	7 au 11 février
Balade en île-De-France	7 avril
Paris Champagne	28-29 avril
Rallye de Fougères*	25 au 28 mai
Dîner de Printemps	31 mai
Pique nique	13/05 10/06 et 8/07
Balade en île-De-France	16 juin
Rallye Enghien - Le Touquet	28-29-30 septembre
Journées du patrimoine	15 et 16 septembre
Dîner d'automne	22 novembre
Terrasse du Fécheray	Chaque 2 ^{ème} dimanche du mois

* Manifestations amies recommandées



POUR TOUTE INFORMATION COMPLÉMENTAIRE

Contactez Samuel Bohbot, Président du club de l'Auto
Samuel.bohbot@free.fr
Tel : + 33 6 60 20 77 32

**MISE À JOUR PERMANENTE
DU CALENDRIER
DU CLUB DE L'AUTO**

sur le site www.clubdelauto.org



47^{ème} assemblée générale

28 janvier 2017 à l'hôtel Napoléon à Paris 8^{ème}

Notre assemblée générale qui s'est déroulée samedi 28 janvier 2017 à l'hôtel Napoléon à Paris, en présence d'une cinquantaine de membres accompagnés pour la plupart de leur conjointe, a vu le rapport moral du président et financier du trésorier approuvé à l'unanimité.

Il a été rappelé que l'année 2016 avait été particulière en raison de la 50^{ème} édition du Paris Deauville que nous avons fêté en grande pompe comme il se doit et avec un énorme succès.

En cette année 2017, les manifestations prévues ont été : Rétromobile, Enghien-les-Bains (avec son concours d'élégance), Paris Granville, Paris Deauville dans une nouvelle version, sans oublier notre rendez-vous mensuel (2^{ème} dimanche du mois) sur la terrasse du Fecheray à Suresnes, un pique-nique géant en famille, un dîner et une sortie de type balade d'une journée.

3 postes d'administrateur étaient à renouveler, seulement 2 candidats, qui ont été élus ou réélus, Jacques Maison (trésorier) Michel Romanet-Perroux (communication en lien avec Geneviève Brunerie)

Après l'assemblée générale, un moment de détente arrosé de champagne et amuses gueules permit à chacun de converser, plaisanter, échanger entre passionnés, puis vint l'heure du dîner avec sa traditionnelle tombola au cours de laquelle une étole en fourrure offerte par Sprung Frères a été gagnée.



1) RAPPORT FINANCIER

Jacques Maison, trésorier, présente le rapport financier ci-après pour l'exercice 2017 :

1-1 RECETTES

Cotisations	9 760 €
Partenariats, produits financiers	2 272 €
Boutique et affiches	6 645 €
Produits s/ exercices antérieurs & futur	209 €
Rallyes et Evénements	128 232 €

Total : **147 118 €**

1-2 DÉPENSES

Frais de Fonctionnement	6 960 €
Communication et relations publiques	8 222 €
Boutique et affiches	8 643 €
Rallyes et Evénements	139 735 €
Régularisation s/ exercice antérieur	233 €

TOTAL : **163 793 €**
Solde de l'exercice : (16 675 €)

1-3 RÉSULTAT ET TRÉSORERIE

Le montant des dépenses est supérieur à celui des recettes, dégageant un solde négatif important en raison principalement du rallye Paris-Deauville pour lequel le Conseil avait accepté un investissement budgétaire exceptionnel pour la célébration de sa 50^{ème} édition; par ailleurs, la boutique du Club a réapprovisionné ses stocks en articles qui s'écouleront sur plusieurs exercices.

Ce résultat se répercute au niveau de la trésorerie du Club qui, compte tenu des acomptes engagés à hauteur de **6 275 €** pour la préparation d'événements 2017, clôt son exercice avec des avoirs en baisse à **48 175 €** contre **67 689 €** à fin 2016.

Le Rapport Financier a été approuvé à l'unanimité par tous les membres présents et représentés.

2) ELECTION DES MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Etaient présents 30 membres et 9 membres étaient représentés par des pouvoirs.

Le nombre de candidats éligibles au Conseil d'Administration étant inférieur au nombre maximal de postes prévu par les statuts (soit 12 membres), le Président Samuel BOHBOT engage cette élection en demandant si le vote à main levée (en lieu et place du vote à bulletin secret) pouvait être envisagé, ce que l'assistance a accepté, personne ne s'y étant opposé.

Les 6 Membres en cours de mandat au Conseil d'Administration sont :

- Samuel BOHBOT
- Geneviève BRUNERIE
- Jean-Claude PELTIER
- Patrick ROLLET
- Alain BRUNERIE
- Jean YOT

Les 3 Membres du Conseil d'Administration arrivant en fin de mandat sont :

- Corinne ARIOLI-CEREDE
- Antoine GLACHANT
- Jacques MAISON

Ont démissionné, ou n'ont pas souhaité se représenter au Conseil d'Administration :

- Corinne ARIOLI-CEREDE
- Antoine GLACHANT

S'est présenté au suffrage comme membre du Conseil d'Administration :

- Michel ROMANET-PERROUX (précédemment membre coopté)

A démissionné comme membre coopté du Conseil d'Administration :

- Hervé LASSALAS

Il est procédé à l'élection de ces candidats par un vote à main levée.

Résultat du vote : 39 voix Pour et 0 Abstention

Les nouveaux membres élus rejoignent le Conseil d'Administration qui se retire pour définir les différentes fonctions en son sein.

Après délibération du nouveau Conseil d'Administration les attributions sont les suivantes :

FONCTION	MEMBRES DU C.A.
PRESIDENT	Samuel BOHBOT
CONSEILLER DU PRESIDENT	Jean YOT
TRESORIER	Jacques MAISON
SECRETAIRE GENERAL	Jean-Claude PELTIER
RELATIONS INTERNATIONALES	Patrick ROLLET
ORGANISATION MANIFESTATIONS	Alain BRUNERIE
GESTION BOUTIQUE	Geneviève BRUNERIE
COMMUNICATION	Michel ROMANET-PERROUX
CORRESPONDANTS EN REGIONS	
RHONE ALPES	Jacques DAYEZ
PROVENCE-COTE D'AZUR	Patrick CHANSON



UNE SÉLECTION DE CENTRES AGRÉÉS POUR LE CONTRÔLE
TECHNIQUE DU PATRIMOINE AUTOMOBILE

POUR CONNAÎTRE LE CENTRE
AUTOSUR CLASSIC
le plus proche : WWW.AUTOSUR.COM
N° Vert 0 800 55 56 57

PARTENAIRE
DE LA FFVE



Rétromobile 2017

Le club de l'auto a participé à la
42^{ème} édition du salon Rétromobile
qui s'est déroulée
du 8 au 12 février 2017



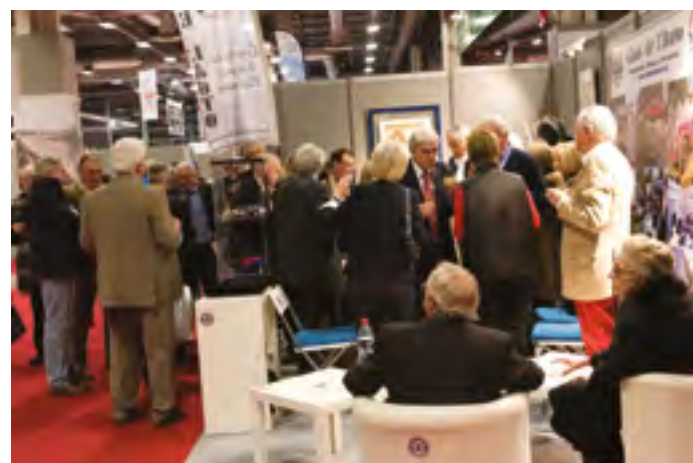


Pendant 5 jours, les membres du CA ont assuré une permanence afin de répondre aux questions des passionnés et curieux venus sur notre stand, situé cette année dans l'espace dédié aux clubs.
De nouvelles rencontres ont ainsi permis de recevoir les adhésions de nouveaux membres.

Nous tenons à remercier nos membres les plus fidèles qui ont passé un moment avec nous, notamment nos amis venus d'Angleterre, de Suisse et de Slovaquie, sans oublier ceux de Normandie, de Rhône-Alpes et du Sud-Ouest.

Le traditionnel cocktail, qui s'est déroulé le vendredi soir dans une ambiance sympathique et conviviale, a permis à chacun de se retrouver, d'évoquer avec nostalgie les bons moments passés et d'envisager ceux à venir lors des prochaines manifestations.

*À l'année
prochaine !*



Crédit photos Eric AUDRAS

ENGHIEN-LES-BAINS Concours d'élégance

Les 29 et 30 avril dernier, dans le cadre des journées du patrimoine roulant, le club de l'auto a organisé un concours d'élégance en partenariat avec la municipalité et l'office du tourisme d'Enghien-les-Bains.



Dès le samedi après-midi, sous un soleil radieux, le public venu nombreux a pu découvrir les équipages présentés le long de la jetée du lac mais aussi effectuer des baptêmes en « américaines » pour l'opération caritative au profit des œuvres du Lions club d'Enghien-Montmorency.

Un plateau très varié Austin 10/4 (1936), Rosengart Super-Traction cabriolet (1939), Bentley R Type (1953), Cadillac T 62 convertible (1957), Cadillac Buick Le Sabre convertible (1959), Morgan +4 (1961), Sunbeam Alpine Série III (1963), Jaguar Mk2 (1964), roadster Jaguar Type E 3.8l S1 (1964), Triumph TR 250 (1968), Citroën DS D super 5 (1974).

Après une soirée au cours de laquelle de belles rencontres ont pu se faire entre les participants, tous se sont retrouvés dès le lendemain pour participer ensemble à un tour de ville sous le regard nostalgique des passants.

Le concours d'élégance présenté l'après-midi du dimanche, malgré une météo maussade, a été une très grande réussite. Le Club de l'Auto remercie tous les équipages présents et adresse ses félicitations aux gagnants : Rochet Schneider Type 12hp (1912) de Jean Pierre Lanoe, Ford A roadster (1930) de Jacques Jamais, Hotchkiss 680 (1940) de Jean Odoul, Cadillac 4 doors convertible de Jean-Pierre Coustenoble, Chevrolet 3100 pick-up (1951) de David Journo, Oldsmobile Super 88 convertible (1957) de Thierry Benhaim, FHC Jaguar Type E 3.8l S1 (1962) de Lionel de La Sayette.

*La ville et le Club de l'Auto
ont déjà pris rendez-vous
en 2019.*

Crédit photos : Eric AUDRAS



La Tradition Historique

1779 XF.76

Saucisses et Saucissons Roches Blanches
NE PARTEZ JAMAIS SANS ELLES

Z.A. La Vallée - 76450 CANY BARVILLE

Triumph Monte-Carlo 1934

SURESNES

les rendez-vous mensuels

*Un moment de partage et de convivialité
comme nous les aimons au Club de l'Auto.*





Les rassemblements de Suresnes nous permettent tout au long de l'année d'accueillir des passionnés heureux de se retrouver avec leurs belles mécaniques, véritable patrimoine que nous sommes soucieux de préserver.

Mis à la disposition du Club de l'Auto par la municipalité de Suresnes, ce site magnifique, objet de convoitise, nous permet d'organiser une fois par mois une réunion à laquelle participent nos membres mais également d'autres collectionneurs venus de différents horizons. Que de bons moments partagés.

Dès les beaux jours et plus précisément lors d'épisodes très ensoleillés, nous organisons un pique-nique afin de profiter, jusque dans l'après-midi, de cette terrasse au point de vue exceptionnel sur Paris. Chacun apporte son déjeuner et c'est un moment de partage et de convivialité comme nous les aimons au Club de l'Auto.





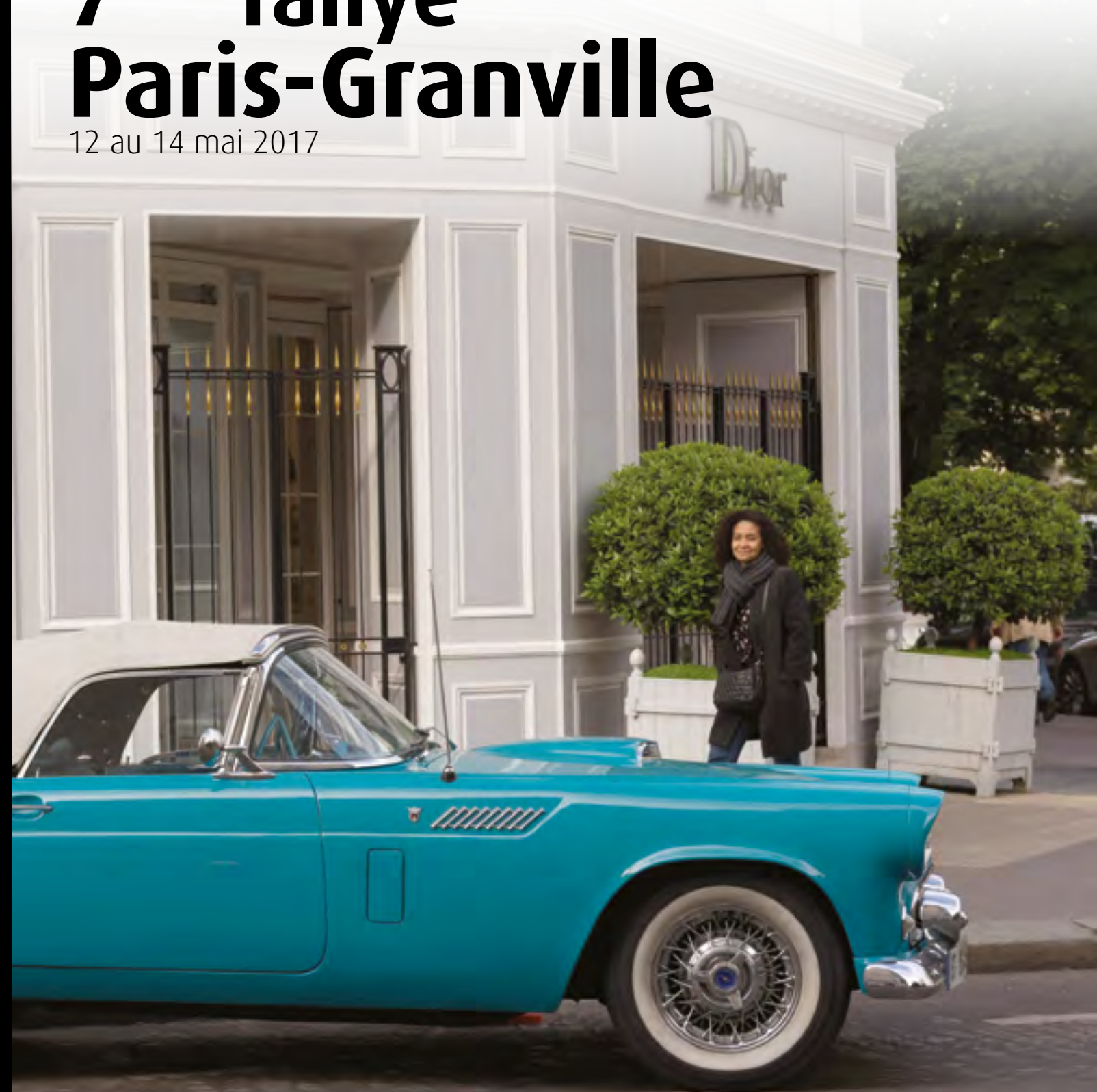
BRUNO SAINT HILAIRE DEAUVILLE
9 RUE BRENEY
14800 DEAUVILLE
Tél. : 02 31 88 93 70
<http://www.bruno-saint-hilaire.com/>

 **SAINT HILAIRE**



7ème rallye Paris-Granville

12 au 14 mai 2017





Comme à l'accoutumée, le départ fut donné devant la maison Christian Dior, rue François 1^{er}, destination Bagnoles-de-l'Orne où nous avons passé notre première nuit après avoir sillonné les petites routes départementales qui nous ont amenés jusqu'au château de Carrouges pour déjeuner.



Après cette nuit réparatrice, nous avons repris la route sous l'escorte d'un club de motards granvillais pour nous amener dans les hauteurs de Granville où la municipalité nous a reçus pour un déjeuner buffet. L'après-midi balade dans la campagne granvillaise, visite de la fonderie de cloches Cornille Havard à Villedieu les Poêles.



Dimanche 14 mai, exposition le matin des « belles anciennes » rue Lecampion à Granville, l'après-midi concours d'élégance dont les lauréats sont :

- 1 DAYEZ Jacques/Anne-Sophie Dayez**
Delahaye 135M cabriolet Figoni & Falaschi de 1948
- 2 MAHDAVY Alfred/Cécile Murith**
Ford Thunderbird cabriolet avec kit continental de 1956
- 3 CHIPART Gérard/Joëlle Ducluzeau**
Renault Viva 4 kz7 limousine de 1932
- 4 COUSTENOBLE Jean-Pierre/Marie-Claire**
Cadillac série 62 phaëton 4 portes de 1941
- 5 DELAROCHE Boris/Coline Desfeux**
Porsche 356 AT1 coupé de 1957
- 6 GOLDING Peter/Ann Golding**
Bentley 4,5L Van den Plas type "Le Mans" de 1929
- 7 CASTELLINA Daniel/Brigitte Fabre-Pellerin**
Mercedes 600 limousine Pullman de 1969

Vers 19h30 départ en car pour le château de la Crête à Granville, pour un dîner arrosé de champagne avec remise des prix pour les lauréats.



Bonheur des équipages présents, public ravi, soleil et sourires, tous se sont donné rendez-vous en 2019 pour la 8^{ème} édition

Michel Romanet-Perroux

Si l'on parle du dernier Paris Granville comme le ferait La Vie de l'Auto, on décrirait à loisir, les paysages extraordinaires de cette région, la mer, le ciel bleu et le temps exceptionnel, d'autant qu'il était inattendu, qui ont accompagné ce sympathique rallye.

On pourrait aussi décrire certaines autos particulièrement marquantes, comme la fabuleuse Delahaye Figoni ou la Bentley venue de loin et que son propriétaire n'a pas hésité à réparer lui-même sur le parking de l'hôtel Mercure quand la pompe à essence a lâché. (Une maladie bien dans la tradition des Anglaises). Mais le Paris Granville, c'est bien autre chose. Avec le temps les membres du club ont appris à se connaître et à s'apprécier. Au-delà de l'événement lui-même, tout le monde a un tel plaisir à se retrouver que le week-end devient une sorte de fête de famille qui est un régal pour tous. C'est ça le Club de l'Auto : une bande de copains qui s'amuse ensemble. Un moment d'éternité tel, qu'on aimerait que la vie ne soit faite que de ça. Et même si la réalité nous rattrape la semaine suivante, le souvenir demeure pour notre plus grand plaisir.

Jean-Pierre Coustenoble



Témoignage d'un nouveau membre

J'avais reçu l'appel de Philippe Le Moul, trois semaines auparavant, m'invitant à participer au Rallye Paris-Granville. Bien qu'ayant un calendrier bien rempli en cette période de course, je décidai de m'y engager avec ma Porsche 356 AT1.

Ce Rallye est avant tout un concours d'élégance, la performance n'est pas une donnée prise en compte.

Un prix lors d'un concours d'élégance récompense la voiture mais aussi et surtout son équipage. L'ensemble doit être soigné, élégant aussi bien sur les ensembles vestimentaires que sur l'attitude avec le jury et le public.

Il était convenu avec l'organisation du club de l'Auto que nous récupérerions le rallye à la fin de la première journée, à Bagnolles-de-l'Orne. J'étais heureux de m'y rendre au volant d'une des plus belles voitures que j'avais pu non-restaurée, heureux de m'évader le temps d'un week-end, heureux d'emprunter de petites routes et de découvrir une multitude de petits villages à travers la campagne ornaise.

Nous sommes arrivés pile à l'heure dans un beau manoir, première étape du rallye. Sur le parking déjà, de nombreuses autos dont nous avons pu apprécier la qualité.



Au milieu des anglaises, notre Porsche paraît toute petite, mais ses formes généreuses caractéristiques des premiers modèles de 356 attirent rapidement les passionnés du Rallye.

Au matin, les premiers rayons du soleil viennent effleurer mes yeux d'une douce lumière. Il n'y a pas le moindre son aux alentours, si ce n'est celui du silence et de la nature. Après le petit déjeuner, nous prenons la route entre une Sunbeam et une Mercedes. C'est Coline qui essaye de dompter notre Porsche. La puissance n'est pas démesurée, mais le freinage et la direction d'une grand-mère de soixante ans sont loin de ce que l'on connaît aujourd'hui.

De Bagnolles-de-l'Orne, nous rejoignons la côte en longeant la baie du Mont Saint Michel. Le ciel est bleu avec ce qu'il faut de nuages blancs pour le rendre normand. Nous arrivons peu avant midi dans la vieille ville de Granville, où nous déjeunons, entourés de belles Jaguar, Delahaye, Mercedes,...

Après déjeuner, direction Villedieu les Poêles. Tout le week-end, nous avons croisé d'autres équipages lors des repas, ou même entre deux routes, et l'ambiance était toujours au beau fixe.

L'épreuve du concours d'élégance, nouveauté pour nous, fut un exercice très sympathique. La légère pointe de stress au moment de descendre est vite dissipée par la bonne ambiance parmi les spectateurs. Nous sommes rappelés une heure plus tard pour recevoir le prix de la ville de Granville.

*La soirée, qui s'est déroulée au
Château de la Crête,
fut comme le reste du rallye :
Parfaite.*

Boris Delaroque

Une balade en Picardie

Juin 2017

Les étés passent trop vite. Raison de plus pour devancer l'appel et les commencer au printemps.

A l'initiative de Geneviève et Alain Brunerie, une dizaine de voitures se retrouvent le samedi 17 juin au matin sur une aire d'autoroute au nord de Paris.

La rigueur, le talent et l'imagination avaient (encore) frappé, tant en ce qui concerne la définition du concept-sortie d'une journée en dehors des heures d'affluence - que de sa traduction concrète : itinéraire dépayçant, esthétiquement réussi et culturellement stimulant. Le tout conclu par un déjeuner convivial et animé.

Des jolis zigzags ensoleillés nous conduisent d'Ermenonville à Chantilly, suivis par les fantômes de Rousseau et des princes de Condé, en passant par Pierrefonds et Rethondes, accompagnés des ombres de Viollet-le-Duc et de Foch. Arrivés à la Clairière de l'Armistice, nous rentrons dans un musée à taille humaine qui comprend, non seulement le célèbre wagon reconstitué et aménagé à l'identique, mais également une exposition d'objets du quotidien et de photos dans leurs tirages d'époque.



Par moment l'Histoire s'arrête. Ce fut ici le cas par deux fois, en novembre 1918 et en mai 1940. La sérénité du lieu est d'autant plus frappante que tout dans ce lieu nous ramène au paroxysme de sauvagerie que furent les deux guerres mondiales. Il règne un silence étrange dans ce coin de forêt. L'atmosphère de cette fin de printemps, le calme de ce « trou de verdure » ne sont pas sans rappeler le Dormeur de Val de Rimbaud paisiblement endormi, « deux trous rouges au côté droit ».

Après un déjeuner chaleureux, la promenade se poursuit, couronnée par une flamboyante improvisation à l'orgue dans une simple et merveilleuse abbaye. Nos yeux se ferment et les siècles dansent entre eux...

De tout ceci, une certitude et un espoir : nous ne laisserons pas les organisateurs en paix. La prochaine sortie devra faire oublier la première et nous faire attendre avec impatience la suivante

*Vaste programme
comme aurait dit l'autre*

Philippe CHARHON
Photos : G. Brunerie





Journées du patrimoine

En septembre 2012 à l'occasion des Journées Européennes du Patrimoine, et pour la première fois, l'Office de tourisme de Suresnes a souhaité rendre hommage et faire revivre son patrimoine automobile.

Riche d'un passé industriel, de nombreuses usines et personnalités ont contribué au développement de la construction automobile, et de grands noms comme SAURER, DARRACQ, CHEVROLET, TALBOT, LATIL... marquèrent la production.

L'Office de tourisme de Suresnes vise chaque année de faire revivre et partager un pan de ce passé.

Pour la septième année consécutive l'Office de tourisme de Suresnes recevra sur deux jours le samedi 15 et le dimanche 16 septembre 2018, plus de deux cents voitures anciennes sur la Terrasse du Fécheray, lieu privilégié, surplombant Paris. Il rouvrira une page de son histoire et invitera les visiteurs à bord des voitures le temps d'une balade en ville. Ce sera l'occasion d'apprécier des voitures peu souvent exposées et de rencontrer des collectionneurs passionnés.

Mélisandre Hermonfait



Photos : Benoît Moyen

Fête des vendanges à Suresnes



Le 30 septembre et le 1er Octobre pour la 34^{ième} édition du Festival des Vendanges de Suresnes, une vingtaine de compagnies de cirque, de danse, musique et théâtre de rue se sont produites à la Cité Jardins de Suresnes

Cet évènement est devenu, au fil des années, l'un des plus grands festivals d'art de la rue d'Ile-de-France regroupant 150 artistes et plus de 30.000 spectateurs fidèles.

La vigne de Suresnes possède 5000 pieds de vigne et c'est une des plus ancienne d'Ile de France on retrouve des écrits depuis 1645 environ. Elle produit un vin blanc tout a fait correct, la quantité reste néanmoins très limitée. Cette année L'Office de tourisme et la Confrérie des vins de Suresnes ont souhaité y associer quelques voitures de collection.

Evidemment le Club de l'Auto a été sollicité, pour notre présence soutenue au Rassemblement de la Terrasse du Fécheray depuis plusieurs années, et notre participation active aux journées du Patrimoine.

Le Club a aligné une vingtaine de voitures qui ont défilé en centre ville et participé à la fête.

Fidèle à la tradition, la cérémonie d'intronisation de la Confrérie des vins de Suresnes a eu lieu le dimanche 1^{er} octobre au matin, en présence du Maire de Suresnes, du parrain de la manifestation, le cinéaste et metteur en scène Pascal Thomas habitant de Suresnes depuis toujours et d'un cortège d'enfants de 5 à 12 ans, vêtus de l'habit des petits vendangeurs.

10 nouvelles intronisations cette année dont 2 commissaires de police, directeur d'école, journaliste et animateur Radio, scientifiques, descendant de la famille des Champagnes Heidsieck.

En remerciement des services rendus depuis de nombreuses années à la ville de Suresnes, j'ai été également intronisé ce qui m'a fait grand plaisir.

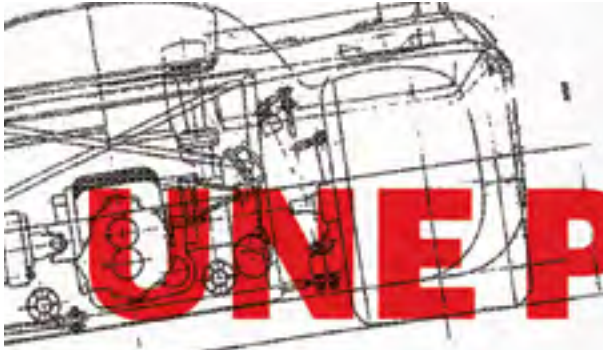
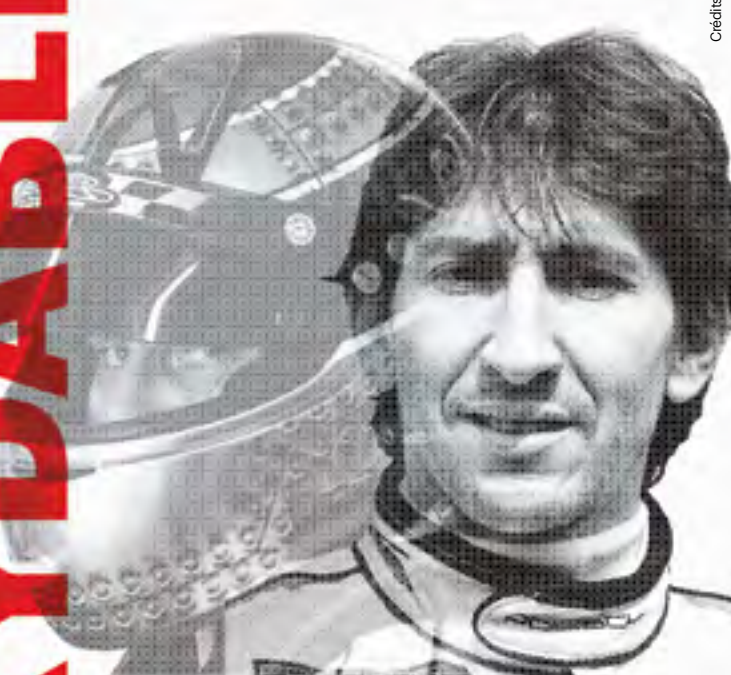
La fête a duré toute la journée, ce fut un grand moment de convivialité, hélas pour la première fois semble-t-il la météo nous a boudés.

Un rendez vous est déjà pris pour l'année prochaine.

Samuel Bohbot

Photos : G. Brunerie




UNE PASSION

INOXYDABLE

MOTUL

Gamme MOTUL pour véhicules historiques

SAE 30 & SAE 50: Parfaitement adapté aux moteurs et aux boîtes de vitesses construits entre 1900 et 1950. Lubrifiant minéral monograde à basse teneur en détergent pour une compatibilité totale avec les joints en papier, feutre et tissu.

20W50: Lubrifiant minéral multigrade conçu pour les moteurs construits entre 1950 et 1970, tout en bénéficiant de l'avancée technologique des lubrifiants MOTUL.

2100 15W50: Version actualisée de la 2100 de 1966. Développé pour les moteurs d'origine, atmosphériques ou turbocompressés, construits après 1970. Lubrifiant semi synthétique.

300V Motorsport Line: Maintenance des véhicules d'époque et/ou de compétition équipés de moteurs reconditionnés. Lubrifiant 100% synthétique.

QUARANTE ANS APRÈS

sa dernière course, la mythique Porsche 917 LH faisait toujours parler d'elle, mais son cœur s'était arrêté. Sébastien Crubilé a été choisi pour insuffler un nouveau souffle de vie dans le moteur de la voiture appartenant à l'Automobile Club de l'Ouest, qui sommeillait dans le Musée des 24 Heures du Mans. Pour la Fondation du patrimoine, soutenue par MOTUL, il n'a jamais été question de procéder à un démontage complet. Sébastien a utilisé judicieusement l'aide allouée par MOTUL, en utilisant des produits spécifiquement adaptés, notamment pour dégraisser les pièces. Trois semaines plus tard, la Porsche «Longue Queue» rugissait de nouveau. Aux passionnés qui font revivre les légendes du passé, MOTUL apporte son soutien sans faille et la force de son expertise.

MOTUL

Crédits photo : © Crubilé Sport & Automobile Club de l'Ouest

SÉBASTIEN CRUBILÉ
Pilote et Dirigeant de Crubilé Sport



Marque à l'honneur

51^{ème} édition

Rallye PARIS DEAUVILLE 2017

Un cru Chaleureux



Photos : Alain Besnard et Eric Audras

Vendredi 9 h, fiers comme Artaban nous nous garons sur l'esplanade de Suresnes.

Nous avons appris la veille, à 19 h, que le joint de culasse de l'irréprochable MKII, que nous venons d'acheter, était réparé.

Sur la proposition malheureusement tardive des membres du bureau qui, comprenons-nous, hésitèrent à modifier le programme initial, nous sommes quelques-unes, à quitter la terrasse du Fécheray à Suresnes, pour rejoindre Deauville avant 16 h.

Le programme officiel était loin de nous annoncer la réalité des festivités :

charmantes routes du Mantois pour nous arrêter à Harcourt où quelques autres nous rejoignent pour un déjeuner délicieux dans le restaurant de la place du village, poursuite de l'escapade par de très petites routes de Normandie, pittoresques et ensoleillées, avant de rejoindre le lieu de regroupement devant la gare de Deauville.



Requiqués par une coupe de champagne offerte par la Brasserie le BUREAU, nous défilons une première fois devant la mairie de Deauville, sous un portique, où Jean Pierre COUSTENOBLE venu avec une belle américaine country, commente le charme de nos anciennes sous l'œil attendri des nombreux badauds attirés depuis longtemps par les affiches de la ville.

Nous rejoignons nos chambres dans le très confortable et mythique hôtel NORMANDY, idéalement situé face à la plage de Deauville, où nous attend un cocktail d'accueil et de jolis cadeaux de bienvenue offerts par le club. Nous dinons ensuite dans la chaude Brasserie le DRAKKAR.



Le Samedi sous les nuages, nous parcourons le pays d'Auge grâce à un magnifique parcours à destination des fromageries de Livarot dont le rapport sens du marketing/ richesse des collections est hors concours



Nous n’y restons que 20 mn pour aller déjeuner au beau manoir de Sens, où dans une salle un peu froide, le club nous réserve un déjeuner original et raffiné. S’en suit une introduction à la vie des haras : nous sommes désormais incollables sur la reproduction des trotteurs.

L’après-midi est consacrée à la présentation des voitures près de la place Morny.

Il ne fait pas beau mais les badauds sont souvent des collectionneurs ou de manière inattendue des amis et nous bavardons un verre de champagne à la main offert par LE MORNY’S Café.

Sandrine Cordier nous rejoint avec sa magnifique XK120, la courroie de ventilateur rompue. Elle défilera le lendemain tout de même avant de danser toute la nuit



Pour ma part ma consommation atteint 20 l au 100 et la voiture pue l'essence
Le chasseur de l'hôtel et Valentin identifieront le lendemain matin une arrivée d'essence en chute de Niagara vite réparée

Le samedi soir est grandiose : le petit train bleu nous emmène villa Strasburger pour un dîner à nouveau délicieux, au son d'un récital d'arias et d'ouvertures d'opéra donné par 3 jeunes professionnels de l'art lyrique et une pianiste. J'imagine mal comment nous aurions pu être plus nombreux dans ce salon historique.



Dimanche le grand jour.

Nous débutons la journée devant l’hôtel par des petites promenades au bénéfice de PERCE NEIGE qui ne nous avait malheureusement pas donné de banderole.

Avec une belle Cadillac occupée par des musiciens qui d’ailleurs auront une panne de boîte de vitesse avant de rentrer à Paris, nous haranguons donc les passants. Les femmes veulent, disent-t-elles, montrer la belle voiture aux enfants, les hommes ressentir ce qu’il y a sous le capot. Bref un classique.

Puis déjeuner dans la salle à manger comble, du beau restaurant du champ de course de Deauville. Quelques boutiques démontables et bien pratiques le bordent : de l’huile et autres additifs aux tarifs très compétitifs, la boutique du club tenue par Geneviève et son amie, aux tenues choisies et également très abordables. Les équipages sont élégants ; les voitures sont alignées sur la pelouse. On nous dit qu’il y en a moins que l’année dernière (25 voitures, 50 participants).

Certes, mais elles sont belles, et le défilé animé avec érudition et tendresse par Antoine Glachant, lui-même intermédiaire en voitures anciennes à Coignières, dure 2 heures, suffisamment, nous semble-t-il, pour les gradins bien fournis. Un regret, il n’y a qu’une seule catégorie de prix réservé aux 3 plus exceptionnelles automobiles.

Retour à l’hôtel où nous avons bien le temps de nous préparer pour la soirée de gala au CIRO’S sur la plage de Deauville. Lors du dîner le bureau du club décerne de nombreux prix et nous avons le plaisir de recevoir un beau trophée. Selon l’habitude semble t il du club, le dîner est excellent, la musique aussi, et les rockeuses tournent.



Le lendemain lundi derniers échanges au petit-déjeuner avant de partir pour Paris.

Pour notre part nous mettrons la journée à revenir la tête dans les nuages en passant par la cathédrale d'Evreux.

Notre première participation à ce rallye nous laisse un sentiment de grande maîtrise de l'organisation, de qualité des automobiles, de diversité y compris géographique des participants (Lituanie, Slovaquie, Brésil, Grande Bretagne, France aussi) et de chaleur des événements. Celle-ci viendrait-elle du fait que nous n'étions pas très nombreux ?

Bref, un chaleureux rallye d'excellence et de tradition comme il y en a peu. Nous reviendrons. Bravo et merci aux organisateurs

Frank Durand Daniele Pourtaud



1er prix : HORCH 853 cabriolet 1939, collection Saulius KAROSAS



2ème prix : ALFA ROMEO 6 C 2500 Touring 1939, collection Jean-Charles HAZET



3ème prix : BUGATTI 57S Atlantic replica, collection Karol PAVLU

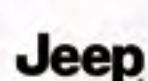




VOTRE CONCESSIONNAIRE DEPUIS 50 ANS



- 33, avenue d'Argenteuil
92600 Asnières-sur-Seine
- 38, rue Dailly
92210 Saint-Cloud
- 67/69, boulevard Carnot
78110 Le Vésinet
- 31, route de Mantes
78240 Chambourcy
- 1067, route des Quarante Sous
78630 Orgeval
- 2, avenue de la Durancie
78200 Mantes-la-Jolie



- 155, avenue Georges Clemenceau
92000 Nanterre



En Ile-de-France

140/158, avenue François Arago
92000 Nanterre
- 2, rue Bellini
92800 Puteaux
- 35/41, avenue Paul Doumer
92500 Rueil-Malmaison
- 25, boulevard Richelieu
92500 Rueil-Malmaison
- 40/42/119, avenue du Maréchal Foch
78400 Chailou
- 17, boulevard Hostachy
78290 Croissy-sur-Seine
- 112, rue du Président Roosevelt
78100 Saint Germain-en-Laye
- 41, boulevard de l'Europe
78540 Vernouillet
- 1067, route des Quarante Sous
78630 Orgeval

En Bretagne et Normandie

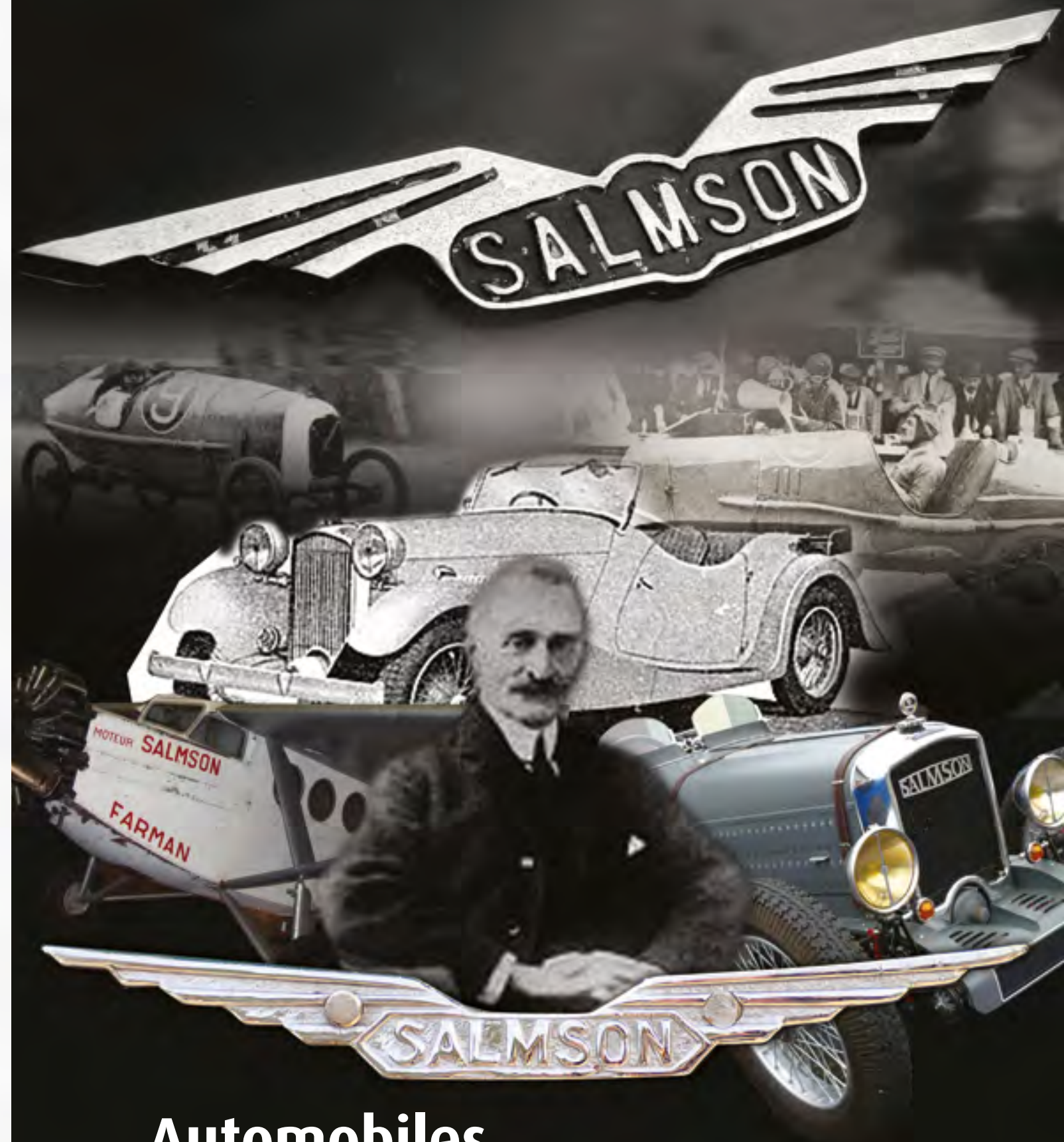
- 61, boulevard Gambetta
35400 Saint-Malo
- P. A. La Richardais
35800 Dinard
- 4, route de Ploubalay - Taden
22100 Dinan
- 87, rue du Commandant Bindel
50300 Avranches
- 199, rue Marie Fougeray
50400 Granville

ILE-DE-FRANCE BRETAGNE NORMANDIE

WWW.SCHUMACHER.FR

GRUPE SCHUMACHER 140/158 AVENUE FRANCOIS ARAGO - 92000 NANTERRE

Tél : 01 56 83 82 50 - Fax : 01 56 83 82 52



Automobiles les Plus Remarquables l'histoire Salmson par Patrick de Bondeli

Emile Salmson (1859-1917) fonde en 1889 un atelier spécialisé dans la fabrication de pompes et machines à vapeur, qui prend le nom de « Emile Salmson et Cie » en 1896. L'activité de fabrication de pompes sera appelée à perdurer jusqu'à nos jours sous divers noms, notamment « Société des Pompes Salmson » et, aujourd'hui, groupe « Wilo-Salmson AG ». Elle s'implante à Argenteuil en 1921, puis à Laval à partir de 1959. En 1908, à la demande de Georges Canton et Georges Unné, ses développeurs, Emile Salmson décide de produire un moteur d'avion à 7 cylindres en étoile fixe.

Cette activité s'avère prometteuse, mais elle nécessite des moyens industriels beaucoup plus importants. Emile Salmson achète donc de vastes terrains à Boulogne-Billancourt pour y implanter en 1913 une nouvelle société, la « Société des Moteurs Salmson », ou « SMS », destinée à fabriquer ces moteurs en étoile. Avec le développement de l'aviation avant-guerre, et plus encore pendant la 1ère Guerre Mondiale, cette activité connaît un grand développement et de nombreux moteurs sont produits à 7 ou 9 cylindres, et même à double étoile 14 ou 18 cylindres. SMS est alors l'un des trois grands constructeurs de moteurs d'avions en France avec Gnôme et Rhône (moteurs en étoile rotatifs) et Hispano Suiza (moteurs en V).

A partir de 1915 la SMS produit même ses propres avions. Environ 4000 moteurs et 3000 avions sont fabriqués par SMS durant la 1ère Guerre Mondiale.

Cette activité aéronautique (moteurs en étoile, parfois aussi en V, et avions) perdurera jusqu'en 1956 et elle s'éteindra avec l'obsolescence des moteurs en étoile.

Après le décès d'Emile Salmson (1917), ses fils revendent SMS en 1919 et les nouveaux actionnaires nomment Jean Heinrich directeur. La fin de la guerre ayant provoqué une chute des commandes en aviation, SMS décide, comme d'autres (Voisin, Farman,...), de se reconvertir partiellement dans l'automobile.

Dans tout ce qui suit nous ne parlerons plus que de l'activité automobile de SMS.

Cette activité automobile peut se décomposer en 3 phases :

- . 1919-1930 : Cyclecars et « voiturettes » de course et de sport,
- . 1929-1953 : Production d'automobiles familiales de qualité, mais ne dépassant pas la gamme moyenne et qui, devenues surannées, se vendent très mal en 1952-1953,



. 1953-1957 : Production d'une auto sportive très réussie, la 2300 S, qui consacre le retour de Salmson en compétition, mais qui, trop coûteuse, ne permet pas à la marque de se redresser.

A partir de 1921 il y a une constante importante dans cette production : Les moteurs 4 cylindres 2 ACT, dont Salmson est le premier à proposer la commercialisation en série, équiperont toutes les automobiles Salmson. Avant cela, cette architecture n'était apparue que sur des moteurs d'autos ou de canots de course (Delahaye, Peugeot, Delage,...).

Nous allons maintenant passer en revue, au fil de l'histoire de la marque, les autos les plus remarquables dans chacune des trois grandes phases de production évoquées ci-dessus.



Salmson AL 1922-1923



Cyclecars et Voiturettes de Course (1919-1930)



Les cyclecars sont des autos 2 places de moins de 350 kg. et moins de 1100 cm3 soumises à une taxe réduite. Salmson débute la production automobile en 1919 en fabriquant sous licence le cyclecar Britannique GN.

La première vraie Salmson est l'AL, promue par André Lombard, directeur commercial de SMS, et pour laquelle l'ingénieur Emile Petit construit un moteur 4 cylindres 1100 cm3 en version culbutée (18 CV) ou 2 ACT (35 CV), architecture moteur commercialisée ainsi pour la 1ère fois au monde. Si l'on excepte le fait que la version culbutée du moteur subsistera encore jusqu'en 1926, tous les moteurs Salmson adopteront ensuite cette architecture à 2 ACT.

Le moteur AL 2 ACT restera à 1100 cm3, mais il évoluera pour donner 45 CV à 5100 t./min. en 1924 dans la version AL3.

1923 est une année record dans la production automobile de SMS avec 3072 autos produites. Mais le départ d'André Lombard, en désaccord avec Emile Petit, influe négativement sur ce chiffre, qui chute de moitié dans les années qui suivent pour arriver à 792 autos produites en 1928.

En 1924 Salmson lance une voiturette, la VAL, plus lourde mais plus utilisable que les cyclecars AL. Ce modèle connaît de multiples versions, de tourisme (VAL) avec moteur culbuté ou de compétition avec moteur à 2 ACT, toujours en 1100 cm3 (VAL GS à 3 vitesses donnant 110 km/h. avec 35 CV. à 3500 t./min. et VAL GSS à 4 vitesses donnant 140 km/h.).



Salmson type D Torpédo 1925



Moteur Type D



Salmson Grand Prix San Sebastien 1930 et son Moteur à Compresseur

En 1927-1928, 3 prototypes à moteur 8 cylindres 1100cm3, 2 ACT, 2 compresseurs donnant de 140 à 170 CV. sont construits dans le but de battre les nouvelles Amilcar C6. Un prototype de moteur 6 cylindres 2 ACT 1600 cm3 est aussi construit parallèlement pour équiper une auto de tourisme de haut de gamme.

Emile Petit ne parvient pas à convaincre Jean Heinrich de poursuivre ces développements et il quitte SMS. Ce départ



est une perte importante pour SMS, mais la prudence de Jean Heinrich en renonçant à ces développements coûteux est sans doute salvatrice à l'orée de la grande crise économique.



Salmson S4DA Cabriolet 1938

Salmson 8 Cylindre et son moteur à 2 compresseurs Automobiles Familiales de Qualité, les S4 (1929-1953)

Avec l'arrivée de la crise économique en 1929, SMS décide d'abandonner la compétition et de renoncer au projet de haut de gamme à moteur à 6 cylindres.

SMS développe et produit alors une gamme unique d'autos de tourisme à moteur 4 cylindres 2 ACT, les S4, qui, dès le début, marquent un net progrès par rapport à la type D. Les deux premiers modèles de cette gamme sont les suivants : S4 7 CV fiscaux, 1300 cm3 (1929-1933), S4C 8 CV fiscaux, 1465 cm3 (1932-1935).

Grâce à la S4, les ventes, qui étaient tombées à 488 autos en 1929, remontent en 1930 (1280 autos produites) et 1931 (1203 autos produites). Mais elles connaissent ensuite une chute dramatique avec 26 S4 vendues en 1933, ce qui conduit SMS à présenter ensuite une nouvelle version bien plus moderne de la S4.

Elle offre beaucoup de progrès : roues AV indépendantes, direction à crémaillère, électricité en 12 V., boîte Cotal maintenant construite sous licence par SMS et proposée en standard. Plusieurs carrosseries usine sont proposées : Conduite intérieure, coach/faux-cabriolet, cabriolet. Une version S4DA propose un moteur plus gros de 10 CV fiscaux et 1730 cm3 donnant 55 CV à 4700 t./min. La S4D, se vendant à 2100 exemplaires en 1934-1935, relance bien la marque.



Salmson S4DA Coach 1937



Salmson S4E berline (1938-1951)

S4-61 10 CV fiscaux, 1730 cm3 (1938-1952)

Mêmes caractéristiques que la S4DA, mais carrosseries plus modernes avec calandre profilée et boîte Cotal maintenant fabriquée par MAAG.

En 1951-1952 apparaît une évolution S4-61L avec des freins hydrauliques un empattement un peu plus long et des carrosseries modernisées (coffre arrière intégré à la ligne et capot moteur ouvrant à mi-hauteur).



Salmon S4-61 Cond. Int. 1939



Salmson S4-61 Cond. Int. 1950

S4E 13 CV fiscaux, 2312 cm3 (1937-1951)

C'est le haut de gamme des S4. Le moteur donne 72 CV à 4800 t./min., la suspension AV, à roues indépendantes, a des barres de torsion longitudinales et les freins sont hydrauliques dès 1938.



Salmson S4E Roadster 1938



Salmson S4E Cabriolet 1950

Les Salmson Fabriquées Hors de la SMS de Boulogne-Billancourt

Les Dernières Rally à Moteur Salmson

La firme Rally de Colombes fabrique des cyclecars et voiturettes, essentiellement destinées à la course, de 1921 à 1933. Ces autos eurent diverses motorisations, mais les dernières d’entre elles, appartenant à la série « N » (1931-1933), ont des moteurs Salmson S4 et S4C. Elles prolongent, en quelque sorte, la présence de Salmson en compétition.



British Salmson

SMS ouvre en 1922 en Angleterre une filiale pour entretenir ses autos importées de France et en construire aussi sur place (2200 autos construites jusqu’en 1933). En 1929 SMS fonde à Londres sous le nom « Moteurs Salmson » une nouvelle filiale pour produire les moteurs d’avions en étoile destinés à l’Empire Britannique. Elle est rachetée en 1930 par le pilote automobile Howard Martineau et d’autres investisseurs qui la renomment « British Salmson

Aero Engines Ltd ». Les ventes de moteurs d’avion s’avérant un peu faibles, la société prend aussi la licence de fabrication des autos en 1934. Environ 230 S4C sont produites avec une boîte de vitesse améliorée (synchronisée sur les 2 derniers rapports) et des carrosseries Britanniques Ralah ou Newns. Le moteur est produit en 2versions : 12/55 à 1 carburateur et 12/70 à 2 carburateurs. Environ 75 S4D sont construites en 1937-1938. Les S4C et S4D n’ayant pas un rapport poids/puissance



British Salmson S6D Roadster et son Moteur

suffisamment favorable pour concurrencer les meilleures sportives Britanniques, British Salmson développe et construit en 1936-1939 une 6 cylindres sans équivalente en France, la S6D ou 20/90 dotée d’un moteur 2580 cm3 donnant 90 CV. et 140 km/h. Les premières autos ont des freins à câbles et les suivantes des freins hydrauliques Lockheed.

La production d’autos ne reprend pas après la 2ème Guerre Mondiale. La firme produit encore quelques petits moteurs 31 cm3 pour vélomoteurs, puis elle déménage à Glasgow où elle produit du matériel d’impression.



Rare 1936 British Salmson 20/90



Salmson Randonnée Coupé Saoutchik

Salmson Randonnée (1950-1953)

En 1950 les S4 apparaissent bien démodées et Salmson prépare pour le salon de l’auto 1950 (qu’elle loupera cependant de quelques semaines) une auto modernisée, mais sans grande évolution technique par rapport à la S4E, la Randonnée. Elle est produite à 507 exemplaires et elle est dotée d’un moteur à 2 ACT de 2218 cm3 développant 71 CV et d’une boîte de vitesse Cotal. La Randonnée est un peu plus grande et bien plus logeable que la S4E, mais sa carrosserie est toujours traditionnellement produite avec une armature en bois, ce qui la rend lourde et très coûteuse

: En 1951 une berline vaut 1.480.000 F. et un cabriolet 1.730.000 F, ce qui est comparable à une Talbot Lago Baby, mais une Citroën 15 CV 6 cylindres coûte alors seulement 754.800 F. Les ventes commencent à rechuter en 1951 (856 autos vendues) et les finances de SMS sont aussi plombées par le coût excessif de développement de nouveaux moteurs d’avion. Le principal actionnaire, Jean Heinrich cède alors le contrôle de SMS à Jacques Bernard (le constructeur de camions), qui fait déposer le bilan et placer SMS sous administration judiciaire.



Salmson Randonnée G72 cabriolet 1954



Salmson 2300 S Barquette Charbonneaux

La Salmson 2300 S et ses Dérivées (1953-1957)

En 1952 les ventes de la Randonnée chutent à 89 autos seulement et il est urgent de produire un nouveau modèle plus attrayant pour relancer la marque. Jacques Bernard demande alors à l'ingénieur Eugène Martin de développer un coupé sportif avec une ligne au goût du jour.

Cette auto est présentée au salon de Paris 1953 en 2 versions : 2300 S (S pour Sport) routière et 2300 GS (GS pour Grand Sport) destinée à la compétition.

Leurs caractéristiques sont les suivantes :

2300 S : Moteur 4 cylindres à 2 ACT de 2312 cm3 donnant 110 CV à 5000 t./min. avec une compression de 7,5 et un carburateur double corps. L'auto pèse 1230 kg., possède 4 places et a une longueur de 441 cm. avec un empattement de 268,5 cm.

2300 GS : 2 places, empattement réduit à 235 cm. et allègement maximal faisant passer le poids de l'auto sous les 1000 kg.

La production de la 2300 GS est limitée à 3 autos (2 à carrosserie usine et 1 à carrosserie spéciale de Pichon-Parat) et seule donc la 2300 S est réellement commercialisée.

Après quelques coachs prototypes, la 2300 S est produite en 2 versions successives de coach, la première (38 exemplaires) est due au carrossier Esclassan et la deuxième au carrossier Chapron. Chapron produit aussi 5 cabriolets, Motto quelques barquettes et Charbonneaux une barquette en polyester.

Ces autos offrent l'occasion d'un retour à la compétition des Salmson dans des épreuves telles que Liège-Rome-Liège (Salmson 2300GS Pichon-Parat 2ème en 1955 derrière une Mercedes Benz 300 SL...), Lyon-Charbonnières, la Coupe des Alpes, les Mille Milles, le Tour de France Automobile et les 24 Heures du Mans. Elles permettent de remonter un peu la production des automobiles Salmson (142 autos en 1954 contre 53 seulement en 1953), mais cela est éphémère car l'auto est trop chère et seules 79 2300 S sont produites en 1955 ; finalement un total de 236 autos du type seront produites jusqu'en 1957 (qui vit la production des deux dernières autos).

L'échéance concordataire de l'administration judiciaire arrive le 6 Octobre 1954. Jacques Bernard cède alors la majorité de SMS à Mathieu van Roggen, directeur de la vieille firme automobile Belge Minerva. Ce dernier pense pouvoir relancer la marque en produisant à nouveau une berline sur le châssis à 300 cm.

Salmson 2300 sport



d'empattement des Randonnée. Cette 2300 GT est carrossée par Chapron, elle pèse 1550 kg. et elle est présentée au Salon de Bruxelles 1955.

Mais c'est un cuisant échec car seules trois autos peuvent être produites et vendues.

Malgré cela, Salmson est encore présente aux Salons de Paris 1955 et 1956. En 1955, Salmson présente le prototype d'un moteur de 1500 cm3 destiné à une auto sportive qui ne sera pas développée, faute de moyens financiers (Gordini et Bugatti font de même et Bugatti ira un peu plus loin en produisant effectivement une auto apparue en 1959 au bout de 3 ans de développement, type 252, qui est toujours présente, restaurée et roulante, dans la collection du Musée de Mulhouse).

En 1956 Salmson présente une berline carrossée par Motto beaucoup plus moderne et légère que les berlines Chapron de 1955.



Salmson 2300S Cabriolet



Salmson 2300 S Barquette Motto



Salmson 2300 GT Chapron 1955

Fin de la SMS

Deux dernières Salmson 2300 S, un coupé et un cabriolet, sont livrées en 1957.

La SMS est alors reprise par le Comptoir National du Logement qui acquiert à très bon compte les 7 ha. de terrain occupés par les usines. Sans activité, la SMS est mise en faillite le 26 Février 1962.



Salmson 2300 GT Motto 1956

Un vaste ensemble immobilier de 2000 logements, sis 103 Rue du Point-du-Jour à Boulogne-Billancourt, conçu par l'architecte Fernand Pouillon et édifié entre 1957 et 1963, remplace désormais les usines SMS.

L'Amicale Salmson, regroupant les passionnés d'automobiles Salmson, est fondée dès le 24 Décembre 1965. Elle est aujourd'hui dépositaire de la marque SMS.

Références

- Claude et Laurent Chevalier, Salmson. La belle mécanique française, édition E.T.A.I., 2010 (ISBN 978-2-7268-8988-6)
- The Salmson Story: Chris Draper Published by David & Charles, 1974 (ISBN 0715363255 et 9780715363256).
- Histoire-Salmson, du Sport au Luxe. Article paru en 2017 dans la revue Gazoline.

Nos adhérents à l'honneur

RENAULT NN1

Quoi de plus fascinant qu'une sortie de grange ? On pourrait penser qu'il n'y en a plus, et pourtant nos campagnes nous réservent encore quelques surprises. Pour combien de temps ?

Cette charmante Renault NN1 1928, coach Weymann, allumage par magnéto, est une authentique première main de 89 ans, jamais restaurée ni repeinte !

Sa découverte fut l'œuvre d'un personnage curieux, du genre de ceux que l'on voit d'habitude dans les films de trappeurs qui chassaient le castor dans les étendues du Nord Canadien. On sait qu'ils achetaient souvent des peaux aux Indiens, plutôt que les chasser eux-mêmes. C'est moins fatigant, et les Indiens, eux, savaient où les trouver.

Notre homme fait de même. Il fait savoir qu'il recherche tout ce qui ressemble à une auto, et les indigènes des minuscules villages de notre beau pays lui servent de rabatteurs. On ne sait pas s'il les rémunère en alcool et en fusils, mais je n'en serai pas autrement surpris. Avec le temps, ses hangars se peuplent d'engins hétéroclites allant d'autos à peu près correctes à l'épave totale, un ensemble assez fascinant à visiter croyez-moi. Mais tout cela tourne autour des années 50/70. Une 1920 intacte et intouchée, il n'en a vu qu'une dans sa carrière, et c'est celle-ci.

Moi vous me connaissez, une telle chose me va droit au cœur et je suis incapable de résister. Je la regarde et je l'aime ! Evidemment il n'y pas de quoi rêver: 951 cm3, 15 CH SAE, 70 kg par cheval, ça va être difficile de suivre le Paris Deauville ! Mais quelle merveille ! Je ne me sentirai jamais le droit de la repeindre, et sans doute pas de refaire complètement l'intérieur. Juste une remise en route. Mais elle montera un jour à la terrasse du Fecheray, je vous le promets.

Et là, nous pourrons tous la regarder en rêvant à ce qu'elle a vu depuis ses 90 ans. C'est ça l'Histoire (avec un grand H)

Jean-Pierre Coustenoble



Merci à nos partenaires



Nouveau membres

1254	Louis-Michel	COLLET	F
1255	Denis	BEAUPEUX	F
1256	Marc	POONS	B
1257	Eric	DALLEU	F
1258	Jean-Luc	MARTIN	F
1259	Patrick	RIANDEE	F
1260	Philippe	DEBASLY	F
1261	Boris	DELAROCHE	F
1262	Christopher	JONAS	GB

La FIVA en 2017

Après l'année folle de 2016, tout au long de laquelle la FIVA a célébré son cinquantième anniversaire, l'année 2017 n'a pas été particulièrement tranquille, avec de nombreux événements, parfois préoccupants, qui ont maintenu les équipes sous tension. Les dossiers les plus chauds concernent une fois encore la protection de l'environnement et la sécurité routière.

Circuler en ville ou même circuler tout court en véhicule ancien devient problématique dans certains pays. Nous avons tous en tête les restrictions mises en place par la Ville de Paris, mais le traitement de ce dossier, bien géré par la FFVE, aboutit à une situation satisfaisante pour les amateurs, dès lors que les véhicules dotés d'une carte grise de collection restent utilisables en tout temps (hormis les pics de pollution, comme tous les autres véhicules). Cette solution est cohérente avec celles déjà mises en place en Allemagne ou dans d'autres pays Européens où un véhicule reconnu comme historique est exempté de toute restriction de circulation. Mais des cas plus graves sont apparus, comme en Grèce où il est devenu interdit d'utiliser son véhicule de collection en ville comme à la campagne, en dehors d'une manifestation dûment autorisée. Encore faut-il amener son véhicule sur un plateau pour le départ, sans quoi l'amende est de 1.500€ ! La Fédération Grecque, fortement aidée par la Commission législation de la FIVA, a réagi sans tarder et des réunions sont en cours pour trouver une solution plus raisonnable. A l'heure où vous lirez ces lignes, nos amis Grecs seront sans doute à nouveau au volant de leurs chères anciennes.

Ce cas doit quand même faire réfléchir, quand on connaît l'une des causes de ce raidissement soudain des Autorités Grecques : l'équivalent des cartes grises de collection bénéficie là-bas de gros avantages fiscaux et nombre d'automobilistes irresponsables ont un peu abusé de l'usage de leurs anciennes ainsi dotées, contribuant à des pics d'encombrements et de pollution dans des villes comme Athènes, passablement saturées et embrumées. La FIVA a négocié avec l'Union Européenne une définition du

véhicule historique (et pas seulement ancien) qui a été reprise en avril 2014 dans une directive sur le contrôle technique. Outre l'âge minimal bien connu de 30 ans et le maintien du véhicule dans un état « historiquement correct » (pas de V8 sur un châssis d'Austin 7 !), cette définition précise que le véhicule historique n'est pas utilisé au quotidien. Cette nuance importante, si elle est reprise par les législations nationales, pourrait permettre d'empêcher l'accès au statut historique de véhicules utilitaires ou de tourisme particulièrement robustes, encore en activité au-delà des 30 ans d'âge et quasiment toujours mus par des moteurs diesel. L'arrivée massive en collection de ces véhicules diesel, aujourd'hui « youngtimers », est un casse-tête pour toutes les fédérations comme pour les autorités publiques. La définition FIVA a l'avantage d'insister sur la dimension « loisir » du véhicule historique, à kilométrage annuel très modéré, le différenciant clairement des véhicules d'usage.

La sécurité routière n'a pas posé de problèmes particuliers à la FIVA depuis plusieurs années, d'autant qu'elle dispose de statistiques robustes montrant qu'un véhicule de plus de 30 ans est 9 fois moins accidentogène que la moyenne du parc automobile. Mais tout ceci pourrait être remis en cause avec l'arrivée, peut-être plus rapide qu'on ne le pense, des véhicules autonomes. Leur cohabitation avec nos véhicules, qui ne pourront être équipés d'une telle armada électronique, pose question et la FIVA fait partie de plusieurs groupes de travail, à Bruxelles et dans d'autres capitales, pour étudier une cohabitation aussi harmonieuse que possible.

En 2017, la FIVA a obtenu quelques résultats



importants, comme son partenariat avec l'UNESCO (statut consultatif), qui prolonge dans le long terme l'octroi par l'organisation internationale du parrainage ponctuel de son programme World Motoring Heritage de 2016, conçu pour célébrer ses 50 ans. Ceci constitue un argument significatif au service des fédérations nationales pour mieux négocier avec les pouvoirs publics, légitimement soucieux de la protection de l'air ou de sécurité routière. C'est à notre connaissance la première fois que l'UNESCO reconnaît le patrimoine mobile, bonne chose pour tous dans la mesure où chacun sait que l'on ne touche pas à la Culture...

La Commission Culture de la FIVA a publié son Manuel de la Charte de Turin, un ouvrage de plus de cent pages pour prodiguer des conseils pour l'entretien, la préservation et la restauration de véhicules historiques. Ce texte sera disponible d'ici peu en français.

La Commission Technique a revu et corrigé le processus et les règles d'obtention de la Carte d'Identité FIVA, en incitant les propriétaires à plus d'efforts pour reconstituer l'histoire de leur véhicule, élément important pour lui-même mais surtout pour les générations futures. Le nouveau document se rapproche plus du certificat historique d'un objet d'art (chaque bien patrimonial a une histoire, quelle est telle ?) que du viatique pour être admis à un concours d'élégance, image qu'elle n'aurait jamais dû avoir.

De nouveaux pays ont rejoint l'association internationale, parmi lesquels le Népal, la Bosnie-Herzégovine ou la Namibie et de nouveaux clubs apparaissent dans des contrées d'avenir telles que l'Inde, la Chine ou l'Indonésie. 67 pays sont ainsi fédérés par l'instance internationale, qui rassemble aujourd'hui plus de 1,5 millions de collectionneurs sur les cinq continents. Mais le développement le plus spectaculaire vient des professionnels, admis comme membres depuis 2015. Près de 40 d'entre eux ont rejoint la FIVA, parmi lesquels les départements Patrimoine de grands constructeurs (tous les Allemands, Jaguar Land Rover, Fiat-Chrysler, etc.).

La FIVA a aussi signé des accords de partenariat avec de grands équipementiers multinationaux, tels que Pirelli, Motul ou Glasurit (groupe BASF) et avec une plate-forme de vente de pièces détachées par internet, Classic Parts 4 You.

A l'instar des clubs de tous pays, ces parties prenantes affichent le même objectif de protéger, préserver et promouvoir le patrimoine automobile mondial. L'union fait la force...

Images du Rallye de Fougères édition 2017



La FFVE en 2017

Les 50 ans de la FFVE

2017 est une grande année pour la Fédération Française des Véhicules d’Epoque (FFVE), dont le Club de l’Auto est l’un des plus anciens membres : elle a fêté ses 50 ans et n’a pas ménagé ses efforts pour concevoir et mettre en place un programme hautement visible et particulièrement décentralisé. Un numéro spécial de l’Authentique (revue trimestrielle de la FFVE à laquelle il est maintenant possible de s’abonner) a été publié en décembre 2017.

Sans reprendre tout son contenu, rappelons-en les principaux événements :

Le premier fut l’instauration d’une Journée Nationale des Véhicules d’Epoque (JNVE), consistant, le dernier dimanche d’avril -le seul qui ne peut coïncider avec Pâques- à inciter tous les clubs et passionnés de France à « sortir » leur véhicule ancien, soit en participant à une manifestation, de quelque nature que ce soit, soit, si la belle est en panne ou en hibernation, à la mettre sur le trottoir devant le manoir, la villa, l’appartement, le garage ou la chaumière.

La première édition du 30 avril 2017, à laquelle le Club de l’Auto a naturellement participé, fut un grand succès et la FFVE estime à plus de 50.000 le nombre de véhicules qui ont été exposés dans tout le pays au regard des enthousiastes, du grand public ou du personnel politique. La JNVE sera reconduite chaque année et la prochaine aura lieu le dimanche 29 avril 2018

La FFVE a aussi directement soutenu une douzaine de manifestations particulièrement significatives pour notre mouvement, comme le Tour de Bretagne (Finistère, 750 véhicules, public estimé à 300.000 personnes), le rendez-vous du lac de Madine (Meuse, 5.000 véhicules exposés) ou les Classic Days à Magny-Cours (Nièvre).

Les événements retenus devaient aussi satisfaire à des critères géographiques afin que toutes les régions de France puissent être représentées.

La FFVE a aussi combattu avec succès en octobre 2017 l’imposition d’une taxe au montant surréaliste pour les véhicules de plus de 36 chevaux fiscaux en en obtenant l’exemption pure et simple pour les véhicules concernés en carte grise de collection.

Américaines ou puissantes automobiles anciennes d’autres pays s’en tiendront donc, pour le portefeuille de leur propriétaire, à une consommation déraisonnable de carburant.

Enfin, soucieuse de l’avenir du mouvement (arrivée massive de véhicules diesels de plus de 30 ans, véhicules autonomes, etc.), la Fédération a donné la parole aux passionnés de France, membres d’un club ou non, au moyen d’une enquête qui se déroula -surtout par internet- d’octobre à décembre 2017. Plus de 30.000 réponses ont été reçues et les résultats seront présentés et publiés à l’occasion de Rétromobile, en février 2018.

Le parcours de la FFVE n’est pas et ne sera pas un long fleuve tranquille, à une époque où la protection de l’environnement et l’arrivée massive de nouvelles technologies rendent sa tâche encore plus complexe. Mais l’équipe animée par le Président Guillaume reste déterminée pour maintenir les véhicules d’hier sur les routes de demain.



Les grands dossiers de la FFVE en 2017

La FFVE n’a pas non plus ménagé ses efforts sur le plan de la réglementation, sur des dossiers concernant peu le Club de l’Auto (taxe à l’essieu sur les utilitaires historiques) comme sur des domaines au cœur de nos préoccupations : la définition d’un véhicule historique, en concertation avec l’administration, l’évolution du contrôle technique ou la surtaxe sur les véhicules de plus de 36CV, pour ne citer qu’eux. La définition retenue pour un véhicule de collection, inscrite à l’article R-311 1, paragraphe 6.3. du code de la route, est la suivante : Véhicule présentant un intérêt historique (véhicule dit de collection) : véhicule qui remplit l'ensemble des conditions suivantes :

- il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins trente ans ;
- son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit ;

- il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.

Ainsi définie, la Carte Grise de Collection transforme ce qui était un simple véhicule d’occasion en élément du Patrimoine industriel, elle valorise donc le véhicule et lui confère un avantage patrimonial réel. Conscient du risque de permettre le passage en carte grise de Collection à des véhicules modifiés qui ne respecteraient plus l’état d’origine, le législateur exige désormais une attestation fournie par le constructeur ou la FFVE pour l’obtention d’une carte grise de Collection.

Concernant le contrôle technique, à la veille d’un durcissement, attendu en avril 2018, pour les véhicules en carte grise normale, le tableau suivant résume la situation pour les véhicules en carte grise de collection :

Véhicules de collection – Définition et modalités du contrôle technique			
		Véhicules dont le PTAC ≤3,5 tonnes	Véhicules dont le PTAC >3,5 tonnes
Dispositions applicables en matière de contrôle technique (Code de la route – Livre III)			
Certificat d'immatriculation avec usage « collection »	date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} janvier 1960	pas de CT (R. 323-3 CdR)	pas de CT (R. 323-3 CdR)
	date de 1 ^{ère} mise en circulation à compter du 1 ^{er} janvier 1960	tous les 5 ans (R. 323-22 CdR)	
Certificat d'immatriculation en série normale (dont véhicule de plus de 30 ans)		Dans les 6 mois précédant un délai de 4 ans à compter de la date de 1 ^{ère} mise en circulation, puis tous les 2 ans (R. 323-22 CdR) Tous les ans si mention sur certificat d'immatriculation : TAXI, transport public de moins de 10 places (R. 323-24 et R. 323-26 CdR)	Tous les ans (R. 323-25 et R. 323-26 CdR) Tous les 6 mois pour les TCP (R. 323-23 CdR)
Dispositions applicables pour un changement de titulaire d'un véhicule dont le CI comporte l'usage « collection » (Code de la route – Livre III)			
Certificat d'immatriculation avec usage « collection » Demande de changement de titulaire	date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} janvier 1960	pas de CT (R. 323-3 CdR)	pas de CT (R. 323-3 CdR)
	date de 1 ^{ère} mise en circulation à compter du 1 ^{er} janvier 1960	CT datant de moins de 6 mois (R. 323-22 – 3° du CdR) puis CT tous les 5 ans (R. 323-22 4° du CdR)	
Dispositions applicables pour une demande d'usage « collection » (arrêté immat du 9/02/2009 – art. 4.E)			
Demande de certificat d'immatriculation avec usage « collection » Sans changement de titulaire	date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} janvier 1960	pas de CT (R. 323-3 du CdR)	pas de CT (R. 323-3 CdR)
	Véhicule répondant aux dispositions du 6.3 de l'article R. 311-1 de code de la route	CT valide (R. 322-5 du CR) puis tous les 5 ans (R. 323-22 du CdR)	
Demande de certificat d'immatriculation avec usage « collection » Avec changement de titulaire	date de 1 ^{ère} mise en circulation antérieure au 1 ^{er} janvier 1960	CT datant de moins de 6 mois (R. 323-22 – 3° et 4° du CdR) Puis plus de CT (R. 323-3 CdR)	CT valide (R. 322-5 du CR) puis plus de CT (R. 323-3 CdR)
	Véhicule répondant aux dispositions du 6.3 de l'article R. 311-1 de code de la route	CT datant de moins de 6 mois (R. 323-22 3° et 4° du CdR) Puis CT tous les 5 ans (R. 323-22 4° du CdR)	

DGEC/SD6/6C – mars 2017 - L:\04_Immatriculation\01_Textes réglementaires\01-arrêtés_immat\arrêté_2009\def veh collection\véhicules de collection – définition_modalités CT

Chaque jeudi en kiosque

Toute l'actualité de l'automobile de collection



En kiosque
chaque mois

ÉDITIONS
LVA
La presse passion



www.editions-lva.fr/abonnement

Les dîners du Club de l'Auto

Notre dîner de printemps :



Notre dîner d'automne, qui s'est déroulé le 30 novembre 2017, au Mathusalem à Paris, a réuni une quarantaine de membres. Il nous a été agréable d'accueillir anciens et nouveaux membres tous heureux de se retrouver dans une ambiance chaleureuse.





Geneviève Brunerie

la boutique du Club

www.clubdelauto.org 

Un site d'informations et de services
Une boutique en ligne riche en nouveautés.



La plaque de rallye
(différents rallyes) 10 €

badge de calandre
réalisé par ARTHUS
BERTRAND : 50 €



Badge amovible : 45 €
composé d'un support : 30 €
et d'un badge souple
spécial pare-brise à : 15 €



Pin's : petit et grand modèles,
5 € chacun.

porte-clé
« goutte »
en acier 10 €

porte-clé
en cuir noir 10 €

Porte-clefs et Pin's nouvelle version



Montre «HYKSOS»
signée Arthus-Bertrand
pour homme.

Boîtier : alliage - plaquage
haute qualité acier.

Revers : signature
Arthus-Bertrand

Mouvement :
Citizen 2035

bracelet : cuir noir

45 €



Le parapluie du Club : 30 €



Vestes matelassées noire : 80 €



La cravate du club,
en soie : 40 €

La casquette du Club : 10 €



Sacoches à outils grand modèle : 110 €
Sacoches à outils petit modèle : 90 €

Arthus-Bertrand



La Chemise du
Club en Jean
35 €

La chemise (Hommes) et Chemisier blanc (Femmes)
manches longues, • poche poitrine et écusson brodé opposé : 35 €



Le foulard du club, en soie : 75 €
existe en bleu, rouge, orange et blanc



La Parka rouge : 40 €



Body warmer multi poches
coloris noir - Femme
Marque PEN DUICK : 35 €



Body warmer multi poches
coloris noir - Homme
Marque PEN DUICK : 35 €



Les polos en couleurs
Hommes : bleu ciel et vert
Femmes : bleu marine et rouge : 25 €



La Polaire
Paris-deauville®
coloris Gris uniquement : 25 €

Club de l'Auto

ASSOCIATION FRANÇAISE AUTOMOBILE

(Association à but non lucratif - Loi 1901)



RENOUVELLEMENT
RENEWAL



DEMANDE D'ADHÉSION
APPLYING

(Cocher la mention s'appliquant / Please fill)

(Ne pas remplir / Do not fill)

Je soussigné,

N° de Membre* / Member n° : _____ (en cas de renouvellement / in case of renewal)

Nom* / Surname : _____ Prénom* Firstname : _____

Né(e) le / Date of birth : _____ à at _____ Dépt / Pays / Country : _____

Adresse personnelle* / Address : _____

Ville* / City : _____ Code Postal* / Zip Code : _____

Pays* / Country : _____ Email* : _____

Tél. / Fixe* : _____ Port. / Mobile* : _____ Fax : _____

Profession / Activity : _____

Si un annuaire des membres du Club est réalisé à leur intention / In case of any yearbook :

☐ j'autorise le Club de l'Auto à publier mon adresse / I authorise the Club to publish my contact details

☐ je n'autorise pas le Club de l'Auto à publier mon adresse / I do not authorise the Club to publish my contact details

Je suis propriétaire du(des) véhicule(s) ci-dessous / I am the owner of the vehicles :

(Informations non publiées dans l'annuaire / Information not to be published)

Marque	Type	Cylindrée	Année	Carrosserie & Carrossier	N° Minéralogique	N° de Carte FIVA

☐ Renouvelle mon adhésion au Club de l'Auto / Renew my membership to the Club de l'Auto

☐ Demande à adhérer au Club de l'Auto / Wish to be a member of the Club de l'Auto, et vous fais parvenir le règlement de ma cotisation de / and send my fee of _____ €, à l'ordre du Club de l'Auto par / with :

☐ un chèque bancaire sur un compte domicilié en France / a cheque from a bank account located in France

☐ un virement en utilisant la codification IBAN / a bank transfer in favour of the Club de l'Auto, using the following account international codes :

FR76 3006 6109 5900 0201 8680 190 / BIC : CMCIFRPP

Cotisation annuelle membre actif / Annual active member fee : 80 €

Cotisation annuelle membre moins de 35 ans et membre ami / Under 35 and friend member : 60 €

J'ai découvert le Club de l'Auto par (précisez sur la ligne le(s) nom(s)) / I know the Club by (names please) :

☐ des amis / Friends : _____

☐ la presse / Press : _____

☐ un salon / Event or Show : _____

☐ un rallye / Rally : _____

DATE :

SIGNATURE :

Règlement à adresser à / Payment to be sent to :

CLUB DE L'AUTO - Jacques Maison

108, rue Chaptal

F - 92300 LEVALLOIS-PERRET

Tél. : +33 (0)6 11 02 30 85

Email : jacquesmaison@wanadoo.fr

*Mentions obligatoires / Necessary fields.

Cotisations / Fees

Elles sont nécessaires à la bonne santé financière de l'association et pour nous permettre de continuer à vous envoyer courriers et bulletins d'information sur la vie du Club / They are necessary to the financial health of the Club and are used to deliver informations of its activities.

VOUS AIMEZ VOTRE VOITURE DE COLLECTION ?



Protégez-la avec l'assurance voiture de collection 100 % attentionnée

Vous êtes un passionné et votre voiture de collection est votre petit bijou. Avec AXA, assurez-la en toute sérénité et bénéficiez de services d'assistance étendus tels que ⁽¹⁾ :

- l'assistance 24h/24 même en bas de chez vous, en cas de panne, accident, crevaison, erreur de carburant, bris ou vol de clé,
- le dépannage/remorquage du véhicule en moins d'1 heure, sinon AXA vous rembourse 30 €,
- le rapatriement du véhicule vers votre garage habituel si les réparations ne peuvent être effectuées rapidement,
- la mise en sécurité du véhicule et prise en charge des frais de gardiennage,
- l'expédition de pièces détachées.

**Prenez rdv directement avec l'agence BUZIER,
nouveau partenaire du Club de l'Auto, présent sur Courbevoie
et joignable directement au 01 47 88 13 49 ou en ligne agence.buzier@axa.fr
Tarif négocié pour tous les membres du Club de l'Auto**

(1) Selon clauses et conditions contractuelles. Voir conditions de l'offre sur www.collection.axa.fr