

La relance



Plusieurs monoplaces (MS 5 de Formule 3 et MS 120 A de Formule 1) sont sorties du Musée Matra de Romorantin pour constituer le plateau consacré à la marque Matra.

La bourse rémoise s'est adaptée à la nouvelle implantation du parc des expositions. Une belle exposition consacrée à Matra, des clubs qui font preuve d'originalité pour décorer leur stand, et une bourse dans l'esprit "foire à la ferraille" ont contribué au succès de cette édition du renouveau.

Au centre d'un hall flambant neuf, moqueté et bien éclairé, le plateau dédié à Matra capte toutes les attentions. L'association Romo passion automobiles y a rassemblé des bolides sortis du musée de Romorantin, des prototypes et des modèles originaux amenés par des collectionneurs. Comme un des quatre Renault Espace de pré-série sorti de chaîne en janvier 1984, six mois avant la présentation officielle. Roger Charbonnel, un ancien du service

essais de la marque de Vélizy, a sorti son prototype M 25. « Son moteur dérivé de la Clio 16S, suralimenté par un turbo Garrett, développait 200 ch. » Cet engin de 700 kg avait été conçu à la demande de Jean-Luc Lagardère, le patron de Matra Sport, pour privilégier les accélérations.

L'épopée Matra prend véritablement son élan avec la MS 5. Précisément le 1^{er} juillet 1965, lorsque Jean-Pierre Beltoise remporte le Grand Prix de Reims de Formule 3 devant tout le gratin des

pilotes britanniques. En 1970, Matra en est à sa 3^e saison de Formule 1 avec la MS 120. Le V12 est porteur et les plans inclinés de la coque favorisent l'appui.

Présent sur le stand, Jean-Pierre Jarier disserte de portance aérodynamique autour d'une MS 650 qui a remporté le Tour Auto en 1970 et 1971 : « J'ai couru la saison 1974 avec la MS 670. Sa tenue de route à haute vitesse était surprenante. Nous avions l'impression de piloter une voiture imbattable. D'ailleurs, avec Jackie Ickx, nous ►►



Marcadier : un constructeur à faire connaître

Le Club des automobiles Marcadier exposait une Barzoi 2 et une réplique de Super Seven. « C'est notre première participation au Salon champenois. Par notre présence, nous souhaitons élargir la notoriété de cette marque qui est surtout connue dans la région lyonnaise où elle a été créée, et dans le Sud. 600 kits ont quand même été construits de 1963 à 1995 », explique Daniel Pignard, le représentant du club. « Notre objectif est d'aider les propriétaires à restaurer leurs voitures et éventuellement à les faire courir dans les épreuves VHC. »

◀ Première participation au salon champenois pour le Club des automobiles Marcadier, venu avec un Barzoi 2, un modèle produit à 50 exemplaires en 1978 et 1983.

PRATIQUE

Date : 12-13 mars

Chiffres : 22 000 visiteurs,
580 exposants

Tarif : entrée 14 €

Contact : 2CE ORGANISATION,
tél. 06 81 69 60 10,
e-mail : 2ceglard@orange.fr,
www.2ce-salons-reims.com



▲ Les Amis du circuit de Gueux présentent une Riley Nine Brooklands, une voiture qui s'est illustrée sur le fameux autodrome londonien.

Organisateur



▲ Yves Jougneau (à g.) et Patrick Estrade, commissaires de l'exposition.

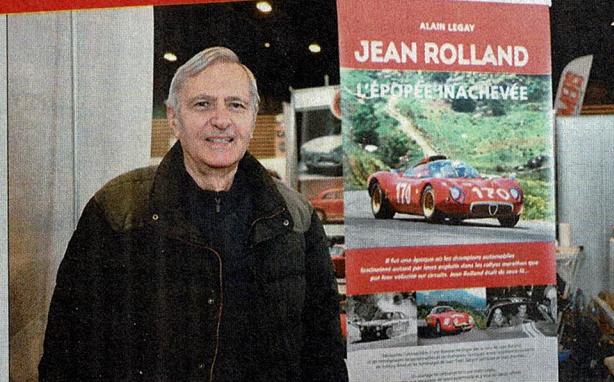
Patrick Estrade

« L'important était de relancer le salon »

Avec 22 000 entrées, l'équipe de 2CE organisation est satisfaite. Même si ce chiffre est inférieur aux éditions pré-Covid. Patrick Estrade y voit plusieurs raisons : « Principalement, la contrainte du pass vaccinal

et la proximité de date avec Rétromobile obligeant certains à faire un choix. Et puis il manque 4 000 m², soit l'équivalent d'un hall ! Nous avons dû refuser des exposants. Mais l'important était de relancer le salon. Nous allons nous adapter, corriger les petites erreurs et agrandir le parking réservé aux voitures anciennes. »

JEAN ROLLAND



Une épopée inachevée

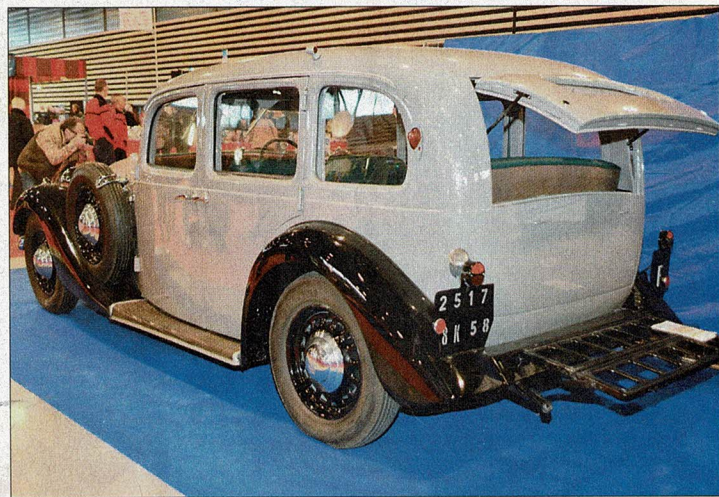
Vainqueur de trois Coupes des Alpes, de quatre Critérium des Cévennes, Jean Rolland, un pilote originaire de Digne, méritait qu'une biographie lui soit consacrée. C'est chose faite avec *L'épopée inachevée*, un ouvrage écrit par Jean Legay, illustré de 300 photos d'époque, dont beaucoup d'inédites. « Tout est parti d'un article destiné à *Alfissimo*, la revue de l'Alfa Classic Club de France. Je me suis rapidement aperçu que j'avais la matière à faire un livre », explique l'auteur. « Je me suis appuyé sur les témoignages de Bernard Consten et Fernand Masoero, pilotes Alfa Romeo comme lui, et de Johnny Rives, journaliste. » Cet ouvrage, pour lequel une souscription est lancée par les éditions Jamval, retrace non seulement la carrière de Jean Rolland depuis ses premières participations sur une 203, jusqu'à son accident fatal sur une Alfa Romeo 33, mais nous replonge dans une époque au cours de laquelle le terme de gentleman driver avait encore tout son sens.

CONTACT, e-mail : contact@jamval.com

Le Club Delahaye révèle un modèle peu connu, un type 134 (4-cylindres, 12 ch) carrossé par Guilloré en Ille-et-Vilaine commerciale sur châssis surbaissé. ▼



◀ Le Daimont présenté par le Groupement des amateurs de véhicules anciens de Picardie est un Junior V. « Son moteur est culbuté », précise son propriétaire. Le 2 avril, le club célébrera ses 50 ans à Verneuil-sur-Serre, dans l'Aisne.





◀ Sur le stand du Club des teuf-teuf, Jean-Yves Hubert présente la De Dion-Bouton type O de 1902 qu'il va restaurer. Il cherche des documents qui lui permettront de reconstruire une carrosserie double phaéton.

▲ Un cabriolet Mercedes 170 A de 1937 annonce les prochaines 48 Heures de Troyes. Elles auront lieu du 9 au 11 septembre.

« avons remporté les 1000 Km de Spa. »

Sur le stand des "anciens d'Alpine", Alain Serpaggi, autre pilote maison, est en compagnie de mécaniciens de course avec lesquels il évoque son époque : « C'était la meilleure, même si les courses étaient plus dangereuses. Au volant de nos voitures bleues, nous avions la fierté de représenter

la France », considère le champion d'Europe 1974.

Technologie et artisanat

Dès l'avènement de l'automobile, les constructeurs français ont eux aussi suscité l'orgueil national par leur maîtrise des technologies. Comme De Dion-Bouton, dont une type O de 1902 dépourvue de sa carrosserie

est exposée par le Club des teuf-teuf. « Elle est restée stockée durant quinze ans dans l'attente d'une restauration qui n'a jamais été effectuée », explique Jean-Yves Hubert, son propriétaire. « Je cherche de la documentation pour refaire une carrosserie conforme à l'époque. »

L'avant-gardisme est aussi dans les gènes de Citroën. Au Club Révolution 55,

les projecteurs sont braqués sur l'une des DS les plus puissantes, la 21 injection électronique. En finition Pallas, de surcroît. Le 4-cylindres fournit 125 ch grâce à un calculateur électronique qui optimise le mélange air-essence.

Parmi les professionnels, Régis et Alex Main, le père et le fils, sont selliers à Vichy. Ils ont amené une berline de voyage Delahaye type 32 de 1913 dont

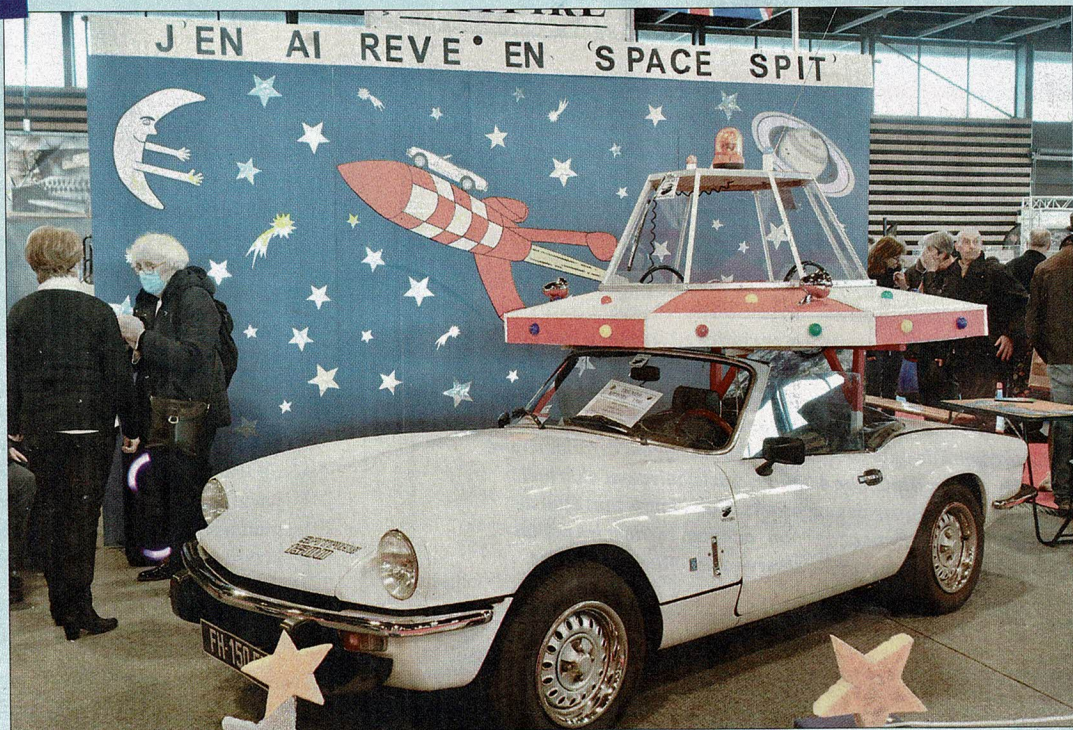
CONCOURS DE STANDS

Ils en ont rêvé...

14 clubs ont décoré leur stand selon ce thème. Une idée laissant la part belle à l'imagination. « Dimanche matin, nous avons fait le tour des stands et remis un sac cadeaux à chacun », relate Yves Joignaux, commissaire de l'exposition. « Mais sans établir de classement, puisqu'avec les contraintes sanitaires il n'était pas possible d'organiser une remise de prix. » Sélection.



▲ Les mannequins de Colette Locheron rêvent de belles voitures. Comme la Jaguar Mk VII de 1954



L'Association saint-quentinoise de la belle automobile a illustré les rêves de mariage d'une couturière et d'un jeune motard. La voiture des mariés est une Citroën B 10 torpédo de 1925.



▲ Passion automobile club rendait un hommage à Bruno Viet, récemment décédé, en présentant quelques voitures qui ont jalonné sa passion.



▲ L'Amicale Spittfire a imaginé qu'une 1500 transformée en space spit s'envolait vers les étoiles. Plus concrètement, ce club organisera son assemblée générale aux Herbiers, en Vendée, le week-end de l'ascension.



◀ À l'extérieur, c'est un déballage de pièces. Reims reste une vraie bourse à la ferraille comme on aime.

ils ont entièrement refait l'intérieur. « Nous aimons travailler sur les voitures d'avant-guerre. Malheureusement, dans une restauration, la sellerie est un peu le parent pauvre. Elle arrive souvent en dernier et nous disposons de peu de documentation », déplore Alex.

À l'extérieur, les marchands ont débarrassé leur marchandise. « On vient à Reims car on sait que l'on va vendre. Surtout si l'on propose des pièces de qualité », observe l'un d'eux. Quant aux collectionneurs, ils apprécient l'ambiance bourse à la ferraille qui subsiste à Reims. De la ferraille d'origine, bien entendu ! ■



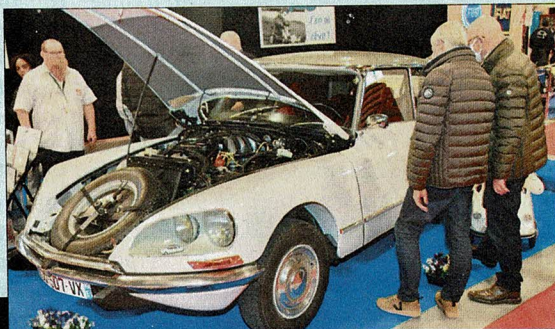
◀ Régis et Alex Main, des selliers de Vichy, présentent leur savoir-faire à travers l'intérieur d'une berline Delahaye 32 L de 1913. Un véritable salon !



▲ On peut toujours imaginer gagner une Matra Murena en participant à un loto. C'est ce que nous fait croire le Rétro automobile club vitryat, créé il y a trente ans, qui regroupe une trentaine de membres.

◀ Sur le stand du Floride Caravelle Club de France, un jeune garçon rêve à la voiture qu'il aura plus tard. C'est aussi l'occasion de rappeler que la Floride a 60 ans. À cette occasion, trois sorties seront organisées, en Corse, dans le centre, et en Alsace.

Les Calandres pétillantes ont placé leur mascotte au volant d'un cabriolet Peugeot 304. Pour ce petit personnage, c'est un rêve qui devient réalité. ▶



▲ Le DS Club révolution 55, dont le but est de conseiller et aider ses membres à entretenir leurs DS. Il présentait une DS 21 Pallas à injection électronique, version sortie en juillet 1969 qui a fait rêver plus d'un automobiliste.

◀ Ce cycliste se verrait bien remporter le Tour de France. Dans son sillage, Yvette Horner a pris place dans une Dyna X 86 découvrable du Club Panhard & Levassor.

DES PRIX



800 €

▲ Face avant d'Alfa Romeo coupé Bertone



150/180 €

▲ Capot de Citroën 2 CV



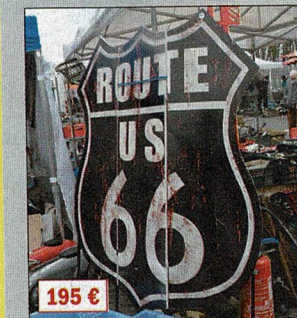
600 €

▲ Voiture à pédales Peugeot 204



1 500 €

▲ Panneau Michelin UK



195 €

▲ Panneau Route 66



800 €

▲ 4 jantes alu de marque GT pour R 8 Gordini



3 000 €

▲ Bugatti Eureka 1933 (négociée avec un échange, valeur 8 000 €)

